

castellum

VERENIGING VOOR LOKALE GESCHIEDENIS
VAN KALKEN EN LAARNE

www.waldack.be/castellum



DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

JAARGANG XXI – NR. 4 – DECEMBER 2004

castellum

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VAN DE VERENIGING VOOR LOKALE GESCHIEDENIS VAN KALKEN EN LAARNE

BESTUUR

- Erevoorzitter: **Jonkheer de Pessemier 's Gravendries,**
Slot van Laarne, 9270 Laarne
- Voorzitter: **Marcel Meys,**
Kruisenstraat 31, 9270 Kalken, tel. 09 367 55 06
- Secretaris: **André Van De Sompel,**
Kruisenstraat 70, 9270 Kalken, tel. 09 367 83 54
- Penningmeester: **Lieven Hanselaer,**
Koffiestraat 61, 9270 Kalken
- Bibliothecharis: **Antoon Afschrift,**
Brandemanstraat 93, 9270 Laarne
- Redactiesecr.: **Eric Balthau,**
Termstraat 80, 9270 Laarne
- Leden **Dirk Clerick,**
Nerenweg 72, 9270 Kalken
Luc De Ruyver,
Apostelhuizen 8a, 9270 Kalken
Johan R.J. De Wilde,
Varensbos 29, 9920 Lovendegem
Felix Waldack,
J. Van De Veldestraat 7, 9270 Kalken,
tel. & fax 09 367 80 92 - e-mail: felix@waldack.be

Verantwoordelijke uitgever:
Marcel Meys,
Kruisenstraat 31, 9270 Kalken

BIBLIOTHEEK van de Vereniging voor Lokale Geschiedenis van Kalken en Laarne
(gevestigd in een van de gemeentelijke lokalen in de Keistraat 5, 9270 Laarne)

Openingsuren:

- elke tweede zaterdag van de maand (behalve juli) van 10.00 tot 12.30 uur.
- na afspraak met Antoon Afschrift: 09 369 46 26.

AFGEVAARDIGDE bij het Verbond van de Kringen voor Heemkunde in Oost-Vlaanderen:

Marcel Meys, Kruisenstraat 31, 9270 Kalken

CONTACTADRES en RUILEXEMPLAREN:

André Van De Sompel, Kruisenstraat 70, 9270 Kalken

**ADRESWIJZIGINGEN, NIEUWE ABONNEMENTEN en
LIDMAATSCHAP CASTELLUM**

Gewoon lid:	10 €
Steunend lid:	16 €
Erelid:	25 €
Beschermend lid:	50 €

Rekeningnummer: 393-0430850-65

Castellum, Koffiestraat 61, 9270 Kalken,
Tel. 09 367 83 30

De lijst van de beschermheren of -vrouwen, van de ereleden en de steunende leden zal jaarlijks in het laatste Castellumnummer verschijnen.

EDITORIAAL

Het laatste nummer van 2004 heeft enige vertraging opgelopen maar uiteindelijk kunnen we u de nieuwgeborene toch weer presenteren, helaas met treurig nieuws. Op 11 oktober 2004 overleed immers onze oud-voorzitter Erik Schepens. Erik was jarenlang de draaischijf van onze vereniging. Met een uitgebreid in memoriam in dit nummer proberen we zijn nagedachtenis te bewaren.

Onze secretaris André Van De Sompel heeft naast zijn drukke activiteiten toch de tijd gevonden om een zeer uitgebreid stuk te schrijven over de eerste autobezitters in Kalken, een onderwerp dat nogal wat lezers met de nodige melancholie zal doen terugdenken aan een tijd waarin voetgangers en fietsers nog sterk in de meerderheid waren op de weg. Zijn artikel is bovendien levendig geïllustreerd met een groot aantal nooit eerder geziene foto's.

Zoals reeds aangekondigd in de pers telt onze gemeente vanaf oktober 2004 een hele reeks beschermde monumenten meer, zowel in Kalken als in Laarne. De bescherming van de gebouwen is ongetwijfeld een erkenning van de vele inspanningen die sommige eigenaars en bewoners, en hun voorouders, zich de afgelopen decennia hebben getroost om hun goed te onderhouden. De volledige lijst van beschermde monumenten te Kalken en te Laarne is te raadplegen op het internet www.monument.vlaanderen.be.

Aan het einde van een jaar past het om ook reeds een tipje van de sluier van volgend jaar te lichten. Onze vereniging hoopt haar medewerking te kunnen verlenen aan een uitgebreide publicatie over de kerk van Kalken, in samenwerking met het gemeentebestuur van Laarne en de kerkfabriek van de Sint-Denijskerk. In ons tijdschrift zullen terug de meest verscheiden onderwerpen aan bod komen, ook door geschoolde historici van buiten de vertrouwde kring.

Leden van het bestuur zullen in 2005 terug hun medewerking verlenen aan diverse manifestaties. Op vrijdag 4 februari 2005 houdt ons bestuurslid Johan De Wilde een voordracht over Lieven Lammens, de enige mannelijke heks die in 1607 werd veroordeeld. De voordracht gaat door in de nieuwe raadzaal van het gemeentehuis van Laarne en begint om 20 u. De toegang is gratis. Onze vereniging geeft opnieuw haar medewerking aan de *Nacht van de Geschiedenis*, georganiseerd door het Davidsfonds van Kalken en van Laarne. Op dinsdag 22 maart 2005 om 20 u houdt de heer Karel Van Den Bossche uit Sint-Amands een voordracht in de parochiezaal te Kalken over de historie en de symboliek van molens in Vlaanderen. Leden van ons bestuur zullen het bij die gelegenheid ook hebben over de molens in Kalken en in Laarne.

Tot onze spijt hebben we bij de verzending van het vorige nummer opnieuw vastgesteld dat enkele leden hun lidgeld **voor 2004** nog steeds niet betaald hebben. Mogen wij vragen dat zij hun lidgeld zo spoedig mogelijk in orde brengen? Wie nog niet in orde was, vindt op de wikkel van het tijdschrift een markering in rode fluorstift, én een overschrijvingsformulier binnenin.

Ten slotte wil het bestuur u, onze leden en lezers, en hun familie, een gelukkig nieuwjaar toewensen.

Daarom kunnen we niet dankbaar genoeg zijn voor al die groepjes merkwaardigen die het landschap afspeuren naar restjes, die verrukt in een grasstrook een oude weg herkennen en in een leeg perceel een afdruk van een borg of havezate, die met een priem in de muur gaan zitten prikken om te kijken of er misschien achter de negentiende-eeuwse schijn nog een oudere wereld verborgen zit, die de graven van al lang vergeten doden netjes opschilderen en het patroon van bakstenen tot op een paar jaar nauwkeurig kunnen dateren. Het beste zou zijn dat we ons allemaal in zulke merkwaardigen veranderen en iedereen het belang van ons bestaan, en van dat landschap onder de neus wrijven. Zonder een spoor bestaan we niet, hebben we niet bestaan, en al diegenen voor ons ook niet. Met hen wissen we ook onszelf.

(MAJOLEINE DE VOS, Alleen wie de sporen in het landschap leest, ziet dat wij hebben bestaan, *NRC Handelsblad*, 3 juli 2004, geciteerd in *Monumenten en Landschappen*, binnenkrant nr. 128, bijlage bij nr. 23/4, juli-augustus 2004)

Eric Balthau

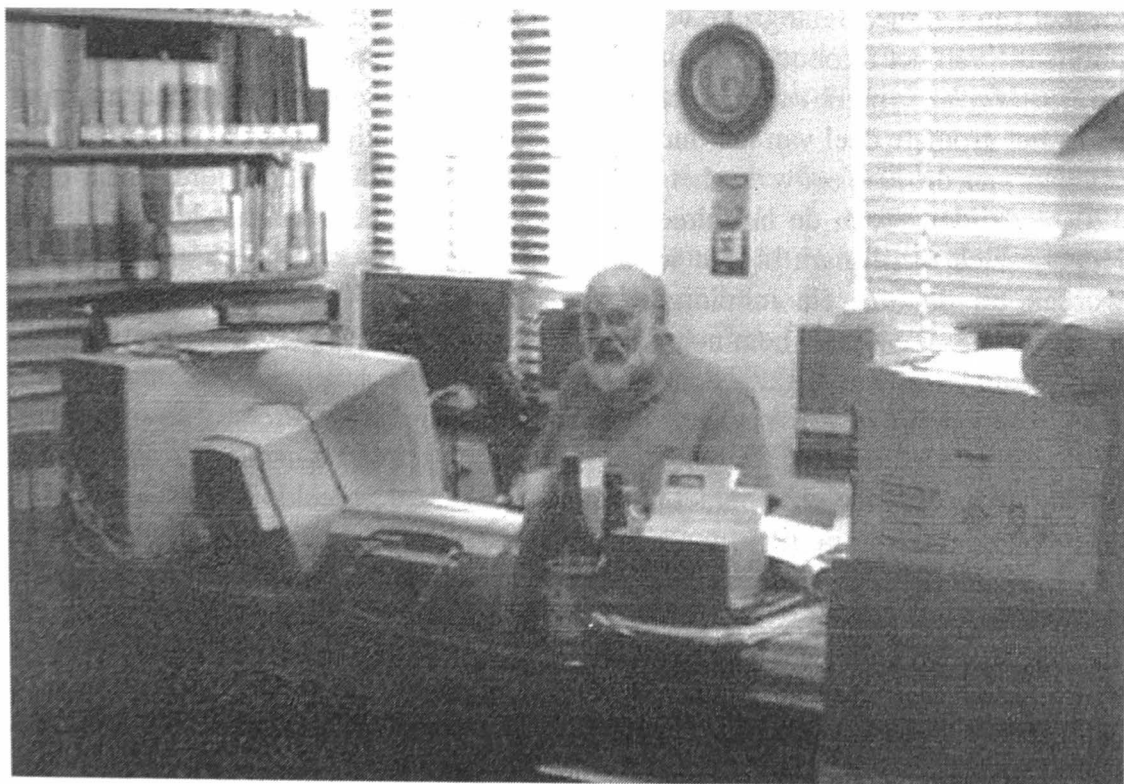
IN MEMORIAM ERIK SCHEPENS (1944-2004)

Eric Balthau

Op donderdag 13 oktober zat bij de post een overlijdensbericht dat bij vele bestuursleden van Castellum als onwezenlijk overkwam: Erik Schepens was overleden te Gent op 11 oktober 2004.

In de zomer van 1985 kwam een rijzige man met een grote baard me opzoeken. Hij had mijn archeologische inventaris van Laarne gelezen en kwam eens informeren naar mijn verdere plannen op historisch gebied. Hijzelf was enige jaren geleden met een genealogisch onderzoek begonnen naar zijn voorouders die van Beervelde afkomstig waren. Gezien Beervelde vroeger tot Laarne behoorde, was hij volop bezig met de 17^{de} en 18^{de} eeuwse archieven van Laarne. Het was de start van een jarenlange samenwerking, ook met anderen, die van dichtbij het ontstaan van onze vereniging hebben meegemaakt.

Toen eind 1985 en begin 1986 plannen gemaakt werden voor een archeologische noodopgraving naar aanleiding van restauratiewerken aan het kasteel van Laarne, kwam Erik Schepens zelf zijn diensten aanbieden om mee te werken. Van 1986 tot



Erik Schepens aan zijn bureau in de bibliotheek van het Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis in Sint-Amandsberg.

en met 1988 was hij een van de steunpilaren van de ploeg vrijwilligers. Memorabel was zijn fysieke arbeid bij de opgraving van de kelders in het vroegere poortgebouw van het kasteel. Daarnaast trachtte hij in de wintermaanden de interpretatie van de opgravingsresultaten te vergemakkelijken door archiefonderzoek, vooral in het rijksarchief van Gent. In de leeszaal van het rijksarchief werden ook de eerste contacten gelegd met o.a. André Van De Sompel en Johan De Wilde

Vanuit zijn engagement in het opgravingssteam werd hij eind van de jaren '80 administratief medewerker van *De Woonstede*, het tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Historische Woningen van België. Bovendien werd hij ook lid van de Consultatieve Commissie die van 1988 tot 1992 de directie van het kasteel advies verleende.

Sedert 1983 gaf de vereniging "De vrienden van het slot van Laarne" het tijdschrift *Castellum* uit. In *Castellum* verschenen vanaf 1986 de beknopte verslagen van de opgravingen en ook reeds enkele historische artikels. Om het tijdschrift een ruimere uitstraling op historisch gebied te geven werd Erik Schepens begin 1988 ook redactiesecretaris van *Castellum*. Op zijn initiatief werd begin 1990 de stap gezet waar hij ongetwijfeld al lang van droomde: de oprichting van een heemkundige kring voor Laarne en Kalken, waarmee het historisch onderzoek, en de publicatie ervan in *Castellum*, pas echt van de grond kwamen. Doordat hij toen dagelijks in het kasteel werkte, kon hij ook beginnen met de inventarisatie van het archief van het kasteel van Laarne. Belangrijke verwezenlijkingen in deze periode zijn nog altijd de publicatie van het fotoboek *Laarne herzien* en vooral van *De bouwgeschiedenis van de Sint-Machariuskerk van Laarne*. Voor het laatste boek heeft Erik Schepens trouwens het grootste deel van het onderzoek gedaan, namelijk voor de periode van het midden van de 17^{de} eeuw tot het einde van de 20^{ste} eeuw, een bijdrage van bijna 120 bladzijden. Toen de hoofdredacteur bovendien tijdens de laatste fase van de redactie ziek werd, nam hij het werk over zodat het boek alsnog kon voorgesteld worden bij de officiële inhuldiging van de kerk door bisschop Luysterman in januari 1993. We zijn er hem nog altijd dankbaar voor.

In de beginjaren was Erik Schepens zonder twijfel de spilfiguur van onze vereniging, waarvan hij zowel voorzitter maar in de praktijk ook secretaris en redactiesecretaris was. Ook na zijn afscheid aan onze vereniging in het najaar van 1994 bleef hij met de meeste van ons contact houden wegens onze gedeelde interesse, namelijk de geschiedenis van de regio ten oosten van Gent en van Laarne en Kalken in het bijzonder. Nooit deden we tevergeefs beroep op zijn grote kennis van de historische bronnen en de literatuur. De andere wegen die we bewandelden, hebben hem er ook niet van weerhouden bijdragen in ons tijdschrift te publiceren tot in 1999.

Vanaf 1995 werd Erik Schepens de drijvende kracht achter het "Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis" in het begijnhof te Sint-Amandsberg, toen nog onder de leiding van dr. Maurits Gysseling. Hij werd er bovendien in 1997 bestuurslid van de heemkundige kring Oost-Oudburg. Hij werkte er mee aan de open monumentendagen, de viering van 125 jaar begijnhof, de culturele werking van Sint-

Amandsberg en de werking van de vrienden van het begijnhof. De zware aanslag op zijn fysieke gesteldheid in 1999 kwam hij met een enorme wilskracht te boven, zodat hij vanaf 2001 zijn activiteiten in het Documentatiecentrum kon hervatten. In januari 2003 werd hij ook verkozen tot voorzitter van de vrienden van het begijnhof. Vanaf 1986 schreef Erik Schepens ongeveer 120 historische bijdragen, gaande van enkele pagina's tot artikels van een honderdtal bladzijden. Zijn historische activiteit beperkte zich niet tot Laarne en Sint-Amandsberg. Hij schreef ook bijdragen voor de heemkundige kringen van Brakel, Drongen, Gent, Gentbrugge, Hamme, Lede, Mariakerke, het Meetjesland, Overmere, Waasmunster en Wetteren. Zijn artikels getuigen van een brede historische interesse, waarbij hij zijn inzichten zonder uitzondering telkens liet steunen op een uitgebreid onderzoek van de historische bronnen en de literatuur. Zijn dynamiek heeft velen van ons gestimuleerd bij ons onderzoek. Ook vele studenten deden nooit tevergeefs beroep op zijn kennis. Zijn vroegtijdig overlijden zal bij velen een leemte nalaten, maar in het bijzonder bij zijn vriend Dirk, aan wie wij, namens onze vereniging, ons medeleven aanbieden.

ARTIKELS VAN ERIK SCHEPENS IN CASTELLUM

Wateroverlast in Laarne, *Castellum*, IV, nr. 1, maart 1987, p. 32-45.

Rundveepest, *Castellum*, IV, nr. 4, december 1987, p. 6-7.

Rundveepest (slot), *Castellum*, V, nr. 1, maart 1988, p. 18-19.

60 jaar kermiskoersen in Laarne, 1928-1968, *Castellum*, V, nr. 1, maart 1988, p. 24-37.

Kalken: gefusioneerde gemeente, vergeten gemeente?, *Castellum*, V, nr. 3, september 1988, p. 3.

Enige genealogische gegevens over de heren van Laarne: de familie van Vilsteren, *Castellum*, V, nr. 4, december 1988, p. 7-12.

Enige gegevens betreffende de ontginning van natuursteen te Laarne, *Castellum*, V, nr. 4, december 1988, p. 12-33 (met Eric Balthau en Marcel Meys).

De grafkelder van de familie van Vilsteren in het hoogkoor van de Sint-Machariuskerk te Laarne, *Castellum*, VI, nr. 1, maart 1989, p. 7-15.

In memoriam Irma Stadeus, *Castellum*, VII, nr. 1, maart 1990, p. 32-33.

Enige gegevens over de heerlijkheid Raveschoot, *Castellum*, VII, nr. 2, juni 1990, p. 4-25.

Het testament van Johanne van de Woestijne, echtgenote van Adriaan van Gavere, van 27 oktober 1562, *Castellum*, VIII, nr. 1, maart 1991, p. 19-28.

Pachtcontract voor de hof van het kasteel, 1797, *Castellum*, VIII, nr. 4, december 1991, p. 6-10.

Sprokkelingen (I) uit de Libri memorialis van de St.-Machariusparochie van Laarne, *Castellum*, VIII, nr. 4, december 1991, p. 27-37.

Het leen- en renteboek van het leenhof en van de heerlijkheid Ravenschoot omstreeks 1767, *Castellum*, IX, nr. 1, maart 1992, p. 5-65.

Liber memorialis van pastoor Joannes Bernardus Heirman, *Castellum*, X, nr. 2-3,

juni-september 1992, p. 3-58 (met Eric Balthau en Luc Props).

Augustinus vander Kerckduere, *Castellum*, XI, nr. 2, juni 1994, p. 33.

Bevoegdheidsovereenkomst tussen baljuw en meier te Laarne, *Castellum*, XII, nr. 1, maart 1995, p. 26-29.

Franciscus Piens betraapt op stroperij, *Castellum*, XII, nr. 2, juni 1995, p. 43.

Oude huisnamen te Laarne, *Castellum*, XII, nr. 3, september 1995, p. 14-35.

De uitvaart van kapelaan castraal Joannes Coens, *Castellum*, XIII, nr. 1, maart 1996, p. 32-38.

Een versje voor de barones van Laarne door haar kinderen, XIII, nr. 2, juni 1996, p. 42.

Graaf, rentmeester en dienstpersoneel. Zakelijke en vriendschappelijke relaties tussen Prosper Christijn graaf de Ribaucourt en zijn rentmeester August Walrave, *Castellum*, XVI, nr. 2, juni 1999, p. 3-27.

AUTO'S EN VRACHTWAGENS IN KALKEN, PERIODE TOT 1960

André Van De Sompel

Verantwoording

Ter gelegenheid van Erfgoeddag 2004 en de jaarlijkse oldtimershow voor auto's, moto's en fietsen op Molekenskermiss, belichtte de Stichting Sint-Pietersfeest Kalken met een tentoonstelling rond het autobezit bij de bewoners van de landelijke gemeente Kalken, een apart stukje lokale geschiedenis¹.

Deze bijdrage is niet een zoveelste geschiedenis van de auto, wel vooral een peiling naar de manier waarop in de periode tot 1960 de bewoners van een landelijke gemeente zich het gebruik van de auto en de vrachtwagen eigen maakten.

Als sluitstuk van de studie wordt een wellicht onvolledige inventaris gepresenteerd van personen en families, woonachtig in Kalken, die gebruik maakten van een auto of een vrachtwagen. Die inventaris is het resultaat van een bevraging van al de bewoners van de Kruisenstraat tijdens de periode 1987-1988 en een gerichtere bevraging van inwoners van Kalken tijdens het voorbije jaar met de gegevens over autobezitters van vooral dokter Paul Sonnevillie en Petrus De Wilde als basis.

De inspanning om de gegevens uit die inventaris te staven of te vervolledigen met gegevens uit officiële documenten kende geen succes. In het door Marcel Meys recent geïnventariseerde gemeentearchief bevinden zich slechts enkele documenten met betrekking tot het autobezit van Kalkense inwoners. Die hebben betrekking op enerzijds de opeising van voertuigen tijdens de periode van mobilisatie en demobilisatie vóór en na WO II en anderzijds aanvragen voor de installatie van brandstofopslagplaatsen voor motorvoertuigen. Andere archiefvormers zoals Defensie (militaire opeisingen van voertuigen), de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Dienst Immatriculatie Voertuigen, de automobielinspectie) en het Ministerie van Binnenlandse Zaken (de Lokale Politie) beschikten in het beste geval voor de periode tot 1960 enkel over algemene statistische gegevens. Het Algemeen Rijksarchief te Brussel anderzijds werkte aan de inventarisatie van recente archiefdeponeringen met voor deze studie mogelijk relevant onderzoeksmateriaal. Bedrijfsarchieven van de plaatselijke verkooppunten en garages bleken evenmin voorhanden.

¹ De tentoonstelling *Kalkense families en hun auto's en vrachtwagens, periode 1920-1960* liep ter gelegenheid van Molekenskermiss 2004 en Erfgoeddag (18 april 2004), het Sint-Pietersfeest (3 en 4 juli 2004) en het Kunstweekend Kalken (9 en 10 oktober 2004). De tentoonstellingsbrochure, waarop deze bijdrage gebaseerd is, werd opgenomen in *Het Sinte-Pieterke*, Mededelingenblad van de Stichting Sint-Pietersfeest Kalken, 15de jg., nr. 8, p. 2065-2088.



Illustratie 1. De familie Luyckx en hun Sizaire Frères, 1925-1928.



Illustratie 2. De Vivinus van Remi Crabeel, met Remi aan het stuur, Henri Van De Velde op de opstap en Suzanne Van De Velde achteraan in de wagen. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

I. Algemeen

Tijdens het laatste decennium van de 19de eeuw en het eerste decennium van de 20ste eeuw maakten nieuwe vervoermiddelen opgang: de buurtspoorweg (tram), de fiets, de moto, de auto en de vrachtwagen.

Voor die nieuwe vervoermiddelen diende niet alleen een plaats op de openbare weg voorzien te worden, ook een aangepaste wetgeving diende op punt gesteld te worden.

In 1885 werd de safety-fiets geïntroduceerd als reactie op de als enkel voor waaghalzen bestemde Hoge Bi. De fiets werd oorspronkelijk als speelgoed beschouwd. Pas vanaf de jaren 1890 werd de fiets door de overheid als vervoermiddel erkend.

Het voertuig kreeg daarmee een plaats op de openbare weg.

De auto werd oorspronkelijk ook als speelgoed voor de rijken beschouwd. Al snel werden reglementeringen uitgevaardigd die tot doel hadden de vooruitgang van de auto af te remmen. Uiteindelijk kon men het groeiend economisch belang van dat nieuwe voertuig niet meer over het hoofd zien en de staat investeerde vanaf 1928 opnieuw in het wegnnet, dat door het succes van het openbaar vervoer met de trein en de tram verwaarloosd was.

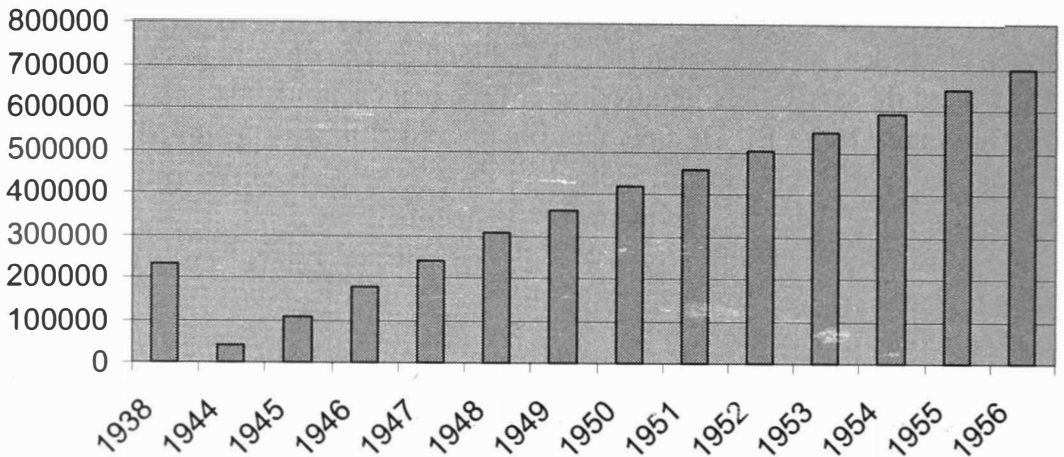
De eerste vrachtwagens verschenen in 1896, maar het zou nog een tiental jaar duren vooraleer de doorbraak er kwam. De vrachtwagen was nog flexibeler dan de tram en de trein, en de economie was hierop nog niet ingesteld.

De eerste wetgeving met betrekking tot het auto- of vrachtwagengebruik dateert van 4 augustus 1899 (Koninklijk Besluit). Onder andere werd daarin gehandeld over de provinciale en nationale taksen op het bezit en het gebruik van de auto en de daaraan gekoppelde nationale en provinciale autonummerplaten (zie bijlage). Een gemeentelijke taks op auto's, in tegenstelling tot die op fietsen en rijtuigen, kwam er niet.

In België werd voor het eerst werk gemaakt van de invoer van het rijbewijs in 1922. Verder dan de invoering vanaf 1 november 1924 van een attest van medische geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig kwam men toen nog niet. Bij KB van 17 september 1936 werd het rijbewijs ingevoerd voor personenvervoer en openbare diensten. De Duitse bezetter voerde het algemeen rijbewijs wél in maar bij de Bevrijding werd die maatregel ingetrokken. Een wet van 1 augustus 1963 voorzorg in de invoering van het rijbewijs voor iedere chauffeur, maar voor de toepassing ervan diende men te wachten tot het KB van 16 maart 1968.

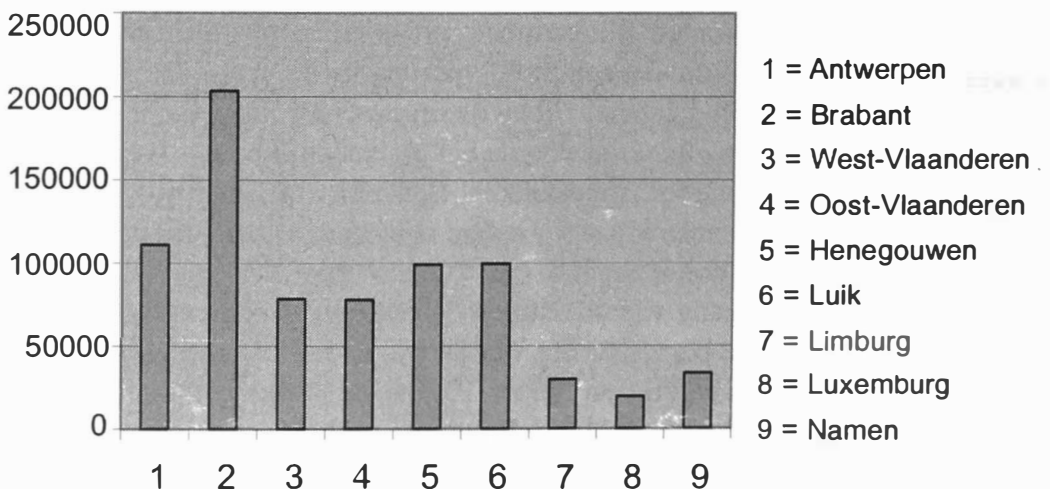
Grafiek 1 illustreert de opgang van de auto en de vrachtwagen als vervoermiddel in België. Vanaf 1947 - bij de heropstarting van de wagenproductie in eerst de USA - werd het vooroorlogs peil bereikt en amper 10 jaar later was het aantal auto's en vrachtwagens reeds meer dan verdubbeld. Baudouin schreef die evolutie toe aan het feit dat de relatieve kostprijs van een auto sterk was gedaald. Kostte een gewone auto omstreeks 1938 ongeveer 25000 Bfr (een gekwalificeerde arbeider verdiende toen ongeveer 12000 Bfr/jaar), dan beliep de kostprijs voor een gewone, maar betere auto omstreeks 1956 ongeveer 60000 Bfr (ongeveer het jaarloon van een gekwali-

Evolutie bezit auto's en vrachtwagens in België, periode 1938-1956



Grafiek 1. Evolutie bezit auto's en vrachtwagens in België, periode 1936 - 1956.

Aantal in België ingeschreven personenwagens op 1 augustus 1960. Vergelijking per provincie



Grafiek 2. Aantal in België ingeschreven personenwagens op 1 augustus 1960.
Vergelijking per provincie.

ficeerde arbeider). Bovendien had volgens Baudouin de adel door het ontslag van meiden en knechten meer geld vrij voor de aankoop van een wagen².

Voor de verkoop en het onderhoud van de autovoertuigen stonden allerlei ambachtslieden en handelaars in: van smeden tot *velomakers* als *self-made-men*, tot na verloop van tijd gericht geschoolde werktuigkundigen.

Was de handel in auto's kort na WO II beperkt tot het aanbod van (eerder dure) vooroorlogse tweedehandswagens, dan waren er voor de afgedankte legervoertuigen gretige afnemers.

Bovendien werden na WO II bijna uitsluitend “kant en klare” personenwagens aangeboden, dat in tegenstelling tot het vooroorlogs gebruik om auto's te verkopen op chassis: de eigenaar zelf diende het voertuig het gewenste uitzicht te (laten) geven. Etienne Quintyn maakte volgende bemerking voor wat het autogebruik betrof tijdens de jaren 1950 in het algemeen, en in Zele in het bijzonder. *In de straten verschijnen de grote Amerikaanse wagens, een statussymbool van de nieuwe rijken. Oude legervoertuigen en vooral jeeps, welke de bevrijding hebben meegemaakt, komen in private handen en ook gemeentelijke diensten en brandweer rijden met afgedankt legermateriaal*³.

Grafieken 2 tot en met 5 geven het resultaat weer van een op 1 augustus 1960 afgesloten steekproef over het bezit van personenwagens en wagens voor vrachtvervoer.

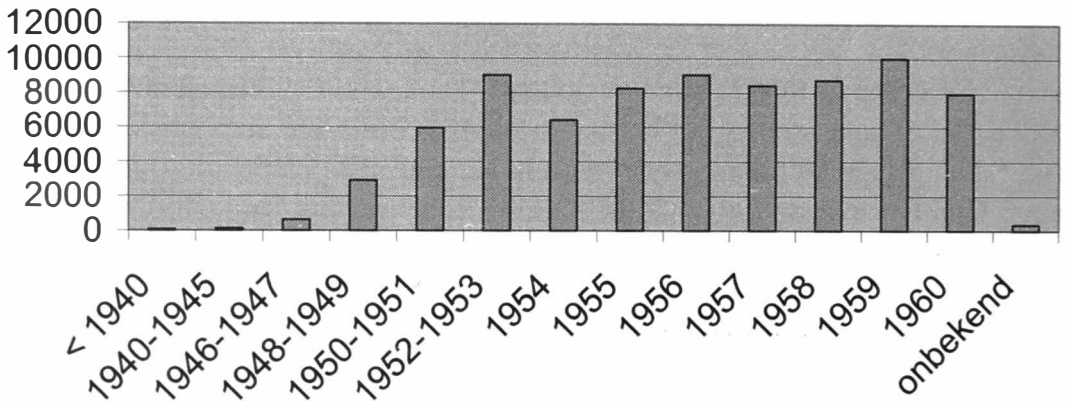
Wat voor heel wat motoren- en autobezitters en –gebruikers een ongetwijfeld grote zorg was, was de plicht bij de gemeente aangifte te doen van de aan- of de verkoop van een voertuig zodat dat voertuig in tijden van oorlog kon opgeëist worden⁴. Kort na WO II werd de verplichting tot aangifte bij de gemeente van aankoop of verkoop van een auto ingetrokken. Aan de jaarlijkse telling van de motorvoertuigen, met het oog op een mogelijke opeising, kwam voorlopig nog geen einde. Als voorbeeld van die jaarlijkse telling halen we de vermelding aan op het document waarop de gegevens dienden aangebracht te worden, het zogenaamde model 17, voor het dienstjaar 1949-1950. Daarbij werd aangekondigd dat *de jaarlijkse telling der in iedere gemeente voorhanden zijnde autovoertuigen zou plaatshebben van 8 tot 28 februari 1950. Al de eigenaars zonder uitzondering, kooplieden, garagehouders en vertegenwoordigers van fabrieken inbegrepen, dienden binnen voormelde datums al de autovoertuigen gebouwd na 1937, onderverdeeld in zeven categorieën, bij het gemeentebestuur aan te geven.*

² BAUDOUIN F., *Histoire économique de la Belgique, 1945-1956*, Bruxelles, 1958, pp. 380 en 401.

³ QUINTYN E., *De Fifties*, in *Jaarboek HOK Zele 1989*, p. 51-100, pp.52.

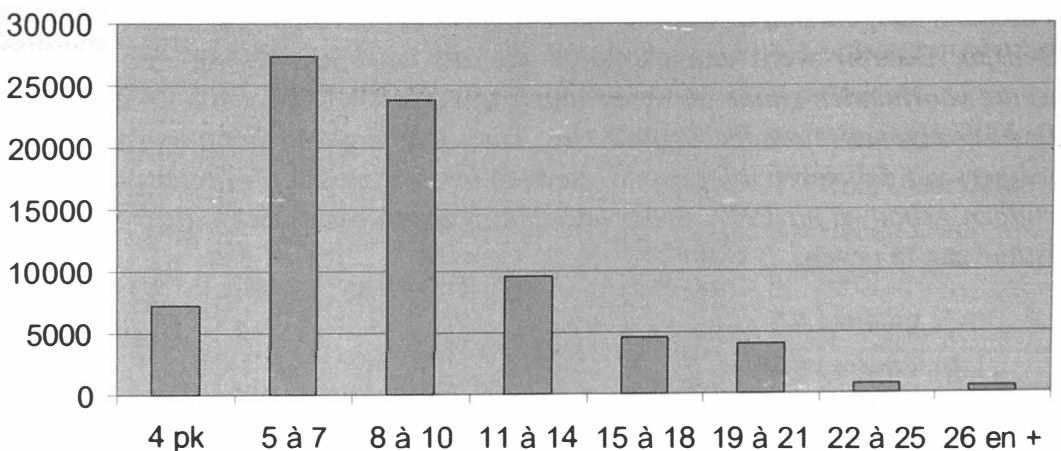
⁴ De eerste proeven in het leger met autovoertuigen vonden plaats in 1906. Kort daarna werden transportkorpsen opgericht. De opeisingen voorzagen in de periode tot vóór WO I bijna in de volledige totaliteit van de voertuigen. Uit: SCHOOL VAN DE LOGISTIEK, *Historiek van de Logistiek, Deel I*, in *Tijdschrift Log Revue Log*, Doornik, 03/2003, p. 3 – 22.

Bouwjaar van de op 1 augustus 1960 ingeschreven personenwagens, Oost-Vlaanderen



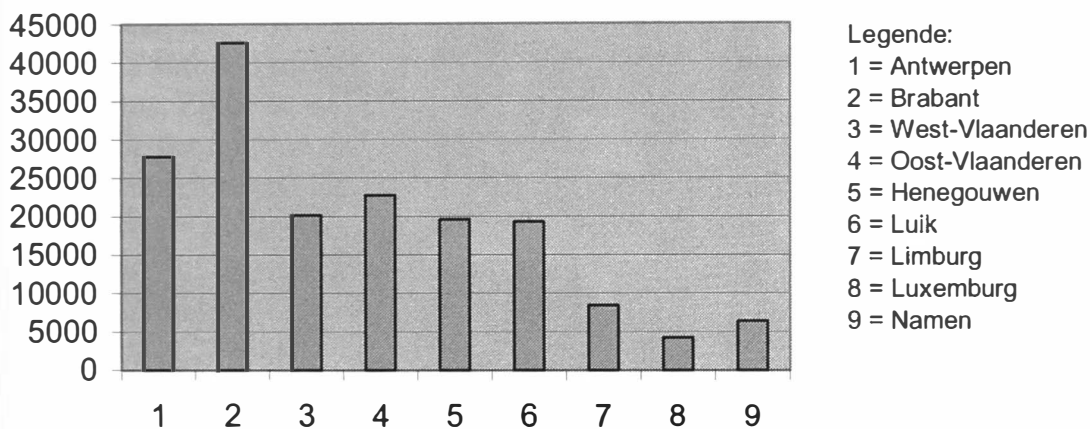
Grafiek 3. Bouwjaar van de op 1 augustus 1960 ingeschreven personenwagens, Oost-Vlaanderen.

Fiscaal vermogen van de personenauto's Oost-Vlaanderen, 1 augustus 1960



Grafiek 4. Fiscaal vermogen van de personenauto's Oost-Vlaanderen, 1 augustus 1960.

Aantal in België ingeschreven voertuigen voor vrachtvervoer op 1 augustus 1960. Vergelijking per provincie



Grafiek 5. Aantal in België ingeschreven voertuigen voor vrachtvervoer op 1 augustus 1960. Vergelijking per provincie.

Opeisingen van motorvoertuigen door het Ministerie van Landsverdediging tijdens de bestudeerde periode in vreedstijd of in tijden van ernstige crisissen of oorlog steunden op de wetten van 14 augustus 1887, 12 mei 1927 en 25 juli 1944 en het KB van 10 september 1950.

Ondertussen was bij Ministerieel Besluit van 10 augustus 1947 ook het technisch toezicht op de motorvoertuigen ingevoerd. Ook de verantwoordelijke dienst voor de technische controle voerde tellingen uit. Met het KB van 10 september 1950 tot vaststelling van het reglement op de telling en de klassering van motorvoertuigen, aanhangwagens en mechanisch tuig, met het oog op gebeurlijke opeising voor het leger, werd orde op zaken gesteld en dat KB kan als een versoepeling van de bestaande wetgeving beschouwd worden⁵.

II. In Kalken, periode vóór WO II

A. Enkele impressies en de eerste autobezitters

Aan het einde van de 19^{de} eeuw werden *wielrijderspaden* langs de weg Gent-Zele aangelegd. De Kalkense gemeenteraadsleden keurden op 12 juli 1897 een reglement

⁵ Evere, Archief SGRS-S/A, Archief Kabinet, nr. 930/2.



Illustratie 3. De Whippet-Overland d'occasion conduite intérieure type 96 - cylindres - 4 portières van dokter Basiel Sonnevile, aangekocht op 28 januari 1931 voor de som van tienduizend frank + 6% taks.

Dokter Sonnevile kocht in februari 1934 een Minerva AR, 6 cylinder, 17 PK voor de som van 15500 frank 7% taks inbegrepen. Op 17 oktober 1935 verkocht hij de Minerva verder voor 6000 frank + 7% taks. Ter illustratie van de stelling van Baudouin in de verantwoording van deze studie, geven we de gegevens weer van de aankoop door dokter Sonnevile van een nieuwe auto DKW Meisterklasse Limousine. De aankoop van die wagen werd op 28 april 1937 gefactureerd door Francis M.E. Demblon automobiles uit Gent voor een bedrag van 25139,90 frank + 7% taks. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

goed waarin het verkeer van rijtuigen, paarden en vee, verboden was op het wielrijderspad, gelegen op de zuidrijbaan van die provinciale steenweg. Ook wielervedstrijden op het wielrijderspad werden in 1898 verboden⁶.

Remi De Gelder vermeldde in 1911 dat de twee provinciale wegen op Kalkens grondgebied (de N445 en de N449) *van het grootste nut (waren) door het druk verkeer dat er op heerscht. Door hunne aanzienlijke breedte zijn zij wel geschikt om te beantwoorden aan hunne bestemming*. Verder noemde hij de tramlijn, die Kalken rechtstreeks verbond met Wetteren en Hamme, *het bijzonderste uitbreidingsmiddel der gemeente. Zij bezat een bijzondere dienst voor het verkeer van koopwaren*⁷.

Remi De Gelder repte in zijn *Geschiedenis van Kalken* met geen woord over de auto of de vrachtwagen, wel had hij het over de verbeteringen die kort na 1900 aan het Kalkense wegennet gebeurd waren.

Tot de belangrijkste verbindingsmogelijkheden voor handel en nijverheid in Kalken bij het begin van de twintigste eeuw behoorden Kalkenvaart, de buurtspoorweg en de provinciale wegen Oosterzele - Lokeren en Gent - Dendermonde.

De handel aan het Kalkense haventje zorgde voor een zeer lokale bevoorrading en een beperkte en kleinschalige doorvoer naar het hinterland. Het vrachtvervoer via de buurtspoorweg en door de voerlieden met paard en kar was hoofdzakelijk beperkt tot de aanvoer van grondstoffen naar en de verzending van afgewerkte producten van de weverij *Tissage de Calcken* in de Vromondstraat, wellicht ook van de mouterij van de brouwerij Cremers in de Koffiestraat en vanaf de jaren 1930 van de *Tissage Vanham* op de hoek Bieststraat - Nerenweg.

We kunnen stellen dat de aanvoer van grondstoffen en het vervoer van afgewerkte producten van de rest van de Kalkense nijverheids- en handelszaken relatief weinig vervoermiddelen vereiste.

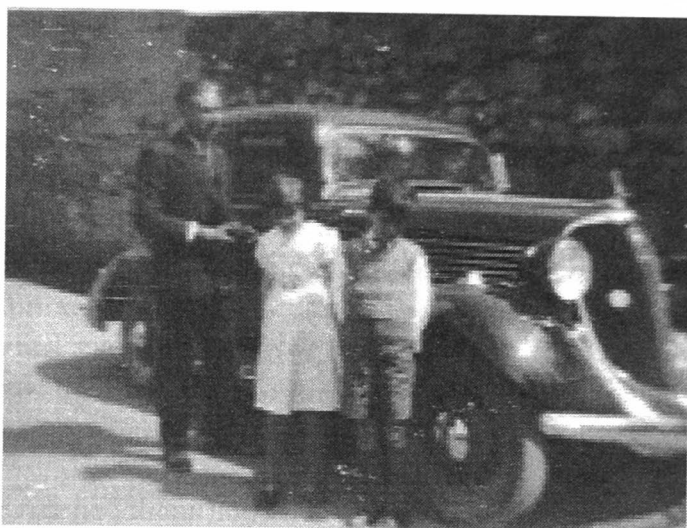
De overlevering wil dat vóór WO I enkel de familie Van Der Meirsch uit de Molenstraat de beschikking zou gehad hebben over een auto, en dat zou reeds vóór 1910 het geval geweest zijn⁸. Volgens meerdere informanten was de eerste auto van bloemist Valère Van der Meirsch een Minerva, een zeer prestigieus automobielerk dat gefabriceerd werd tijdens de periode 1904-1936.

Absoluut zeker zijn we over de stelling dat tijdens de jaren 1920 slechts een handvol Kalkense families de beschikking had over een auto: de families Luyckx en Van der Meirsch uit het dorp (meer bepaald uit het begin van de Molenstraat), de landbouwersfamilie Van De Velde (zoon Valère) op de Heirweg (Zomerstraat) en *velo-makers* Remi en Jules Crabeel (Koffiestraat en Kruisenstraat). Uit de getuigenis van Marc Van De Velde weten we dat zijn vader, Valère, in 1925 reeds beschikte over

⁶ BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., *Kalken, van de Franse Revolutie tot de gemeentefusie met Laarne. Bijdrage tot het historisch onderzoek*, Kalken, 1997, p. 150-151.

⁷ DE GELDER R., *Geschiedenis van Kalken*, in DUQUET F., *Zo was Kalken*, Schellebelle, 1982, p. 45-64, pp. 50-51.

⁸ Gesprekken met Remi Karel De Rauw en Marcel Meys.



*Illustratie 4. De Studebaker van notaris en burgemeester Werner Tibbaut, 1935.
Verzameling Philippe Tibbaut.*

Grooten afslag aan de Wielrijders ! bij **Aug. Matthys** Smid en Velomaker, te Calcken-Molenstraat.

Meest al de veloverkoopters gebruiken aanlokkers, welke de winsten doen verminderen zonder den koper te bevoordeelen. Om daaraan een einde te stellen geef ik de premie van 10 fr. aan den koper zelf. Dus 10 fr. goed koper dan bij alle andere verkoopters. Velos te beginnen van 105 fr. Verders gelast ik mij met het Nickleeren, Emaillieren alsook met alle herstellingen aan goedkoope prijzen. De soorten, welke ik kan leveren zijn te talrijk om ze hier op te noemen.

Ook te verkrijgen alle stelsels van **NAAIMACHIENEN** der beste marken met 2 jaar waarborg. Oude machines in verwisseling. Herstelling van alle soorten, alle stukken der machines kan men ook afzonderlijk bekomen.

De lessen tot het aanleeren worden kosteloos gegeven door personen in den naaietiel goed ervaren.

*Illustratie 5. Reclameboodschap van smid en velomaker August Matthys.
Uittreksel De Scheldegalm, 11 juli 1909, 54^{de} jg., nr. 28.*

een attest van medische geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig, ook genoemd een *Bewijsstuk van Rijvaardigheid*.

Tijdens de jaren 1930 zou het wagenpark uitbreiden, vooral omdat vleeshandelaars en textielverkopers een aan hun vervoersnoden aangepaste wagen in dienst namen. Enkele slachters/beenhouwers (zoals bijvoorbeeld Jozef Bracke, Gerard Audenaert en Odilon Baes) konden zo het vervoer van en naar de vroegmarkt in Brussel, hun afnemers in Wallonië of de slachthuizen in de onmiddellijke omgeving optimaliseren. In Kalken waren tijdens de jaren 1930 heel wat thuiswevers die hun producten zelf aan de man brachten als leurhandelaar of marktkramer. Onder andere de families Cours en Oosterlinck deden dat met de auto.

Enkele dorpsnotabelen, zoals notaris en burgemeester Werner Tibbaut en de dokters Basiel Sonnevile en Joseph Vandersloten, beschikten tijdens de jaren 1930 eveneens over een auto.

We kunnen stellen dat het aantal auto's en vrachtwagens dat aan Kalkenaren toebehoorde vóór WO II, op niet meer dan dertig mag geschat worden.

B. De handel: verkoop en onderhoud van het motorvoertuigenpark.

De smeden, slotenmakers en wagenmakers zagen hun werk stilaan verminderen tot het uitvoeren van herstellingen. De meest flexibele onder hen wisten zich te her-scholen en ze zouden nieuwe artikelen zoals fietsen en auto's repareren ⁹.

1. Van smid tot werktuigkundige en garagehouder, periode tot WO II

In de tabellen 1 tot 4 werden voor de periode 1904 - 1952 overzichtslijsten van Kalkense smeden, fietsenmakers, voerlieden en huurhouders en autogeleiders opgenomen¹⁰. Als bron fungeerden de kiezerslijsten voor de periode 1904 tot 1956 (met gegevens tot 20 september 1953). Indien andere bronnen werden verwerkt, wordt dat expliciet vermeld.

a. Smeden - fietsenmakers

Reeds op het einde van het eerste decennium van de 20ste eeuw profileerden enkele Kalkense smeden zich ook als *velomaker*: onder andere de broers August en Theofiel De Noose en August Matthys, allen wonend in de toenmalige Molenstraat (het deel van de huidige Nerenweg tussen Kalkenkerk en de Bieststraat).

Daar waar Matthys zich enkel tot de *Wielrijders* wendde (zie illustratie 5), gingen de gebroeders De Nooze een stap verder: hun reclameboodschap was ook gericht tot de *Auto- en Motocyclerijders* (zie illustratie 6).

In hoeverre andere in tabel 1 vermelde smeden zich als velomaker verdienenstelijk

⁹ BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., o.c., p. 265.

¹⁰ De gegevens uit de tabellen overlappen de strikte tijdsindeling gebruikt voor de hoofdstukken in deze studie.

Een schat voor de Wiel-Auto- en Motocycleriijders

De ondergeteekenden maken bekend, dat er bij hen te bekomen is, een poeder **PERMANITE** genaamd, dat men langs de souspape in den chambre à air doet en waardoor men, met in iederen band een pakje van dat poeder te doen, gerust een geheel jaar mag rijden, zonder wind te verliezen, vind men eenen nagel, spel of ander scherp voorwerp in den band, men trekt het er uit, en rijdt voort, de permanite stopt het gatje terwijl men rijdt, het poeder is zeer malsch en zeer voordeelig aan den caoutchouc.

Het is ommisbaar voor alle wielrijders, men moet geene pomp meer gebruiken, als men op reis is moet men zijnen tijd niet meer verbeuren met de banden te stoppen of somtijds, met den velo in de hand, naar een velomaker gaan zoeken, voor de banden dicht te maken. Komt zien gij zult u overtuigen van de waarheid.

Ook zijn wij dit jaar voorzien van een grooten keus van alle soorten van velos : Opel, Brennabor, 3 fusils, Star, Ascania, Kroonstadt, Orion, Môve, enz., enz. De machienen zijn zeer sterk, goed afgewerkt en stofdicht en aan zeer lage prijzen, de reparatiën worden bij ons zelf gedaan, dus zeer rap en profijtig, wij zijn altijd in het bezit van allerhande benodigdheden. Eemalleeren en vernikeleeren aan zeer voordeelige prijzen.

Gebroeders De Nooze, Velomakers,
Molenstraat, CALCKEN.

Illustratie 6. Reclameboodschap velomakers Gebroeders De Nooze.

Uittreksel De Scheldegalm, 11 juli 1909, 54^{ste} jg., nr. 28.

hebben gemaakt, is bij gebrek aan (gekend) bronnenmateriaal, behalve voor wat betreft Petrus Verschraegen, (voorlopig) niet verder na te gaan. Het is mogelijk dat in de gevallen waarin een zoon het beroep van de vader verderzette, die zoon zich wel “specialiseerde” in het beroep van *velomaker*. Dat voorbeeld kan aangetoond worden voor Michel Verschraegen als zoon van smid en velomaker Petrus Verschraegen (zie tabel 1).

Baert Basiel (1903-1990), Husseveldestraat
Baert Cesar (1870-1941), Husseveldestraat
Caeyman Augustin (1839-1915), wijk Kruisen
De Broe Edmond (1883-1965), Husseveldestraat
De Broe Eduard (°1856), Husseveldestraat
De Broe Gustaaf (1845-1920), Husseveldestraat
De Noose August Joseph (1884-1962), Molenstraat
De Noose Theofiel (1880-1917), Molenstraat
De Winne August (°1869), Vromondstraat
De Winne Cesar (°1902), Vromondstraat
De Winne Gerard (1904-1944), Vromondstraat, later Gaverstraat
D'Hondt Edgard (1901-1981), Dorp
Goossens Theofiel (1877-1947), Provinciebaan
Goossens Leo(n) Leonard (1913-1972), Provinciebaan
Hoogewijs Alfons (1847-1916), Provinciebaan
Hoogewijs Henri (1851-1922), Provinciebaan
Matthys Augustinus (1861-1943), Molenstraat
Peerts Henri (1899-1973), Schriekstraat
Peerts Joseph (1901-1991), Schriekstraat
Peerts Medard Joseph (1859-1933), Schriekstraat
Penne Alidor (1904-1995), Kruisenstraat
Van der Vennet Charles-Louis (1868-1939), Schriekstraat
Van Mossevelde Edgard (1911-1995), Vaartstraat
Verschraegen Petrus (1862-1934), Kruisenstraat

Tabel 1: Lijst van de Kalkense smeden, periode 1904-1953.

De eerste vermelding van een *velomaker* in een officieel document, namelijk de kiezerslijst voor de periode 1912-1913, was die van Remi Crabeel in de Kruisenstraat. Jules Crabeel, jongere broer van Remi, en Alfred Feys zouden zich tijdens hetzelfde decennium eveneens als *velomaker* vestigen, respectievelijk in de Koffiestraat en in de Vaartstraat.

In de kiezerslijsten voor 1929-1931 stonden behalve Jules en Remi Crabeel ook Frans Feys in de Vaartstraat en Leon Van Laere in de Koffiestraat als *velomaker* vermeld. In de kiezerslijsten voor de daaropvolgende periodes 1933-1935 en 1936-1938 trof-



Illustratie 7. Diploma Automekanieker - Metteur au Point van Adiel Lammens, 1933. Adiel Lammens had in augustus 1933 aan de "Hoogere Technische en Praktische Autoschool van Gent" het diploma van automekanieker-metteur au point bekomen. Marcel Lammens, zoon van Adiel, bewaart een van de eerste facturen opgemaakt voor de verkoop van een fiets, gedateerd op 6 april 1934. Verzameling Marcel Lammens.

KALKEN Garage ST-DENIJS

KOFFIESTRAAT, 9

Telefoon 148, Wetteren

HUIS VAN VERTROUWEN.

Agenten van

AUTOS.

MOTOS.

VELOS.

RENAULT. F.N. FORD.

Agenten van NAAMACHIENEN «RAFF».

Alle verlangde merken RADIO'S, zoals :

FADA — SABA — BRUNSWICH —

S.B.R. — TELEFUNKEN — R. R. —

PHILIPS — POINT BLEU — MIDWEST —

ENZ. ENZ....

aan prijzen buiten concurrentie. Ook alle toebehoorten voor deser.

Jules CRABEEL & Zonen

Koffiestraat, 9 KALKEN.

Illustratie 8. Reclameboodschap voor Garage Sint-Denijs van de firma Jules Crabeel & Zonen, uittreksel uit het Bijvoegsel aan de Gazet Van Kalken nr. 18 van 5 mei 1935.

fen we de vermelding aan van nog andere *velomakers*, namelijk Albert De Kegel aan de Provinciebaan, Petrus Van Laere in de Koffiestraat en Gaston Troch, Adiel Lammens en Michel Verschraegen in de Kruisenstraat. Adiel Lammens had de *stiel* geleerd bij Remi Crabeel.

In de onmiddellijke omgeving van de fietsenzaak van de familie Crabeel in de Koffiestraat woonden de broers Leon en Petrus Van Laere. Hadden ze er een eigen zaak of hielpen ze in het bedrijf van Jules Crabeel? Dat Jules Crabeel nog wel degelijk tot aan WO II deels als fietsenhandelaar werkzaam was, bewijst het opeisingsbevel voor acht fietsen op zijn naam van 6 oktober 1939.

Evenredig met het aantal fietsenmakers was ook het aantal fietsen en fietseigenaars gestegen. Remi Karel De Rauw (°1894) beweerde *dat omstreeks 1900 enkel Wannes Matthijs en Camiel Katoen een fiets hadden*¹¹. Een opnamestaat met het aantal in bruikbare en in onbruikbare staat verkerende fietsen van 1 juli 1915 vermeldde 241 fietsen. Van dat aantal fietsen waren er twee bruikbare en zes onbruikbare bij Jules Crabeel en zes onbruikbare bij diens broer Remi. Een staat van de gemeentelijke belasting op de rijwielen voor 1930 vermeldde voor Kalken een totaal van 1071 fietseigenaars.

Bracke Franciscus (1912-2002), Heirweg*
Crabeel Jules Cesar (1881-1957), Koffiestraat
Crabeel Remi (1886-1938), Kruisenstraat
De Noose August Joseph (1884-1962), Molenstraat
De Noose Theofiel (1880-1917), Molenstraat
De Kegel Albert (1907-1941), Provinciebaan
De Smet Maurice (1910-1974), Vaartstraat
Feys Alfred (1879-1939), Vaartstraat
Feys Frans (1906-1968), Vaartstraat
Heirman Roger (°1925), Scheestraat / Husseveldestraat*
Hoogewijs Eduard (1904-1973), Zomerstraat
Lammens Adiel (1905-1950), Kruisenstraat
Matthys Augustinus (1861-1943), Molenstraat
Rogiers Maurice (1926-1996), Hussevelde
Troch Gaston (°1905), Kruisenstraat
Van Laere Leon Camiel (1907-1980), Koffiestraat
Van Laere Petrus Michel (1913-2004), Koffiestraat
Verschraegen Michel (1896-1959), Kruisenstraat
Verschraegen Petrus (1862-1934), Kruisenstraat
Vervaet Eduard Emiel (1920-1979), Provinciebaan

Tabel 2: Lijst van de Kalkense velomakers, periode 1904-1953.

*De met * aangeduide personen voerden de stiel van velomaker niet als hoofdberoep uit en werden dus niet als dusdanig in de kiezerslijsten vermeld.*

¹¹ BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., o.c., p. 265.



Illustratie 9. Motor met Jules Crabeel als motorrijder en zijn vrouw Marie Aldegonde Verschraegen (1890-1972) als duozitster. Verzameling dokter Paul Sonnevile.



Illustratie 10. Foto van de wagen en een deel van de garage van Jules Crabeel in de Koffiestraat ter gelegenheid van de viering van Pastoor Ivo Botteldoorn als 50 jaar priester en 25 jaar pastoor van Kalken op 14 juni 1931. Detailstudie van de foto geeft aan dat er uithangborden zijn voor de merken Ford en Renault. Er was toen reeds een BP-brandstofverdeelpaats. Verzameling Philippe Tibbaut.

b. Van velomaker tot garagehouder en werktuigkundige: Jules Crabeel

Uit de radio-, fiets- en motorhandel van Jules Crabeel groeide, volgens de familieoverlevering reeds in 1921, de garage St.-Denijs¹². Uit de archiefbronnen blijkt dat Jules Crabeel op 27 oktober 1924 een aanvraag deed *tot het oprichten van een autobergplaats, het plaatsen van een beweger en het daarstellen van een naphtedepot* in de Koffiestraat sectie D nrs. 1054c en 1056d. In maart 1925 verleende het College van burgemeester en schepenen van Kalken hem de toelating tot het oprichten *van een werkhuis voor herstellingen ijzerbewerking* en de installatie van *een bergplaats van naphte* voor niet meer dan 600 liter.

De zaak was ondergebracht in de ouderlijke woning van zijn vrouw en schoonzuster Elodie, nu Koffiestraat 5 en 7, hen blijkens akte van schenking en ouderlijke verdeling op 15 november 1922 toegewezen¹³.

Uit de gegevens van illustratie 10 maken we op dat Jules Crabeel in 1931 vooral Ford en Renault verdeelde. Volgens de kleindochter van Jules, Laurette Crabeel, werden er toen vooral vrachtwagens van die merken verkocht. Eveneens volgens Laurette Crabeel werd in 1928 tussen Jules Crabeel en NV CIAC uit Gent het eerste contract getekend voor de verdeling van Peugeotpersonenwagens¹⁴.

In januari 1934 verleende de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen Jules Crabeel de toestemming om op de wijk De Kruisen, sectie B nummers 837 en 836b (de huidige Dendermondsesteenweg), *een autogarage, een werkhuis voor herstellingen en een ondergrondse naphtestapel* van maximum 2000 liter op te richten. De maand voordien had de "N.M. Sinclair Petroleum C^o" uit Brussel de toestemming gekregen om vóór de woning sectie B nr. 837 een *essence-pomp op het voetpad langsheen de provinciale baan Gent-Zele* te plaatsen.

De garage Sint-Denijs zou tot kort na WO II twee vestigingsplaatsen hebben: een in de Koffiestraat en een langs de huidige Dendermondsesteenweg (nu nr. 50). Tot na WO II zou Jules Crabeel er in de Koffiestraat zijn winkel voor radio's, velo's en moto's op nahouden.

De drie zonen van Jules en Marie Aldegonde Verschraegen, namelijk Ernest Edmond, Remi Albert en Achiël Camiel, zouden zich bekwamen in de automechaniek en zouden in de jaren 1930 in het familiebedrijf stappen (zie illustratie 8).

c. Verkoop- of stockageplaatsen van naphte

Tijdens het interbellum kregen nog vier andere Kalkenaars, die echter geen garagehouder waren, de toestemming om een voorraad *naphte* of *essence* (ook *ontploffbare stof* genoemd) te houden:

¹² Garage Peugeot Ernest Crabeel – Kalken vierde 50-jarig bestaan, 1928-1978, in *AZ Gouden Blad Wetteren*, 27 april 1978, p. 9.

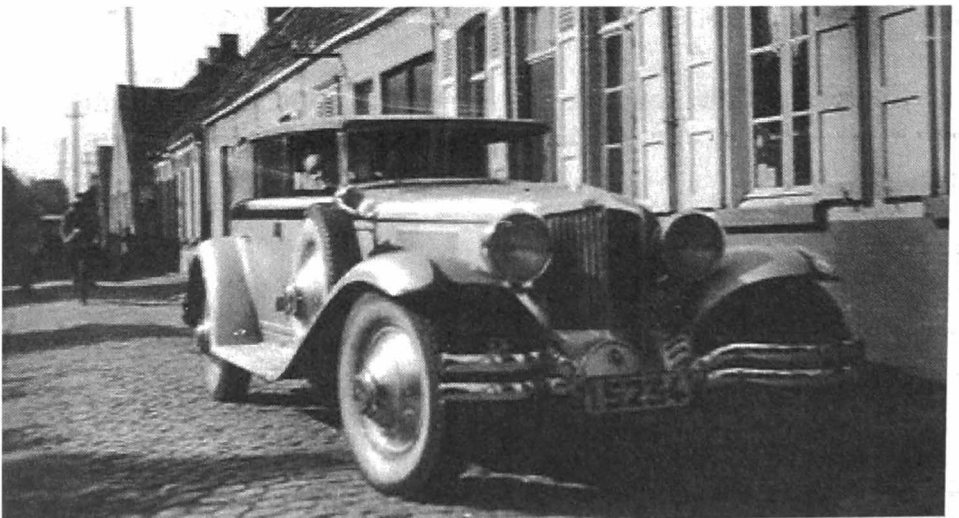
¹³ Akte van 21 januari 1974, nalatenschap van wijlen mevrouw Marie-Aldegonde Verschraegen.

¹⁴ In 1978 en in 2003 werden de opvolgers van Garage Sint-Denijs, respectievelijk Garage Ernest Crabeel en Autocenter Necra bvba, door NV CIAC in de bloemetjes gezet voor 50 en 75 jaar agentschap van Peugeot.



Illustratie 11. Huizen Koffiestraat 5 en 7 met gevelbezetting door de gebroeders Bearzatto uit Gent midden de jaren 1930. Fotografie 2003.

In de linkse woning was de winkel van Jules Crabeel gevestigd, met achteraan een relatief grote werkruimte. In de rechtse woning was de herberg van de familie Verschraegen gevestigd.



Illustratie 12. De Cord L29, bouwjaar 1929, van Jules Crabeel, met nummerplaat 15234, ter hoogte van de winkel en werkplaats in de Koffiestraat. Verzameling dokter Paul Sonnevile.



Illustratie 15. Het kermismolentje met autootje opgesteld ter gelegenheid van Molekenskermis (Kruisenstraatkerms) 1935. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

- het gezin Jozef Van De Velde - De Wilde kreeg in februari 1926 de toestemming om *langs de Dendermondsche steenweg 2 te Kalken, een essence-pomp op wagen te plaatsen op het voetpad langsheen de provinciale baan Gent-Zele*. De machtiging werd bij besluit van de Bestendige Deputatie van 23 mei 1930 ingetrokken omdat de uitbating nooit of niet meer in gebruik genomen was.
- fietshandelaar Albert Feys kreeg in februari 1926 de toestemming voor het oprichten van een *onderaardsche naphte vergaarbak* van 1500 liter. Op het voetpad aan zijn woning stond een pomp.
- handelaar - herbergier Octaaf De Fré uit het dorp in mei 1928 (herhaald bij KB van 13 augustus 1928) voor het opslaan van een voorraad van maximum 1500 liter *napthe* in blikken bussen.
- Camiel Verhoeve op Eesvelde kreeg op zijn beurt in juli 1932 toestemming voor het plaatsen van een opslagplaats van maximum 2000 liter.

Bij de toelating voor de *vergaarbak* van Albert Feys stond vermeld dat de naphte-voorraad *ten dienste van auto's en moto's* bestemd was. Van winkelier De Fré en Verhoeve weten we dat ze reeds vóór WO II een eigen auto hadden. Dat er wel degelijk nood was aan *napthe* of *essence* bewijzen de talrijke aanvragen tijdens het interbellum voor het plaatsen van motoren met *napthe* of *essence* voor gebruik in Kalkense weverijtjes, molens, brouwerijen, bedrijfjes die hout zaagden, enz...

Anderzijds verleende de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen de toestemming om aan de stelplaats aan de



Illustratie 13. Familie Jules Crabeel, met van links naar rechts: Ernest, Marie Aldegonde Verschraegen, Jules, Remi en Achilles. Verzameling Geert Crabeel.



Illustratie 14. Paul en André Sonnevile met hun trapauto Torck (speelgoedfabriek uit Deinze), 1934. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

Vaartstraat in oktober 1934 een ondergrondse naphthestapel van hoogstens 5000 liter in te richten. Reeds in 1908 had die maatschappij een aanvraag gedaan tot het mogen opslaan van 120 liter *essence* voor het in beweging brengen van een motor van 10 PK.

C. De auto als statussymbool

Tijdens de jaren 1930 was het plaatselijk autoverkeer in de gemeente eerder beperkt te noemen. De Kalkenaar werd onder andere met auto's en vrachtwagens geconfronteerd ter gelegenheid van een bezoek van een circus of de jaarlijkse (gemeente)kermis waarbij de attracties aangevoerd werden met auto's en vrachtwagens. Dat motorvoertuigen en de auto tot de verbeelding sprekende gebruiksvoorwerpen waren, kan geïllustreerd worden met volgende voorbeelden:

- lokale fotografen en kermisfotografen gebruikten moto's en auto's als décor¹⁵
- mini-replica's van auto's werden gebouwd als speelgoed (zie illustratie 14)
- op de kermismolentjes mocht een autootje niet ontbreken (zie illustratie 15)

Ter gelegenheid van feestelijke gebeurtenissen ontbraken auto's evenmin. Ze vormden een schril contrast met de naar gewoonte zeer zorgvuldig uitgevoerde taferelen op wagens. Zo maakten enkele auto's deel uit van de feeststoet ter gelegenheid van de viering van pastoor Botteldoorn op 14 juni 1931 (zie illustraties 10 en 16).

Illustratie 17 laat de versierde en deels gedemonteerde Sizaïre-Frères van de familie Luyckx zien (zie omslagillustratie).

D. andere gebeurtenissen en feiten

1. De autobus

*In september 1930 vroeg de goeverneur het standpunt van de Kalkense gemeenteraad in het voorstel om, ter uitbreiding van de buurtspoorweg, een openbare autobusdienst in te richten tussen Gent en Dendermonde, met passage van de lijn langs de Dendermondsesteenweg. Kalken antwoordde dat er tot algemene voldoening reeds een openbare autobusdienst werd verzorgd door Zelenaar Abel Van De Vijver. Bovendien had die autobusdienst een doortocht langs de dorpsplaats. In 1934 voerde de gemeente een belasting in op de autobusdienst*¹⁶. De grote Minervabus van de familie Van De Vijver had onder andere een stopplaats aan de garage van de familie Crabeel langs de huidige Dendermondsesteenweg.

Tijdens de jaren 1930 trok elk jaar een groep Kalkenaren met de bus van Overmerenaar Tore Kamiel Van De Velde naar de IJzerbedevaart. De reizigers kwamen samen aan herberg *Den Appel*, op de hoek van de Dendermondsesteenweg met de Schriekstraat.

¹⁵ Zie bij DUQUET F., *Zo was Kalken*, Schellebelle, 1982, p. 269,

¹⁶ BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., o.c., p. 150.



Illustratie 16. Een andere auto uit de stoet van pastoor Botteldoorn, 1931. De eigenaar-gebruiker van de auto, met nummerplaat 69320, mogelijk een FN, kon nog niet geïdentificeerd worden. Verzameling Cesar Lammens - Matthijs.

2. Taxivervoer

Wie zich niet kon of zich niet wenste te verplaatsen met de tram of de autobusdienst kon beroep doen op een koetsenhuurhouder, zoals bijvoorbeeld op Maurice De Backer uit de Vaartstraat en Francies D'Hollander uit de Brugstraat.

Men kon ook gebruik maken van de diensten van een buurman-bezitter van een auto of van de garagehouder (bijvoorbeeld Remi Crabeel met zijn Paige en Jules Crabeel met zijn Chenard-Walcker en Peugeot 402 en na WO II met de Oldsmobile bouwjaar 1947).

Toen Ernest Crabeel, zoon van taxivoerder met auto Jules Crabeel, in 1936 huwde met Alice D'Hollander, dochter van koetsenhuurhouder Francies D'Hollander, stond men voor een dilemma. Uiteindelijk werden bruid en bruidegom vervoerd met de koets van Francies D'Hollander.

Sommige handelaars hadden als tegenprestatie voor de aankoop van een trouwuitzet het vervoer van gasten op zich genomen (bijvoorbeeld landbouwer - winkelier Valère Van De Velde).

3. Enkele auto-ongelukken

Ongelukken zijn van alle tijden, maar het feit dat een aantal chauffeurs pas op latere leeftijd auto leerden rijden, kan een verklaring zijn voor een aantal "ongewone" ongevallen in een periode met relatief weinig verkeer:

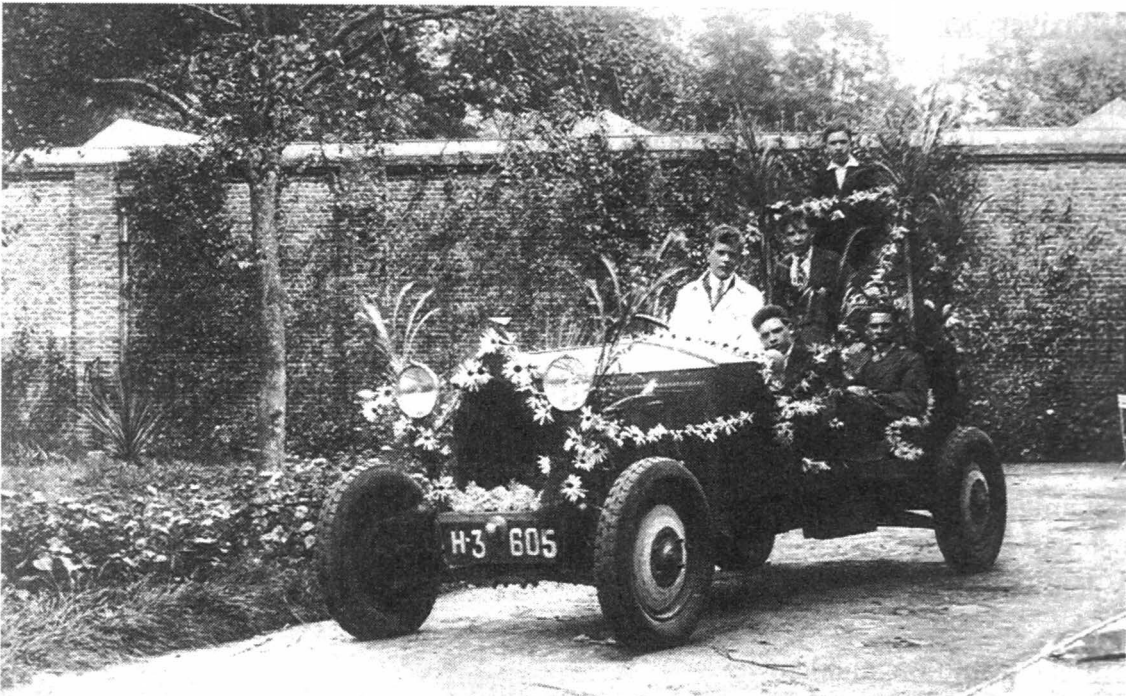
- Op de wijk De Kruisen, ter hoogte van het kapelletje, botste omstreeks 1937 de wagen van Marc De Meyer met die van Dr. Sonnevile.
- Met de oranje sportwagen van de familie Crabeel werd blijkbaar nogal onstuimig gereden. Zo belandde men eens in de gevel van het huis van Frans Willems in de Koffiestraat, in een bocht ter hoogte van de Kouterstraat.

Ongevallen met auto's met dodelijke afloop lijken er in de vooroorlogse periode op Kalkens grondgebied niet plaats gehad te hebben.

III. In Kalken, van de mobilisatie tot het einde van WO II

Zowel voor het Belgische leger als voor de Duitse Bezetter werden goederen opgeëist.

In het Kalkense gemeentearchief bevinden zich enkele documenten waaruit we kunnen opmaken welke wagens vóór het uitbreken van de oorlog opgeëist werden voor vervoersopdrachten. We troffen vermeldingen aan van uitgereikte opeisingsberichten voor en opeisingen van de autovoertuigen van Jules Crabeel (depannagevoertuig), Odilon Baes, Alfons De Lausnay, Valère Hanselaer, Gerard Stevens, Alfons Cours, Camiel Verhoeve, Achiel Cours, Jozef Bracke, Alfred Verschraegen, Theofiel Bracke, Jozef Danckaert en Valère Bracke (voor meer gegevens over deze personen, zie hoofdstuk V). Volledigheidshalve vermelden we ook de bezitters van moto's die een opeisingsbericht ontvingen, namelijk Charles Baert, Isidoor De Wilde, Jozef



Illustratie 17. De versierde Sizaire-Frères van de familie Luyckx, zonder koetswerk, ter gelegenheid van een nog niet achterhaalde feestelijkheid. Verzameling Maurice Lauwaert.



Illustratie 18. De DKW 1937 van Dokter Basiel Sonnevile. Rechts Suzanne Van De Velde en links Margriet Wijnants. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

Eeraerts, Leopold (Paul) Haentjens, Albert Van Laere en Albert Van Steenberghe. Een aantal van deze personen zouden na de Bevrijding ook een auto bezitten.

Wat er bij het uitbreken van de oorlog verder met de vermelde auto's gebeurd is, kon niet achterhaald worden. Mogelijk werden ze enkel opgeëist voor vervoersopdrachten waarvoor de eigenaar vergoed werd. In het Kalkense gemeentearchief bevindt zich onder andere een lijst met de uit te betalen vergoeding voor het gebruik van vrachtwagens, gedateerd en ondertekend door de Kalkense burgemeester op 13 juli 1943.

Volgens Gustaaf Verschraegen werden de opeisbare voertuigen door de Duitse bezetter gekeurd aan de Kantschool in het dorp. Gustaaf Verschraegen's Rosengart werd niet goed genoeg bevonden, het was een wagen zonder vering...

Op de lijst van de opgeëiste wagens ontbreekt het voertuig van Robert Roels. Dat voertuig werd door het Belgisch Leger opgeëist en gebruikt tijdens de 18-daagse veldtocht. In het familiearchief bevindt zich nog een brief van de militaire chauffeur die verklaarde zorg te zullen dragen voor het voertuig. Het voertuig ging verloren bij gevechten in de Kempen¹⁷.

Aan de hand van enkele tijdsdocumenten van de familie Sonnevile krijgen we zicht op wat er tijdens de bezetting met de auto's diende te gebeuren. Zoals voorzien in het *Reglement betreffende de vrijstelling van militaire opeisching en burgerlijke opeisching* waren de auto's van dokter Basiel Sonnevile en van dokter Jozef Vandersloten daarvan vrijgesteld. Dokters en dierenartsen kregen die vrijstelling voor één voertuig uit hoofde van de uitvoering van hun beroep.

Bij het begin van de bezetting dienden alle voertuigen in de gemeente aangegeven te worden. Op het document *Bewijs van Aangifte van de Kraftfahrzeug - Beschaffungsgruppe Belgien - Nordfrankreich*, opgemaakt op 3 augustus 1940 en ondertekend door burgemeester Werner Tibbaut, stond vermeld dat de DKW Meisterklasse van dokter Sonnevile op 3 augustus 1940 als zevende wagen op de gemeentelijke inschrijvingslijst genoteerd was.

De auto van dokter Sonnevile dreigde eind 1942 - begin 1943 toch nog door de bezetter in beslag genomen te worden. Dokter Sonnevile was toen niet meer in het bezit van een geldige rijvergunning voor dat voertuig. Hij diende zich met zijn voertuig én een voor die reis heen en de *eventuele terugvaart* geldig getuigschrift op 5 januari 1943 om tien uur aan te bieden voor het Feestpaleis te Gent. Voor die reis kreeg hij een benzinebon van 5 liter die ingeruild werd bij de garage Crabeel te Kalken. Met het schrijven van 14 januari 1943 van de *Aussenstelle Belgien-Nordfrankreich des Bevollmächtigten für das Kraftfahrwesen* vanuit Brussel werd de beslaglegging op het voertuig *tot nadere aankondiging* opgeheven. De verkoop van het voertuig kon echter niet gebeuren zonder de toestemming van de hiervoor

17

De familie Roels werd nog vóór de wapenstilstand van WO II een tweede maal zwaar getroffen: hun werkplaats met olieslagmolen werd op 24 december 1944 totaal verwoest bij de inslag van een V-bom.



*Illustratie 19. Gustaaf Verschraegen en zijn vader Désiré (1860-1945)
aan de Rosengart. Foto genomen in 1939.
Verzameling Huberta Verschraegen.*

genoemde dienst. Dat gebeurde dan ook niet, want op 17 augustus 1944 kreeg dokter Sonnevile vanuit Brussel de toelating de DKW te verkopen aan Alfred Verschraegen uit de Vaartstraat te Kalken. Op dat moment was het voertuig als nummer zes ingeschreven op de voertuigenlijst van Kalken.

Volgens dokter Paul Sonnevile, zoon van Basiel, was er tijdens WO II voor de twee Kalkense dokters, Basiel Sonnevile en Jozef Van der Sloten, door de Duitse bezetter slechts één *fahrschein* voorzien. Dat betekende in de praktijk dat de dokters dat document om de twee dagen uitwisselden om met de auto te kunnen rijden.

Enkele anekdotes om dit stukje af te sluiten:

Tijdens WO II was er geen mogelijkheid om nieuwe rubberen banden voor fietsen (en eventueel motorfietsen) te bekomen. Paul Sonnevile herinnert zich dat hij 's zondags bij de twee gebroeders De Rocker in het Bosstraatje ging om de kapotte fietsbanden te laten *vulcaniseren*. Hij moest daarvoor in de rij gaan staan.

Odilon De Lausnay had tijdens WO II zijn wagen verstopt en wou er na de bevrijding mee beginnen rijden. Dat bleek echter onmogelijk daar de banden *verstorven* waren.

IV. In Kalken, de naoorlogse periode tot 1960

Het succes van de auto noopte tot een betere reglementering van het gebruik van de openbare weg. Omwille van het toenemende autoverkeer werd op 29 december 1949 beslist om de snelheid van de autovoertuigen te beperken tot 40 km/u in de Vromondstraat, de Dorpstraat, Vaartstraat en Provinciebaan.

Kalken besliste om in 1955 in de Koffiestraat het systeem van beurtelings parkeren in te voeren¹⁸.

A. Het gebruik van de auto en de vrachtwagen voor beroepsdoeleinden

1. Het uitbestede vervoer van goederen: van voermanskar tot vrachtwagen

Vóór WO II telde Kalken enkele voerlieden, waaronder enkelen die het beroep van hun vader verderzetten (zie tabel 3).

Pas na WO II brak in Kalken het gebruik van vrachtwagens door. In een eerste fase waren die bedrijfsvoertuigen afgeschreven militaire voertuigen.

Na WO II schakelden enkel of vooral Maurice D'Hollander (met een militair voertuig) en Richard Fiers (met een nieuwe vrachtwagen) over op het gebruik van een vrachtwagen voor het vervoer van onder andere goederen van de twee Kalkense textielbedrijven. Richard Fiers had in 1936 de voermanszaak van Alfons D'Hollander overgenomen.

¹⁸ BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., o.c., p. 151.



Illustratie 20. Het GMC-legervoertuig van D'Hollander geladen met een weefgetouw voor de Tissage de Kalken, periode 1948-1949. Verzameling Jan De Meyer.



Illustratie 21. De vrachtwagen Guy van Richard Fiers aan de zavelput in Wichelen. Links Edgard De Both en rechts Richard Fiers. Verzameling Emiel Fiers.

Blancaquaert Casimir (°1857), Bosstraatje
 Blancaquaert Remi Louis (1906-1966), Kruisen en later Zauwerstraat
 Claus Leopold (1842-1910), Schriekstraat
 Claus Vital Louis (1882-1949), Schriekstraat
 De Backer Maurice (°1893), Vaartstraat, huurhouderij
 De Smet Theofiel (°1883), Provinciebaan
 De Rocker Petrus (°1924)
 De Vos Frederik (°1848), Vromondstraat
 De Wilde Camillus (1882-1952), Portugiezenstraat
 D'Hollander Pieter (1831-1908), Brugstraat (huidige Heirweg)
 D'Hollander Alfons (°1875), Brugstraat (huidige Heirweg), later
 Vaartstraat en Provinciebaan
 D'Hollander Emiel Joseph (1880-1956), Molenstraat
 D'Hollander Francies (1877-1942), Brugstraat (huidige Heirweg)
 D'Hollander Maurice (1915-1976), Brugstraat
 Fiers Emiel (°1931), Molenstraat
 Fiers Richard (1901-1974), Molenstraat
 Troch Eduard (1907-1970), Zomerstraat
 Van Den Abbeele Medard (1902-1976), Krimineelstraat
 Van De Velde Adriaan-Gustaaf (°1901), Vromondstraat
 Van Vaerenbergh Ademar (°1900), Vromondstraat
 Van Vaerenbergh Joannes Baptist (1871-1941), Vromondstraat
 Van Wassenhove Maurice (°1928), Zauwerstraat
 Verstuyft Jacobus Francies (1876-1960), Zauwerstraat

Tabel 3. Lijst van de Kalkense voerlieden en huurhouders, periode 1904-1953.

2. De stieldoeners en hun voertuigen

Kort na WO II kon men voor de aanschaf van een wagen of vrachtwagen zijn toevlucht nemen tot de afgedankte legervoertuigen uit WO II. Een andere mogelijkheid was dat de plaatselijke garagist/carrossier de op de autokerkhoven gestalde oudere voertuigen oplapte. Zo had een Gentenaar op de Kalkense Heirweg een autokerkhof, nu ter hoogte van de werkplaats van de firma Guido en Felix Bracke.

De eerste nieuwe wagen in Kalken na WO II was de Oldsmobile van garagehouder Jules Crabeel (in 1947). Jules gebruikte die wagen onder andere als taxivoertuig.

Bedrijfsleiders van vóór WO II, die na die oorlog de zaak verderzetten of overlieten aan hun zoon, hadden bijna nooit rijervaring met een auto. De ingebruikname van een auto of vrachtwagen in het bedrijf was dus vooral een zaak van de jongere generatie. Dat verklaart onder andere het feit dat de brouwerij Cremers pas omstreeks 1947 overschakelde op het gebruik van een vrachtwagen. In datzelfde jaar waren de drie toenmalige bedrijfsleiders overleden.

De firma Labor van Gustaaf Piens had een vrachtwagen die niet alleen ingezet werd voor het dagelijks vervoer van de werknemers, meestal uit Kalken afkomstig, maar kort na WO II ook voor de jaarlijkse uitstap van de werknemers van de firma. Op de vrachtwagen werden dan extra banken gemonteerd.

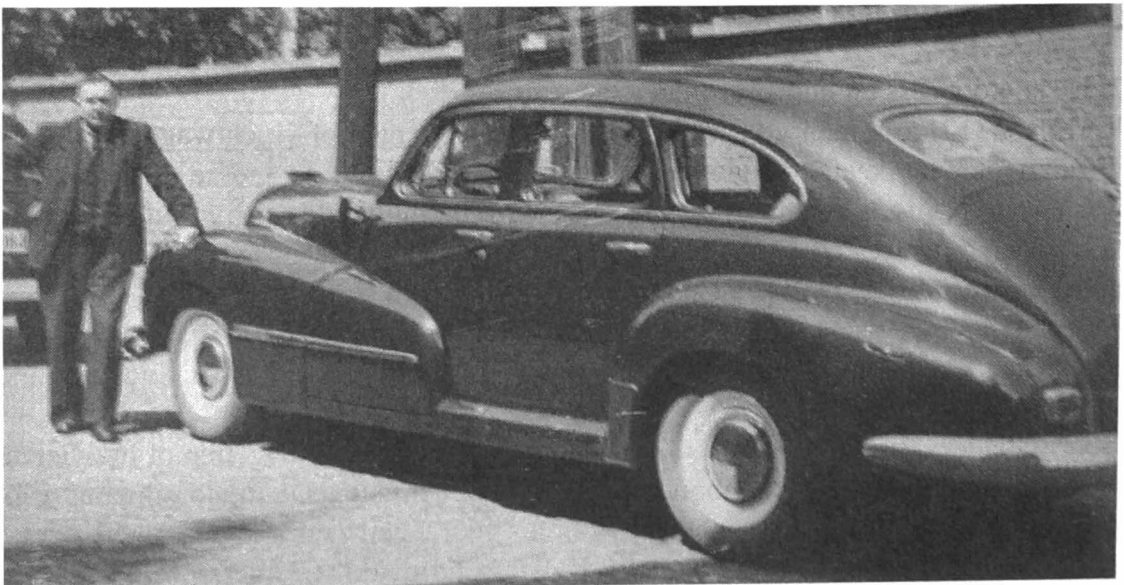
Ook bij de firma's van Gerard Baetens en Aviel De Sutter werden de werknemers met de vrachtwagen van en naar de werkplaats gebracht.

Kort na WO II schakelden de "stieldoeners" over op het gebruik van (lichte) vrachtwagens. Behalve de vleeshandelaars en textielproducenten maakten ook bierhandelaars, veehandelaars, kolenhandelaars en handelaars in bouwmaterialen meer en meer gebruik van de vrachtwagen voor het uitbouwen van hun "rondes". Bakkers en bijvoorbeeld schoenmakers deden hetzelfde, maar ze konden zich beperken tot het gebruik van een stationwagen of een personenwagen.

3. Het betaald vervoer van personen: huurhouderij, taxibedrijf en reisuittappen

Kort na WO II verzorgde Jules Crabeel met zijn Oldsmobile een taxidienst. Dat gebeurde samen met onder andere zijn zoon Achiël en met André Verschraegen.

Na klacht van de verenigde taxivoerders uit de omliggende gemeenten diende de gemeenteraad van Kalken over te gaan tot het officieel vergunnen van een taxidienst. Bij beslissing van de gemeenteraad van 1 maart 1951 werd André Verschraegen uit de Molenstraat een vergunning afgeleverd voor het uitbaten van een taxidienst met één wagen *vertrekkende vanuit zijn garage, dus zonder standplaats op de openbare weg*. De gemeenteraad had geen rekening gehouden met de besluitwet van 30 december 1946 met betrekking tot de exploitanten van taxidiensten en huurautodiensten waarbij een borgtocht werd voorgeschreven ten einde *de goede naleving van de voorschriften der*



Illustratie 22. Jules Crabeel en de Oldsmobile, de eerste nieuwe wagen in Kalken, 1947. Verzameling Laurette Crabeel.

machtigingsakte te waarborgen. Tijdens de gemeenteraadszitting van 28 maart 1951 werd bepaald dat André Verschraegen een waarborg van 500 frank diende te storten. In een brief van het ministerie van Verkeerswezen aan het gemeentebestuur van Kalken werd gesteld dat *voor het verhuur van auto's, waarvoor een bijzondere overeenkomst wordt afgesloten met het oog op bijzondere omstandigheden, zoals reizen, huwelijken, begrafenissen, doopplechtigheden, enz..., geen machtiging vereist was.* In datzelfde schrijven werd tot slot voor alle duidelijkheid gesteld dat *niet uit het oog verloren mag worden dat een particulier zonder enige machtiging of verplichting met zijn personenauto gratis derden mag vervoeren*¹⁹.

In 1956 boden vier al dan niet door de gemeente gemachtigde taxichauffeurs of huurautohouders hun diensten aan: Alfred Verschraegen, André Verschraegen, Jozef De Kegel en Paul (Leopold) Haentjens (Hussevelde).

De gemeenteraad machtigde tijdens de raadszitting van 15 januari 1957 Jozef De Kegel tot het houden van een taxidienst onder dezelfde voorwaarden als André Verschraegen.

Kort vóór 1960 kocht Theofiel Blancquaert, die woonde op de Provinciebaan, een autobus. Hij organiseerde reizen. Kort daarna verhuisde hij naar Knesselare, waar hij samen met zijn zoon een busreismaatschappij zou uitbouwen.

4. Aankoop van auto's niet meer specifiek voor de uitoefening van het beroep

Vanaf omstreeks 1955 schaften een aantal particulieren zich een wagen aan, meestal ten dienste van hun woon-werkverkeer. Mogelijk speelde het verdwijnen van het vertrouwde vervoermiddel, de tram, en de moeilijkheden om een autobusdienst in de plaats te laten fungeren, een beslissende rol in de aankoop van een auto.

Er werd uiterst zorg gedragen voor het nieuwe luxeproduct.

Zo zijn er verhalen bekend van Kalkenaars

- die tijdens de winter elke dag de batterij uit de auto haalden om ze achter de *stoof* te plaatsen
- die hun voertuig enkel gebruikten bij goed weer en met de fiets naar het werk reden.

5. De garages en de autowerkplaatsen

a. Garage Sint-Denijs van de familie Crabeel

Hoe de familie Crabeel tijdens WO II haar activiteiten van garage en autohandel heeft kunnen verderzetten, daarover hebben we geen informatie. Na WO II zou Jules Crabeel de firma verlaten zodat de gebroeders Ernest, Remi en Achiel de garage verderzetten onder de benaming *Garage St. Denis Gebrs. Crabeel*. Kort na WO II, in 1947/1948 liet de familie Crabeel naast de garage, op de hoek met de Schriekstraat, een nieuwe

¹⁹ Gemeente Laarne, Archief Kalken, nr. 846, brief Ministerie van Verkeerswezen van 1 augustus 1951.



Illustratie 23. Het legervoertuig Austin van de familie Stevens, handelaars in biggen uit de Zomerstraat. Het meisje op de foto is Cecile Stevens. Verzameling familie Stevens.

woning optrekken. Het wooncomplex voorzag in een woning voor elk van de broers. In maart 1948 kreeg Ernest Crabeel, hij was de persoon die de leiding had, de toestemming om de benzineopslagplaats van 2000 liter uit te breiden tot een van 5000 liter.

In een later stadium zouden de wegen van de broers zich splitsen. Ernest als zaakvoerder en Achiel Crabeel als pr-persoon zetten het bedrijf verder op de vooroorlogse lokatie langs de Dendermondsesteenweg. Remi vestigde een garage aan het Beernaertsplein in Wetteren en verdeelde Chryslervoertuigen. Samenwerking tussen de bedrijven van Ernest en Remi bleef bestaan.

De familie Crabeel bood na WO II vooral de automerken Peugeot (als agent van de Compagnie Internationale de l'automobile et du Cycle – CIAC - te Gent) en Oldsmobile (als agent van General Motors te Gent) aan. Voertuigen van de merken Chevrolet, De Soto en Plymouth konden eveneens bekomen worden. Na verloop van tijd zouden enkel nog Peugeotwagens verdeeld worden.

b. Werkplaats op een site in de Vromondstraat: van smid tot garagehouder en werktuigkundige

Volgens zegsman Cyriel Peerts zou een van de zonen van smid August De Winne, namelijk Cesar, in de Vromondstraat (nu huis nr. 43) kort vóór en na WO II een weliswaar eerder beperkte handel in en herstellingsplaats voor auto's opgestart hebben. Andere zegslieden hadden wellicht te weinig contact met smid De Winne gehad om die stelling volmondig te beamen. Bovendien week Cesar met echtgenote en kinderen in november 1948 uit naar het Henegouwse Quaregnon. In januari 1948 had Cesar De Winne van de Bestendige Deputatie nog de vergunning gekregen een ondergrondse benzinetank van 5000 liter te plaatsen.

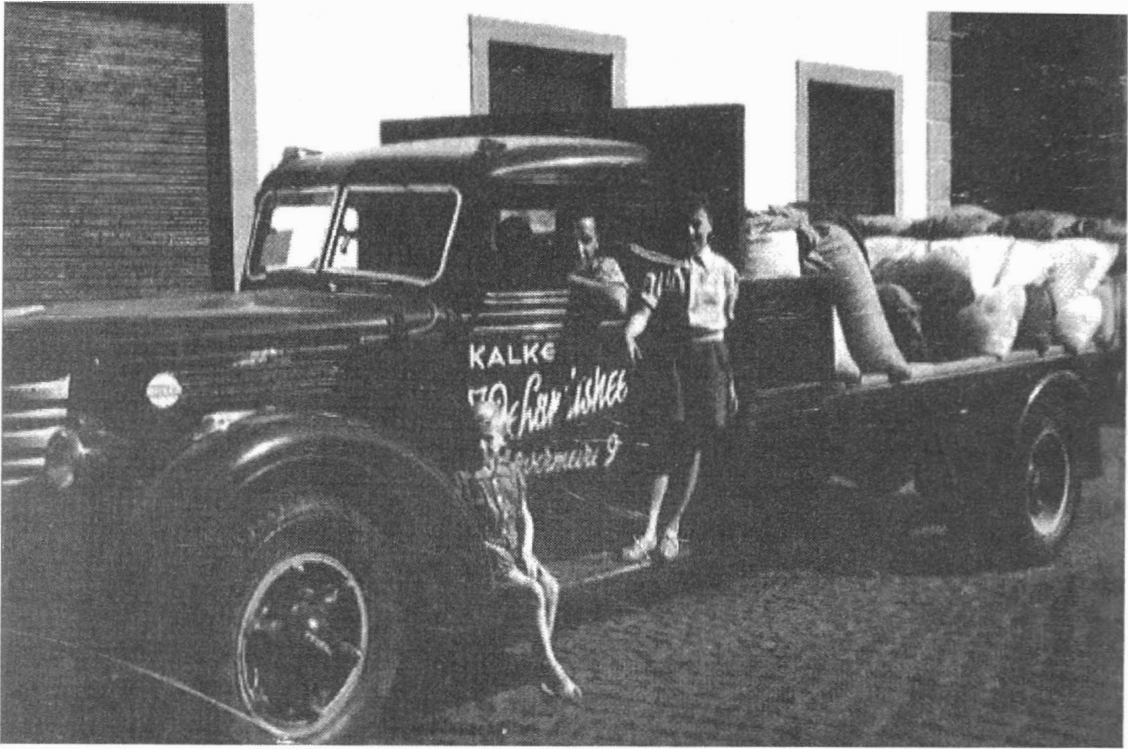
Meer waarschijnlijk lijkt het dat smid De Winne auto's of vrachtwagens die op chassis werden gekocht, voorzag van (delen van) het koetswerk. Dat blijkt uit de getuigenis van voerman Emiel Fiers²⁰. Diens vader, Richard, had in 1947 een Guy op buschassis gekocht. De cabine werd gemaakt in een bedrijf te Sint-Andries-Brugge. Voor de verdere afwerking deed hij een beroep op smid Cesar De Winne en timmerman Hanselaer, beiden burens in de Vromondstraat.

Na de verhuis van de familie De Winne gebruikten de broers Rene (°1922) en Michel (°1930) Poelman de werkplaats als autowerkplaats. Over hun zaak is niet veel geweten, enkel dat er enkele autowrakken rond de werkplaats stonden.

In oktober 1950 kwam oorlogsweduwe Marie Elisa De Maesschalck (gehuwd met Jean De Langhe) vanuit Gent met haar twee kinderen, Etienne en Roger én met haar nieuwe, tot nogtoe niet geïdentificeerde levensgezel en garagist in Kalken wonen. Ze vestigden zich in de Vromondstraat, in de woning annex werkstal met werkput die de broers Poelman ondertussen verlaten hadden. Marie's levensgezel-garagist had er ook een fietsenzaak en Marie hield er een winkeltje in ondergoed.

Na de verhuis van de familie De Langhe naar hun nieuwe garage aan het einde van

²⁰ Gesprek Emiel Fiers, 9 april 2004.



Illustratie 24. Veevoederhandelaar Jules De Landtsheer had deze vrachtwagen in gebruik. Verzameling Eugene Bogaert.



Illustratie 25. Raphaël Waegemans (1915-1982) aan vrachtwagen Chevrolet, in dienst van bierhandelaar Bernard Haentjens. Verzameling Rudy Van De Weghe.

de Gaverstraat, bleef de woning in de Vromondstraat met werkplaats en werkput een gegeerd goed. In juli 1952 kwam foorreiziger en geboren Kalkenaar Maurice Heirman er wonen: de opslagplaats was ideaal voor de winterse berging van zijn danstent. Hij zou Kalken in april 1960 verlaten om in Laarnedorp herberg *De Pluim* uit te baten.

c. De garage van Rudolf Pikhaus, sinds 1949

Rudolf Pikhaus, die als lid van het Poolse leger deelnam aan de bevrijding van Kalken (september 1944), had tijdens zijn verblijf in Kalken juffrouw Rachel Janssen leren kennen. Hij huwde met haar in 1947. De ervaring die hij in het Pools leger had opgedaan als mechaniker van zowat alle soorten voertuigen stelde hij enkele jaren ten dienste van een Gentse garagist.

Rudolf startte in september 1949 een eigen garage in de vroegere bedrijfsruimte van Emiel Braeckman, een bijgebouwtje tussen de huidige huizen Provinciebaan nummers 157 en 157b. Zijn ervaring als mechaniker was zijn belangrijkste troef in een periode waarin weinig nieuwe wagens beschikbaar waren. Een poging om Volkswagen Kever te verkopen, mislukte en vanaf 1951-1952, de periode waarin de productie van Opel-wagens opnieuw van start ging, werkte hij als onderconcessiehouder samen met Wetterse garagisten: eerst met Jules De Graeve (Markt) en later, tot aan de stopzetting van het bedrijf, met garage De Corte.

Midden 1953 vestigde Rudolf zijn bedrijf naast de boerderij van zijn schoonouders, nu Provinciebaan 177. Hij had de toestemming gekregen om er een *autobergplaats* voor vier voertuigen, een smeestation, een herstellingswerkplaats met oxy-acethyleenlastoestel en armlader op te richten. Midden 1958 kreeg hij eveneens toestemming om er een ondergrondse naphetetank van 7000 liter te plaatsen.

De zeer sociaal bewogen Rudolf Pikhaus slaagde er in korte tijd in een bloeiend bedrijf te runnen. De garage Pikhaus handelde vooral in Opel, maar ook in Chevrolet.

d. De garage van de weduwe Jean De Langhe en opvolger Roger Locquet, sinds 1950

Op een stuk grond, sectie C nr. 642a, dicht tegen de plaats waar de provinciewegen Gent-Zele (N445) en Oosterzele - Lokeren (N407) samenkomen en in de onmiddellijke omgeving van café *Huis ten halven*, liet Maria De Maesschalck, weduwe van Jean De Langhe, in 1952 een *autobergplaats voor 10 voertuigen, werkhuis voor herstelling van voertuigen en een ondergrondse naphetastapel van 10000 liter* bouwen. Voor het aanbrengen van twee vluchtheuvels langs de benzinepomp werd eveneens in 1952 een vergunning gekregen.

Enkele jaren later werd de garage verpacht aan de familie Tobias Roger Locquet (°1922) – Denise Arnoe (°1924). De familie Locquet had zich op 1 april 1955 in Kalken laten inschrijven en woonde tot dan in Gent. Maria De Maesschalck en haar twee kinderen lieten zich op 12 april 1955 uit Kalken uitschrijven.



*Illustratie 26. Taxichauffeur André Verschraegen met zijn De Soto.
Verzameling André Verschraegen.*

Eind december 1955 kocht de familie Locquet een stuk grond naast de garage en midden 1959 werd de garage met woning aangekocht.

Had de garage onder de familie De Langhe vooral Fordwagens verdeeld, de familie Locquet zou eerder nieuwere automerken zoals Skoda en Daf verdelen.

e. Concurrentiepositie van de drie grootste garages

Toevallig of niet, met de inplanting van die drie garages kon zowat het ganse grondgebied van Kalken bedeed worden. Bovendien was er zoiets gegroeid als een wijk-gebonden gebruik van voertuigen, denken we maar aan de *Opelrijders* op de wijk Eesvelde en een verhoogde concentratie aan *Skodarijders* in bijvoorbeeld de Bontinkstraat. Uit grafiek 6 blijkt dat de markt van nieuwe personenwagens zeer sterk groeide.

Ook voor de bevoorrading in brandstof kon men in de drie garages terecht: de gebroeders Crabeel verdeelden BP, Roger Locquet Caltex en Rudolf Pikhaus Shell. Vooral tussen de garages Crabeel en Pikhaus ontspon er zich een felle concurrentiestrijd die mogelijk door de oprichting en sponsoring van een voetbalploeg (FC Opel, het latere SK Kalken) nog tastbaarder werd.

Volgens de weduwe van Rudolf Pikhaus groeide reeds kort na de oprichting van de garage interesse voor een voetbalploeg. Met de eerste werknemers en de eerste klanten werd op een wei van René Blancquaert een voetbalpleintje aangelegd. Aanvankelijk werden er enkel vriendschappelijke wedstrijden gespeeld.

We mogen niet vergeten dat ook Ernest Crabeel, uitbater van garage Sint-Denijs, bij de voorloper van voetbalclub FCHO Kalken, in de periode vóór WO II, een vaste waarde als speler was.

De Kalkense garagisten verdeelden een automerk waarvan de basismodellen volgens een prijslijst van 1954 in een vergelijkbare prijsklasse vielen: de Peugeot 203 kostte toen 74.900 frank, de Opel Olympia Rekord 76.500 frank en de Skoda 77.900 frank, telkens te verhogen met een weeldetaks van 12% ²¹.

Voor de aankoop van voertuigen van andere merken, zoals bijvoorbeeld Renault of Citroën, wendde men zich vooral tot garages in respectievelijk Wetteren en Gent. Een bepaalde concurrentie tussen de drie belangrijkste garages kan men ook afleiden uit de aanvragen tot aanpassing tot of installatie van steeds groter wordende benzineopslagplaatsen.

Vanaf de jaren 1955 zouden steeds meer voertuigen met een dieselmotor uitgerust worden. Openbare dieselbevoorradingspunten waren er toen nog niet. Handelaar in

²¹ De populairste Peugeottypes waren de 402 (geproduceerd van 1935 tot 1939), de 403 (geproduceerd van 1955 tot 1966) en de 203 (geproduceerd van 1949 tot 1960).

De populairste Opeltypen waren de Kapitän (geproduceerd van 1938 tot 1940 en van 1948 tot 1968), de Olympia (geproduceerd van 1935 tot 1940 en vanaf 1953) en de Kadet (geproduceerd van 1937 tot 1940 en van 1963 tot 1973).

De Moskvitch was de tegenhanger van de Opel Kadet.



*Illustratie 27. Taxichauffeur Jozef De Kegel aan zijn Chevrolet, model 1957.
Verzameling Jozef De Kegel.*



*Illustratie 28. Kalkenaars op reis naar Walcheren met de Chevrolet-autobus De Zwaluw van Overmerenaar Frans De Clercq, 1948. Ieder jaar op tweede pinksterdag werd in de café bij Nathalie Lammens in de Kruisenstraat een busreis uitgeschreven. We herkenden van links naar rechts: Staand: Van De Velde (dochter van de pijlenmaker), Frans De Clercq (chauffeur), Maria Verhoeven, Celesta De Gelder, D'Haemers, Marcella De Wilde, Anna De Backer, Albert Naudts en Michel Van De Velde. Vooraan: Remi Braeckman, Denis Verhoeven, Yvonne Lauwaet, Maria Temmerman (of Verhoeven), Maria Baetens, Fiers, meester De Wilde.
Verzameling Cesar Lammens.*

bouwmaterialen Auguste Peerts zou op 27 september 1955 de toestemming krijgen om een mazouttank én een benzinetank van elk 1500 liter te plaatsen. Het bedrijf had dan ook een legervrachtwagen Mack met Deutzdieselmotor in gebruik.

Samenwerking tussen de drie garagehouders op het vlak van de organisatie van een permanentiedienst voor depannages tijdens de weekends, zat er, mede door de felle concurrentie tussen de garages van Pikhaus en Crabeel, niet in.

In de kiezerslijsten tot eind 1953 stonden slechts twee personen vermeld met als beroep automechanieker, namelijk de latere fietsmaker Roger Heirman en Henri Verschraegen (°1929).

Naarmate de auto meer en meer werd gebruikt, dook er voor de garagehouders en hun werknemers concurrentie op. Steeds meer mensen hadden de kennis om te sleutelen aan hun voertuig. Zo is er een anekdote bekend van Remi Karel Govaert die tijdens de jaren 1950 schuinover de garage Crabeel woonde. Hij ging er prat op dat hij even goed auto's kon herstellen als in garage Crabeel.

Een ander gegeven is dat bewoners uit de onmiddellijke omgeving van garage Crabeel de vraag tot oprichting van een benzinepomp op hun ruime voorhof negatief beantwoordden.

6. En autogeleiders: stijgend aantal na WO II

Een toenemend aantal personen zou zijn diensten aanbieden bij vervoerbedrijven met auto's of vrachtwagens. Zij leerden de job van chauffeur meestal in het bedrijf zelf of hadden tijdens hun legerdienst met auto's en vrachtwagens leren rijden. Kort na WO II diende ongeveer een dienstplichtige op drie als chauffeur. Dat betekende dat jaarlijks ongeveer tienduizend jonge mannen leerden autorijden.

Bekaert Emiel (1902-1975), Molenstraat
 Blancquaert Theofiel (1906-1961), Provinciebaan
 Breynaert Albert (1899-1969), Kruisenstraat
 Colman Jules (1920-1998), Meirestraat
 Cours Achiël (1899-1971), Provinciebaan
 De Backer Cyriel (°1905), Brugstraat
 De Bruycker Hubert (1920-1984), Gaverstraat
 De Bruycker Marcel (°1928), Molenstraat
 De Letter Charles Edgard (1906-1989), Kruisenstraat
 Govaert Remi Karel (1895-1972), Kruisen
 Haentjens Marcel (°1927)
 Heirman Hendrik (°1930), Vromondstraat
 Hoogewijs Jules (°1925), Koffiestraat
 Pieters Maurice (°1926), Bontinkstraat
 Praet Maurice Edgard (1898-1979), Colmanstraat
 Praet Modest-Frederik (Francies) (1887-1983), Provinciebaan



Illustratie 29. Onderwijzer Patrick Braeckman (rechts) aan zijn Peugeot type 190 S, omstreeks 1950. Verzameling Ludo Braeckman.

Garagen St Denijs

RADIOS — VELOS — MOTOS — AUTOS

JULES CRABEEL EN ZONEN

9 Kofflestraat
72 Kruisstraat

Calcken

Telefoon :
48 Overmeire

M Gemeentelesuur Halcken

Debet

1946

over het volgende :

Gedagen	Reegen Welteren met Kiekbrienen	700
14 en 24		
Februari	Gelet verklaard	
	Crabeel Jules	

Illustratie 30. Briefhoofd factuur garage Jules Crabeel en zonen. De schrapping van en zonen heeft wellicht te maken met het feit dat Jules Crabeel de aangerekende prestatie niet uit hoofde van de garage heeft uitgevoerd. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

Roosendans Paulus (1925-1997)
 Scheire Alfred Livinus (°1907), Colmanstraat
 Spruyt Leopold (1906-1993), Molenstraat
 Van Wassenhove Petrus (1918-1978)
 Verschraegen Abel (°1925), Bieststraat
 Verschraegen Edmond (1921-1992), Zauwerstraat
 Vervaet Aviel (1928-1985), Kruisen

Tabel 4. Lijst van de Kalkense autogeleiders volgens de geraadpleegde kiezerslijsten, periode 1904-1953. Niet iedereen voerde echter het beroep uit, anderzijds stond Abel Verschraegen niet als dusdanig in de kiezerslijst vermeld.

Zowat in alle middelgrote en grote centra werden reeds kort na de bevrijding cursussen over automechanica ingericht. Getuige hiervan is het diploma van Jules Hoogewijs als auto-depanneur, behaald op 16 mei 1945 (zie illustratie 43). Hij zou echter niet in dienst treden als vrachtwagenchauffeur en het zou nog enkele decennia duren eer hij zich een auto zou aanschaffen.

Volgens Jules Hoogewijs werden die cursussen door veel jongelingen gevolgd.

7. Het gebruik van auto en vrachtwagens ter gelegenheid van speciale activiteiten.

Voor het vervoer ten gunste van burens, verenigingen en werknemers van een bedrijf werd vooral na WO II beroep gedaan op bezitters van vrachtwagens.

Enkele voorbeelden:

Voor het vervoer van spelers en supporters van de kort na de bevrijding opgerichte voetbalclub FCHO Kalken werd een tijdlang beroep gedaan op voerman Maurice D'Hollander. Zijn legervrachtwagen GMC was daarvoor uitstekend geschikt.

Ook voor het vervoer van leden en supporters van de na WO II opgerichte Kalkense Boksclub werd beroep gedaan op een plaatselijke vrachtwagenbezitter: de familie Van Nieuwenhuyse - Verbruggen.

Gerard Stevens van zijn kant zorgde voor een bezoekje aan zee voor de buurt van de Koffiestraat.

Met de vrachtwagen van Lucien De Fyn trok de buurt van de Heirweg naar Heusdenkermis of naar het circus in Gent.

Een andere belangrijke belevenis was de uittocht van de familie Van Damme - De Backer uit de Bieststraat naar de haven van Antwerpen bij hun emigratie naar San Antonio in de Amerikaanse staat Texas (januari 1952²²).

Wielervedstrijden waren populair. Meer en meer zouden auto's de renners volgen om hen in geval van pech sneller te kunnen helpen.

²²

Archief Kalken, 521.2. Register van de personen die de gemeente hebben verlaten van januari 1911 tot 15 januari 1955.

C. I. A. C.

11, RUE DES BAGUETTES - GAND

Tél. : 539.97 - 504.54

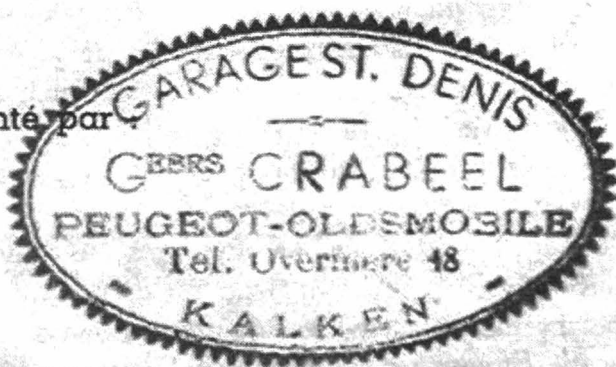


Peugeot

Packard

Hotchkiss - Grégoire

Représenté par



Ets. LESLAU - BRUXELLES
TEL. 11.96.26

Illustratie 32. Voorblad autoboeke van hoofdverdelers CIAC-Gent met stempel Garage St.Denis. Verzameling dokter Paul Sonnevile.

8. Enkele faits-divers

a. Een al bij al beperkte lijst van op te eisen voertuigen

Een staat van 4 juni 1951 van het benodigde aantal voertuigen bij een gebeurlijke opeising door het leger lijkt eerder een beperkt aantal Kalkense voertuigen te bevatten. Voor de periode van 1 juni 1951 tot 31 mei 1952 zou beroep gedaan worden op vijf gesloten vrachtwagens met een laadvermogen van 2,5 tot 4 ton van de merken Chevrolet, Dodge, Fargo, Ford, Fordson, GMC of Studebaker, met bouwjaar tussen 1940 en 1950. Een windaswagen voor voertuigen van minstens 2,5 ton stond eveneens op het verlanglijstje.

b. De autostalplaatsen

Werden aanvankelijk de auto's in een of andere stal ondergebracht, dan zou men naar het einde van de jaren 1950 toe opteren voor de bouw van nieuwe bergplaatsen. In het gemeentelijk archief troffen we daarvan een voorbeeld aan. Zo kreeg op 7 januari 1956 Remi Poelman, wonende langs de Provinciebaan, de toestemming van Stedenbouw om een landhuis met garage te bouwen.

c. Ongevallen

Ongelukken zijn van alle tijden, maar het feit dat een aantal chauffeurs pas op latere leeftijd auto leerden rijden, kan een verklaring zijn voor een aantal "ongewone" ongevallen, in een periode met relatief weinig verkeer:

- Albert Cours ramde de kapel op Beervelde-Cootveld.
- Garagist Pikhaus voerde de Studebaker van Dr. De Buck in de gracht in de Colmanstraat. Mogelijk bij wijze van vergoeding reed Dr. De Buck daarna met een Opel.

d. Ook vrouwen werden chauffeur

Vrouwen als autogeleader of vrachtwagenchauffeur waren er meer dan waarschijnlijk in Kalken niet vóór 1950. Welke vrouw had de eer om dat als eerste te doen? Er is fotografisch materiaal voor wat betreft Alida De Fré (1912-2003), echtgenote van Marc De Meyer, tenzij Alida enkel voor de show achter het stuur had plaatsgenomen. Het staat vast dat Marie Vion (1885-1979), echtgenote van smid Auguste De Noose, een deel van de vervoersstaken met de lichte vrachtwagen van het bedrijf uitvoerde. Verder werden volgende vrouwelijke chauffeurs vermeld: Lucienne Tavernier (1924-2002, echtgenote van apotheker Crommelinck), Alice Lauwaet (1923-1998, echtgenote van bierhandelaar Maurice Oosterlinck) en Nicole Piens, dochter van handelaar Gustaaf Piens.

e. De uitbouw van het wegennet

Reeds kort na WO II waren er plannen voor een aanpassing van de provinciale weg N445 (Gent-Dendermonde via Zele). De werken werden op Kalkens grondgebied uiteindelijk pas in de periode 1963-1964 uitgevoerd.



Illustratie 31. Peugeot 402 ter hoogte van de nieuw te bouwen woning van de familie Ernest Crabeel, naast de garage Sint-Denijs, op de hoek van de Dendermondsesteenweg met de Schriekstraat. Omstreeks 1947-1948. Gemeentehuis Laarne, archief Kalken.



Illustratie 33. Ernest Crabeel met zijn Peugeot 403 aan de garage langs de Dendermondsesteenweg, na WO II. Verzameling Autocenter Necra bvba.

V. Inventaris van Kalkense eigenaars van auto's en vrachtwagens, periode tot 1960

In de periode 1956-1958 waren er in Kalken 127 auto's, 67 vrachtwagens en lichte vrachtwagens en 76 motorrijtuigen met een cilinderinhoud van meer dan 50cc²³.

In de hiernavolgende (wellicht voorlopige) lijst werden de namen van 129 families of personen genoteerd die vóór 1960 een auto of vrachtwagen in gebruik hadden. Er werd enkel rekening gehouden met het tijdstip waarop die families in Kalken woonachtig waren²⁴.

In de tweede kolom volgt na de naam van de familie:

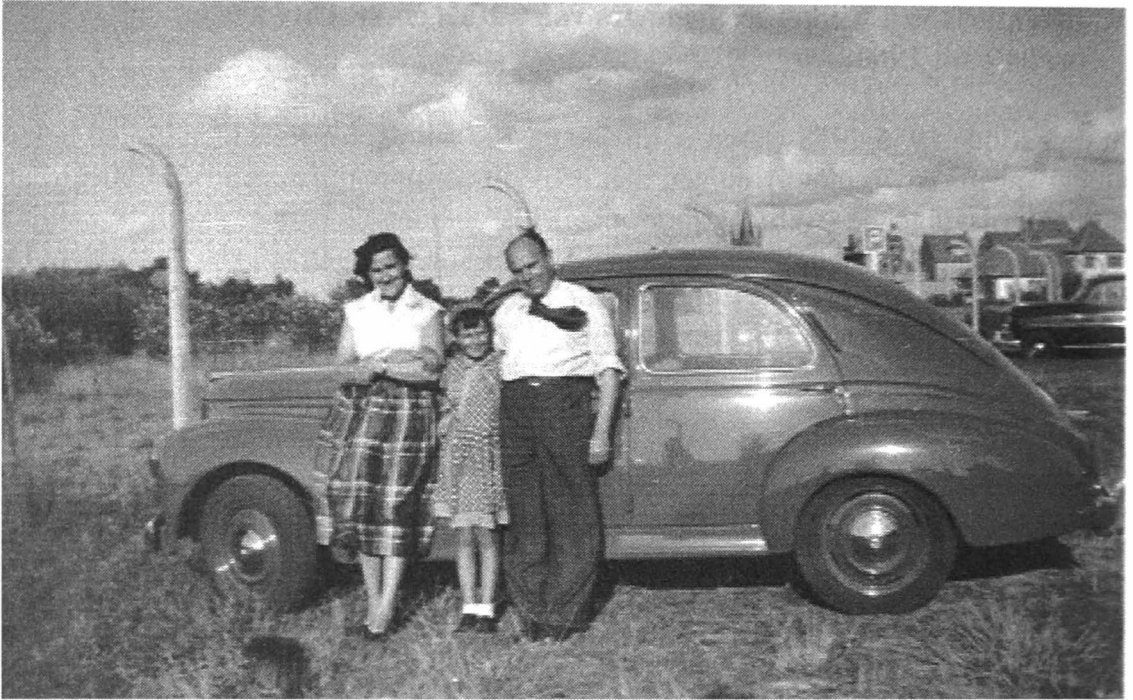
1. het gezinshoofd
2. het geboorte- en desgevallend het overlijdensjaar van het gezinshoofd
3. het beroep van het gezinshoofd
4. eventueel de kinderen die in hetzelfde bedrijf werkzaam waren of het bedrijf later overnamen.

In de derde kolom werden volgende gegevens opgenomen:

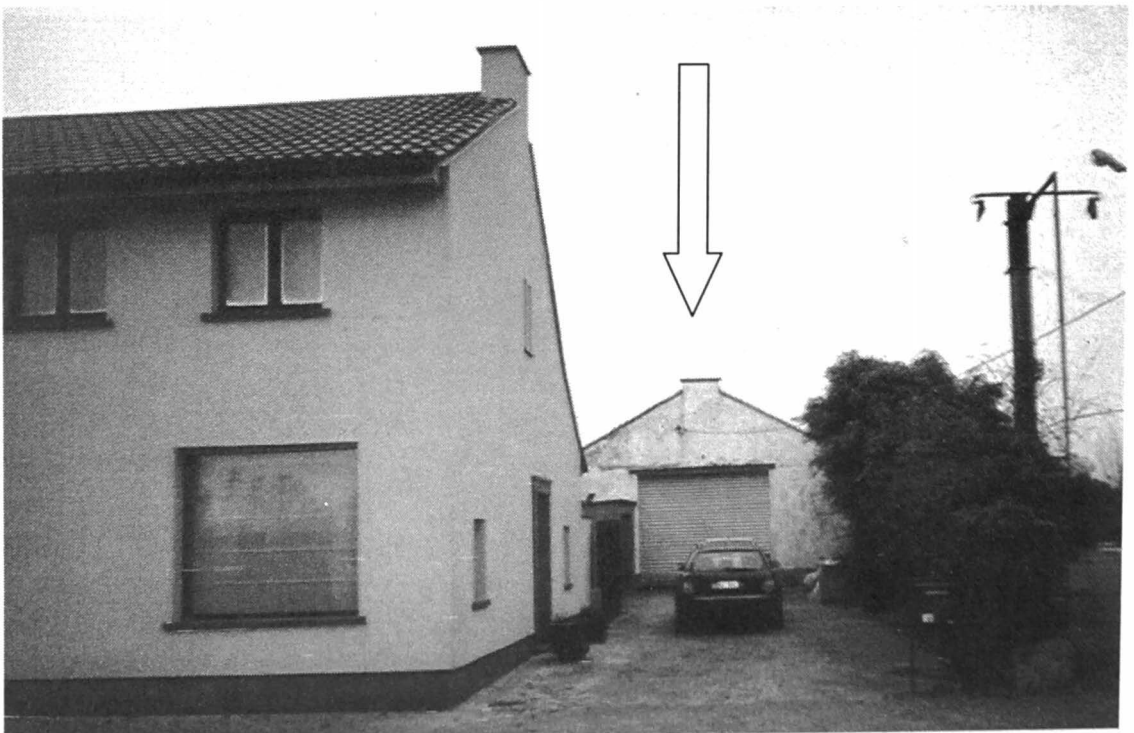
1. het automerk en eventueel het type; indien dat niet gekend is, werd geopteerd voor de vermelding *Nng* (= niet nader gekend merk van de auto of de vrachtwagen).
2. na het koppelteken het bouwjaar van het voertuigtype
3. de eventuele hoedanigheid van het voertuig tussen (): *vrachtwagen, bestelwagen, enz...*
4. eventueel de gebruiksdatum en -duur tussen ().
5. eventueel de nummerplaat.

²³ BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., *o.c.*, p. 265.

²⁴ In het naslagwerk *Zo was Kalken*, pagina 315, werden twee foto's van *Kalkense taxichauffeurs* opgenomen, namelijk van De Bruycker Remi (met een Renault type 1910) en De Weirdt Louis (met een Metallurgique type 1907). We hebben die namen in deze lijst niet weerhouden omdat uit geen enkel document blijkt dat die personen tijdens de 20^{ste} eeuw in Kalken verbleven hebben.



*Illustratie 34. Ernest Crabeel met echtgenote Alice D'Hollander en dochter Laurette aan zee, poserend aan zijn Peugeot 203.
Verzameling Autocenter Necra bvba.*



Illustratie 35. Woning met de werkplaats in de Vromondstraat 43. Situatie 2004.

	Gegevens familie	Gegevens voertuig
1	Audenaert Gerard (1905-1975), slachter (samen met collega Gerard De Bock, 1909-1982)	Personenwagen (Ford?) (vóór WO II) Dodge (bedrijfsvoertuig) (na WO II)
2	Baes Odilon (1888-1953), slachter	Nng auto (opgeëist WO II) Peugeot 203 Commercial Chevrolet - 1947 (vrachtwagen) Chevrolet (vrachtwagen opgemaakt door carrossier Van Den Driessche uit Overmere) Fargo (vrachtwagen opgemaakt door carrossier uit Lede) Plymouth
3	Baetens Gerard (°1923), handelaar	USA-legervrachtwagen Mack Studebaker (vrachtwagen, laadvermogen 5 ton) Volkswagen (camionetje)
4	Blancquaert Jules , zeephandelaar	Austin (bestelwagen)
5	Blancquaert René (1918-1999), verzekeringsagent	Peugeot 203 Nummerplaat 8837H
6	Blancquaert Theofiel (1906-1961)	Ford of Chevrolet of Fargo (autobus)
7	Bogaert Oscar (1884-1968), gemeenteontvanger en onder andere zoon Aimé (°1933), kippenkweker-fruitteler	Jeep Peugeot (bestelwagen met dekzeil)
8	Bracke Aimé (1914-1997), landbouwer - paardenhandelaar	Peugeot 202 - 1947 Opel Kapitän Nummerplaat 8838H
9	Bracke Camiel (°1923), bierhandelaar	Chevrolet - 1946/1947 (kamion met open laadbak)
10	Bracke Emiel (1917-2003), bakker	Commer (bestelwagen)
11	Bracke Jozef (1896-1965), slachter	Ford AA (camionette, opgebouwd op chassis) Ford - 1932 Nng auto - 1938 (opgeëist 1939) Peugeot 202 (camionette opgebouwd op chassis) Peugeot 403
12	Bracke Petrus (°1927), vleeswarenfabrikant	Opel Kapitän
13	Bracke Theofiel (1859-1942), handelaar en kinderen, o.a. Bracke Valère (1901-1971), koffiebrander	Lichte vrachtwagen - 1931 Pontiac - 1937 (opgeëist WO II) Chevrolet



Illustratie 36. De eerste vestigingsplaats van de garage van Rudolf Pikhaus. In die werkruimte was vroeger het bedrijf van zijn schoonvader Emiel Braeckman (1886-1965) gevestigd: landbouwtoestellen zoals wanmolens en dorsmachines werden er vervaardigd.

14	Bracke Theofiel (1886-1947), winkelier-marktkramer-herbergier	Ford (camionette)
15	Braeckman Patrick (1922-1977), onderwijzer	Renault Primaquatre - 1932 (ca. 1950) Peugeot 190 S - 1929 Peugeot 301 D - 1935
16	Bruggeman Constant (1877-1949), kolenhandelaar	Nng vrachtwagen
17	Clement Michel (1901-1972)	Volkswagen Kever Nummerplaat 7V200
18	Cours Achiel (1904-1974), marktkramer in ellegoederen	Nng auto - 1938 (opgeëist in 1939) Peugeot DMA DAT - 1947 (camionette)
19	Cours Albert (1910-1973), bakker	FN Prince Baudouin - 1934 (gebruik na WO II)
20	Familie Cours Adolf (1871-1947) en zonen Maurits (1901-1983), Frans (1897-1973), Remi (1908-1983) en Michel (1915-1989), marktkramers in ellegoederen.	Nng auto - 1938 (opgeëist in 1939) Chevrolet - 1946/1947 (bestelwagen)
21	Garage Sint-Denijs, Crabeel Jules (1881-1957) en zonen Ernest (1913-1988) Achilles (1914-1968) Remi (1915-2003)	Cord L29 - 1929 (met nummerplaat 15234) FN Sport (rode/oranje kleur) - 1925/1926 Chenard - Walcker - 1928 (carrosserie Weymann, taxi) Somea - 1921/1922 Buick - 1930 (1931, met nummerplaat 183467) Nng auto - 1938 (opgeëist 1939) Peugeot 402 - 1935 Peugeot 402 B - 1939 GMC legerdepannagewagen Oldsmobile Dynamic - 1947
22	Crabeel Ernest (1913-1988), garagehouder	Peugeot 202 Peugeot 203 Peugeot 403 - 1949 Peugeot 404 Nummerplaat B7017
23	Crabeel Remi (1886-1938), fietshandelaar	Vivinus - 1910 Austro Fiat type C-1 - 1921 Paige - 1927 Nummerplaat A-5132
24	Firma Cremers , bierhandelaars	Chevrolet (vrachtwagen) (na WO II) Opel Blitz (vrachtwagen) (na WO II)



Illustratie 37. Set werkgereedschap geschonken door Valère Vander Meirsch aan Rudolf Pikhaus. Verzameling en gegeven Rachel Janssen.

25	Crommelynck Marcel (1922-2002), apotheker	Citroën traction, 11 Légère - 1948 Peugeot 202 - 1947 Oldsmobile - 1948 Chevrolet - 1954
26	Danckaert Jozef (°1903), rijksontvanger	Peugeot 301D Cabrio - 1937 (vóór WO II)
27	De Baere Edgard (1907-1986), Marktkramer in textielwaren	Ford - 1935 (vrachtwagen) (na WO II) Peugeot
28	De Bruycker Florimond (1908-1980), telefonist RTT	Opel Olympia - 1954
29	De Bruycker Maurice (1921-1997), grondwerker	Skoda Opel Kadett
30	De Buck Valère (1920-2003), dokter	Renault Juvaquatre (naoorlogs type) Ford - 1947 Studebaker - 1950 Opel Olympia Rekord - 1954 Nummerplaat 7C906
31	De Caluwé Petrus (1885-1949), bouwondernemer	Nng. vrachtwagen
32	De Fyn Lucien (1914-1982), meesterslachter	Marmon - 1931/1932 Chevrolet (vrachtwagen) Citroën (omstreeks 1954) Bedford (vrachtwagen) Peugeot 203
33	De Fré Eugene (°1928)	Peugeot 203
34	De Fré Octaaf (1882-1960), marktkramer - winkelier - herbergier	Minerva Type EC-116, 16 PK - 1925 (?) De chauffeur zat in de regen, enkel beschermd met een zeiltje. <i>De Mageren De Fré</i> reed met <i>zijn buize</i> .
35	De Gelder Lucienne (1916-1989), onderwijzeres	Peugeot 203 - 1950 Nummerplaat J991T
36	De Kegel Jozef (°1923), herbergier - taxivoerder	Chevrolet - 1956 Nummerplaat 260W2
37	De Kegel Theofiel (1909-1993), darmhandelaar	Audi (2-takt) (?) Peugeot Nummerplaat C3840
38	De Landtsheer Jules (1916-1984), handelaar in veevoeders	Wright (vrachtwagen) International (vrachtwagen) Vulcan (vrachtwagen) Chevrolet (vrachtwagen) + aanhangwagen Chevrolet (personenwagen) Opel Kapitän (personenwagen) Opel Admiral (personenwagen)



Illustratie 38. Vooraanzicht van de uiteindelijke garage van Rudolf Pikhaus. Situatie 2004.



Illustratie 39. Rudolf Pikhaus met de spelers van FC Opel Kalken, anno 1981, kort voor zijn overlijden. Voor deze foto werd gekozen omwille van de duidelijke shir-topdruk. Verzameling familie Ronny en Linda Claes - Leus. Van links naar rechts: boven: Chris Willems, Emiel Eric Prové, André Van Hee, Julien Van Kerckhove, Luc Van Waeyenberghe, Emiel Van Wassenhove, Jean-Pierre De Gelder, Patrick Vander Paelt, Ronny Ruys en Rudolf Pikhaus. Onder: Ronny Baeten, Patrick Bal, Freddy Vervaet, Eric Pannekoek, Robert Van Hove, Marc Van Laere en Henri Van Laere.

39	Wwe De Langhe Jean (°1910), Maria De Maesschalck (°1909) en zonen Etienne en Roger (°1936), garagehouder	Ford
40	De Lausnay Alphonsus Petrus (1913-1986), groothandelaar-beenhouwer	Nng auto (opgeëist WO II) Legervrachtwagen Peugeot 403 (vanaf 1955)
41	De Lausnay Odilon (1908-1973)	Nng auto (verstopt tijdens WO II)
42	De Meyer Marc (1914-1994), handelaar in textiel	Ford - 1932 Citroën Peugeot 203 Peugeot 201 Nummerplaat 925E4 of 925E6
43	De Noose Auguste (1884-1962), smid-fietsenhandelaar en echtgenote Marie Vion (1885-1979)	Renault NN Torpedo - 1925 Ford T/Minerva
44	De Ridder Alberic (°1923), pasteibakker	Peugeot 203 (periode 1950 - 1957) Peugeot 403 (vanaf 1957) Nummerplaat 7C907
45	De Schutter Aviel (1908-1994), bouwaannemer	Legerjeep Opel Record Opel Kapitän Nummerplaat 1N058
46	De Schutter Aviel en Leon (1910-1962), aannemers van bouwwerken	Legerjeep (overgenomen van De Schutter Aviel) met grote aanhangwagen (1956) Ford Big Job (vrachtwagen) (omstreeks 1960)
47	De Smet Karel (1886-1971), rijkswachter	Chrysler - ca. 1930 Fiat 500 Topolino - 1936 (na WO II) Peugeot
48	De Vogelaere Marcel (°1924), bediende	Moskvitch (2x) Opel Kadett (omstreeks 1960) Nummerplaat 57E10
49	De Wilde Arthur (1910-1992), arduinkapper	Citroën (gekocht van Van De Velde Henri), (1955) Citroën Opel Kapitän Nummerplaat 975V2
50	De Wilde Isidoor (1893-1972), marktkramer	Peugeot 202
51	De Wilde Maurits (1904-1986), onderwijzer	Morris Minor - 1951/1952
52	De Winne Cesar (°1902) Smid-garagehouder	Nng. voertuig



*Illustratie 40. De garage van Locquet, omstreeks 1960.
Verzameling Roos Locquet.*

53	D'Hollander Maurice (1915-1976), voerman	Legervrachtwagen GMC (periode 1946-1960)
54	Eeraerts Jozef (1915-1992), handelaar in landbouwmateriaal	Jeep (legervoertuig)
55	Fiers Richard (1901-1974), voerman en zoon Fiers Emiel (°1931), voerman	Guy (vrachtwagen), (vanaf 1947) Guy (vrachtwagen), (vanaf 1950) Dodge (vrachtwagen), (vanaf 1951) Mercedes (vrachtwagen), (vanaf 1953) GMC (vrachtwagen, overgekocht van Maurice D'Hollander), (korte periode 1960) Mercedes (vrachtwagen), (vanaf 1960)
56	Geirnaert Alfons Antoon (1920-1990), Textielbedrijf	Audi - 1946/47 Ford
57	Govaert Remi Karel (1895-1972)	MG of Singer (sportwagen)
58	Haentjens Bernard (1902-1986), bierhandelaar	Opel Blitz (vrachtwagen) Chevrolet 1946/1947
59	Haentjens Paul (1904-1961), taxichauffeur-loonwerker	Chevrolet
60	Hanselaer Arthur (1912-2000), kolenhandelaar	Nng vrachtwagen 4E579
61	Hanselaer Remi (1902-1986), beenhouwer - slachter	Ford - 1932 Hudson (personenwagen)
62	Hanselaer Valère (1909-1977), fabriekwerker/brandhouthandelaar	Nng auto (opgeëist WO II) Chevrolet (vrachtwagen)
63	Heirman Maurice (1914-1974), danstentuitbater	Nng. Vrachtwagen Nng. Personenwagen
64	Horion Valère (1897-1969), bakker	Peugeot 203 Commercial
65	Lammens Henri (1903-1974), paardenkoopman	Peugeot 203
66	Lauwaet René (1909-1992), marktkramer	FN Renault (bestelwagen) Opel
67	Locquet Tobias Roger (1922-1993), garagehouder	Skoda Nummerplaat 999U3
68	Luyckx Achilles (1881-1960), fabrikant, burgemeester	Sizaire Frèrestype - 1925/1928 Nummerplaat Opel Kapitän
69	Meys Marcel (°1930), elektriker	Renault (stationwagen) (1956) Opel (stationwagen) (1958) W2811
70	Michiels Camiel Prudent (1901-1968), bierhandelaar	Opel Blitz (vrachtwagen)



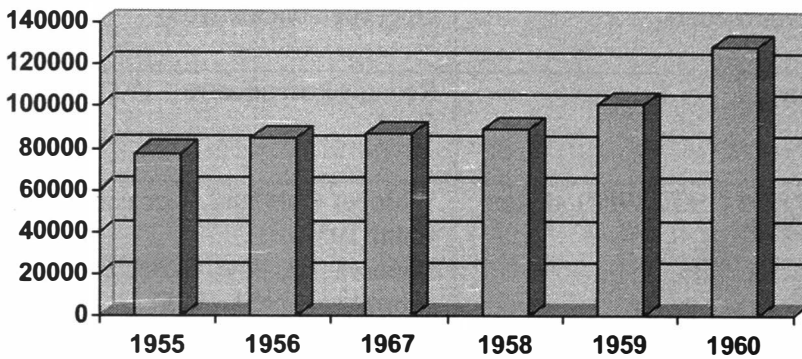
*Illustratie 41. Roger Locquet en Denise Arnoe in hun showroom.
Verzameling Roos Locquet.*

71	Moens Adolf Albert (1908-1973), beenhouwer	Austin (omgebouwd legervoertuig met laadbak) Dodge (vrachtwagen) Opel Blitz (vrachtwagen)
72	Oosterlinck Adolf (°1915), handelaar in textiel	Skoda
73	Oosterlinck Maurice (1923-1990) en Lauwaet Alice (1923-1998), bierhandelaars	Nng. wagen met laadruimte.
74	Firma Peerts August (1892-1988) en zoon Cyriel (°1930), handel bouwmaterialen	Chevrolet (vrachtwagen), (1948) Mack (legervoertuig met Deutzdieselmotor) (1952) Scania type 75 (vrachtwagen) (1960)
75	Peerts Cyriel (°1930) Handelaar in bouwmaterialen	Studebaker Champion Luxe Regal (1954) Plymouth Barracuda
76	Peerts Henri (1899-1973), smid	Peugeot 202 Peugeot 203 Nummerplaat K3590
77	Peleman Leo (°1922), Landbouwer	Panhard - 1949
78	Penne Alidor (1904-1995), hoefsmid	Opel Olympia Limousine - 1952 Citroën Nummerplaat 21K95
79	Piens Gustaaf (1906-1968), handelaar in zaden en granen	Buick Century 4-door Touring Sedan, model 61 - 1937 (in gebruik < WO II) Buick Super Cabrio Model 56 C -1947 Ford (bedrijfsvoertuig)
80	Piens Nicole (°1935) Zaakvoerster	Buick Cabrio - 1949/1951 Nummerplaat 186D7
81	Pikhaus Rudolf (1917-1982), garagehouder	FN Prince Albert - 1935 (omgebouwd tot dépanneur) Chevrolet Opel Admiral Opel (sportwagen, 2 personen) Nummerplaat 646298 en E7272
82	Poelman Petrus Remi (1906-1980)	Ford (carrosserie met legerjeepmotor)
83	Roels Emiel (1905-1987), bakker	Opel
84	Roels Marcel (1914-1963), bakker	Opel OMO83
85	Roels Robert (1911-1997), loonmaalter - handelaar veevoerders	Nng. vrachtwagen (Ford?) (1939, opgeëist door het Belgisch Leger bij de mobilisatie) Opel Blitz (vrachtwagen) (jaren 1950)



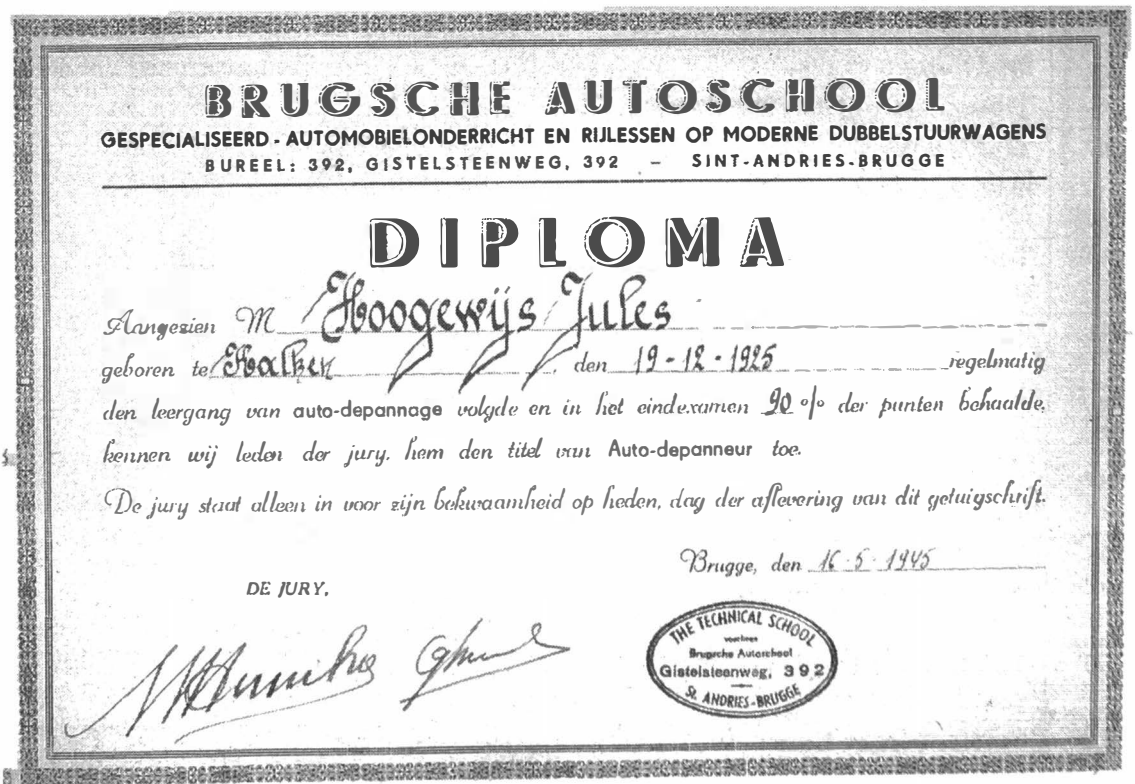
*Illustratie 42. Roger Locquet, hier aan zijn Skoda,
verdeelde als benzine het merk Caltex.
Verzameling Roos Locquet.*

86	Rogiers Albert (1919-1984), bakker	Opel Kadett
87	Rogiers Jozef (1914-1996), handelaar in veevoerders	Chevrolet (vrachtwagen) Opel (personenwagen) 34E98
88	Rottiers Georges	Renault Primaquatre - 1931 Opel 1B050
89	Sonneville Basiel (1901-1980), dokter	Whippet Overland, (occasie, gebruikt vanaf 1931) Minerva AR, 6cyl, 17PK, (occasie, gebruikt in 1934-1935) DKW - 1935 DKW - 1937 Studebaker Dictator - 1936 Oldsmobile Special - 1947 (1947) Peugeot 203 - 1951 Peugeot 403 - 1955 Peugeot 403 - 1960 Nummerplaten 177238 en 1D826
90	Stevens Gerard (1909-2003), handelaar in groenten en fruit	Nng auto (opgeëist WO II) Chevrolet - ca. 1930 (camionette)
91	Familie Aloïs Stevens (1881-1947) en zonen Valère (1911-1997), Marcel (1907-1962) en René (1925-1996), handelaars in biggen	Austin (legervoertuig) Graham Peugeot Commercial Nummerplaat 289369
92	Tibbaut Jules (1925-1998), notaris	Studebaker
93	Tibbaut Werner (1887-1971), notaris en burgemeester	Studebaker - 1935 DKW, Sonderklasse - 1937/1940 Peugeot 203
94	Tondeleir Ernest (1903-1971), schoenmaker	Moskvich 401 - 1954 Opel Rekord - 1954
95	Troch Roger (°1924), schoenenfabrikant	Renault 4 CV - (1949) Volkswagen Kever - (1952)
96	Uytterschaut Maurice (1911-1960) Drukker	Peugeot - 1953
97	Van Bogaert Jozef (1915-1973), Timmernan	Peugeot 203 commercial, (camionet)
98	Van Damme Georges (1910-1985), handelaar in o.a. aardappelen	GMC (omgebouwd legervoertuig) Chevrolet (vrachtwagen) Chevrolet (personenwagen)
99	Van Damme Roger (°1917), groothandelaar	Oldsmobile - 1948
100	Vandenberghé Emiel (1921-1997), bierhandelaar	Peugeot 203 Ford (omgebouwd met laadruimte) Hanomag (vrachtwagen) Nummerplaat G1649



■ Aantal jaarlijks verkochte
nieuwe personenwagens in
België

Grafiek 6. Evolutie van het jaarlijks verkochte aantal nieuwe personenwagens in België.



Illustratie 43. Diploma van Jules Hoogewijs als auto-depanneur, 16 mei 1945.
Verzameling Jules Hoogewijs.

101	Van der Meirsch Valère (1880-1964), bloemist	(Nng auto - periode < WO I) Minerva Coupé AE - 1929
102	Van Der Sype Crispijn (1910-1997), slachter	Opel
103	Vandersloten Jozef (1880-1955), dokter	FN 11 PK - 1929 Peugeot 402 - 1938 Peugeot 203 - 1950
104	Van De Velde Aviel	Opel Kapitän - 1939
105	Van De Velde Emiel (1905-1969), kabelfabrikant	Citroën Opel Kapitän
106	Van De Velde Georges (1892-1968)	Opel
107	Van De Velde Henri (1910-1980), zeeldraaier/kabelfabrikant	Citroën Opel Kapitän
108	Van De Velde Valère (1905-1976), landbouwer	Ford (1922) Opel Chevrolet (vrachtwagen) Vauxhall (1955) Peugeot Fordson (vrachtwagen/bestelwagen)
109	Van De Weghe Camiel (°1925), Radio- en tv-handelaar	Plymouth Fury - 1958 Opel Kapitän Nummerplaat E0491
110	Van Ham Charles (1904-1967), textielfabrikant	Oldsmobile - 1948 1B049
111	Van Malderen Maurits (1922-1978), bediende	BMW 600
112	Van Nevel Alfred (1890-1970), molenaar - veevoederhandelaar	Opel Blitz (vrachtwagen)
113	Van Peteghem Marcel (1915-1997), dierenarts	Alvis Opel Kapitän Nummerplaat 1332H
114	Van Peteghem René (°), Landbouwer	Nng auto (aangekocht in 1949)
115	Van Poecke Gerard (1928-1980), bierhandelaar	Citroën 2 PK (personenwagen) Opel Blitz (vrachtwagen) BN175
116	Van Poucke Valère (1920-1999), melkventer	Peugeot (bestelwagen met dekzeil)
117	Verbruggen René (1911-1966), wasserijuitbater	Chevrolet (vrachtwagen) Hanomag (vrachtwagen) (2x) Austin 7 (stationwagen) Ford Customliner/Fairline 500 Fargo (bestelwagen)



Illustratie 44. Inhaling van pastoor De Boe in 1959 met de Buick Cabrio van Nicole Piens met nummerplaat 186D7. Foto genomen in de onmiddellijke omgeving van het kruispunt Vaartstraat - Kleine Molenstraat. Verzameling Philippe Tibbaut.



Illustratie 45. Het volgen van de renners tijdens wielervedstrijden periode 1950-1955. Verzameling Jan De Meyer.

118	Verhoeve Camiel (1873-1942), vlaskoopman - koloniale waren	Nng auto - 1938 (opgeëist 1939)
119	Verhoeve Achiel (1905-1949), vlaskoopman	Dodge (personenwagen), (nieuw 1949)
120	Verschraegen Alfred (1911-1981), suikerbakker en taxihouder	Nng auto - 1938 (opgeëist 1939) DKW (okkazie van dr. Basiel Sonneville, 1944) Chevrolet - 1950 (als taxiwagen)
121	Verschraegen André (°1927), winkelier - taxihouder	Citroën - 1932 Chevrolet - 1947/1948 Chevrolet - 1949 De Soto - Diplomat - 1955 Plymouth Fury -1958? Nummerplaten 517739, G5409 en 1J913
122	Verschraegen Gustaaf (1914-2003), handelaar in kaas en zuivelproducten	Rosengart - 1928/1929 (Austin 7) NSU-Fiat - 1961 Nummerplaat 465C3
123	Verstraeten Albert (1918-1986), onderwijzer	Renault (okkazie van Georges Rottiers) Nummerplaat 49C79
124	Verstraeten Henri (1908-1977), brouwer	Chevrolet - 1946/1947 (open laadbak)
125	Verstraeten Prudent (1922-1981), landbouwer	Jeep
126	Vervae Frans (1901-1972), Landbouwer	Morris (legervoertuig met laadbak)
127	Vervae Gerard (1922-1975), vervoer	Peugeot DMA DAT (camionette) - 1947 De Soto (met aanhangwagen) Chevrolet (met aanhangwagen) Austin (omgebouwd legervoertuig met laadbak, gekocht van Albert Moens) Bedford (vrachtwagen) Opel Kapitän (personenwagen) Peugeot 205 (personenwagen)
128	Willems Jozef (1915-2000), soepventer	Opel (overgekocht van bakker Emiel Roels) Opel (camionnetje)
129	Willems Theofiel (°1922), confectiehandelaar	Renault Opel Kapitän Nummerplaat 15K83



Illustratie 46. De N445 ter hoogte van de Kruisenstraat en de Schriekstraat, omstreeks 1963, even voor de heraanleg van de weg. Fotografie Cyriel Seghers.



Illustratie 47. Jeep van de familie Bogaert, Gaverstraat. Verzameling Elza Bogaert.

Slotgedachte

Tijdens de periode tot 1960 gebruikten steeds meer Kalkenaren de auto en de vrachtwagen. Vooral vanaf de jaren 1950 primeerde niet zozeer meer de noodzakelijkheid van het beroepshalve gebruik.

In diezelfde periode konden de Kalkenaren voor de aankoop van een nieuw voertuig terecht bij een van de drie belangrijkste autodealers in de gemeente zelf. Dat zorgde ervoor dat de verscheidenheid aan merken verminderde.

De opkomst van de auto en de vrachtwagen betekende een hele ommekeer in het economische leven. Beoefenaars van oudere beroepen (bijvoorbeeld smeden, velomakers, voerlieden met paard en kar) zouden zich al dan niet omscholen naar een aan het succes van het nieuwe vervoermiddel gerelateerde activiteit.

Over de mentaliteitsverandering van de veranderende leefgemeenschap werd niet zozeer gehandeld. Ouderen zullen nog vertellen hoe ze in het lichtschijnsel van de eerste auto's cinema speelden of hoe ze bij de passage van autovoertuigen ademloos stonden toe te kijken. Lezers die tijdens of na de golden sixties geboren zijn, kunnen die verandering wellicht moeilijk vatten.

We hebben het voornamelijk gehad over het gebruik van de auto en de vrachtwagen. Over het gebruik van bromfietsen/moto's, meestal als aanloop tot de aankoop van een auto, of van tractoren in de landbouwersmiddens werd onvoldoende opzoekingswerk verricht. Tot slot willen we vermelden dat de opkomst van de tractor pas na WO II te situeren is²⁵. In Kalken was Adolf Vens, de eerste als loondorser vermelde persoon (in de kiezerslijst voor de periode 1954-1956), een van de eersten, zonet de eerste, die zo'n voertuig ter zijner beschikking had.

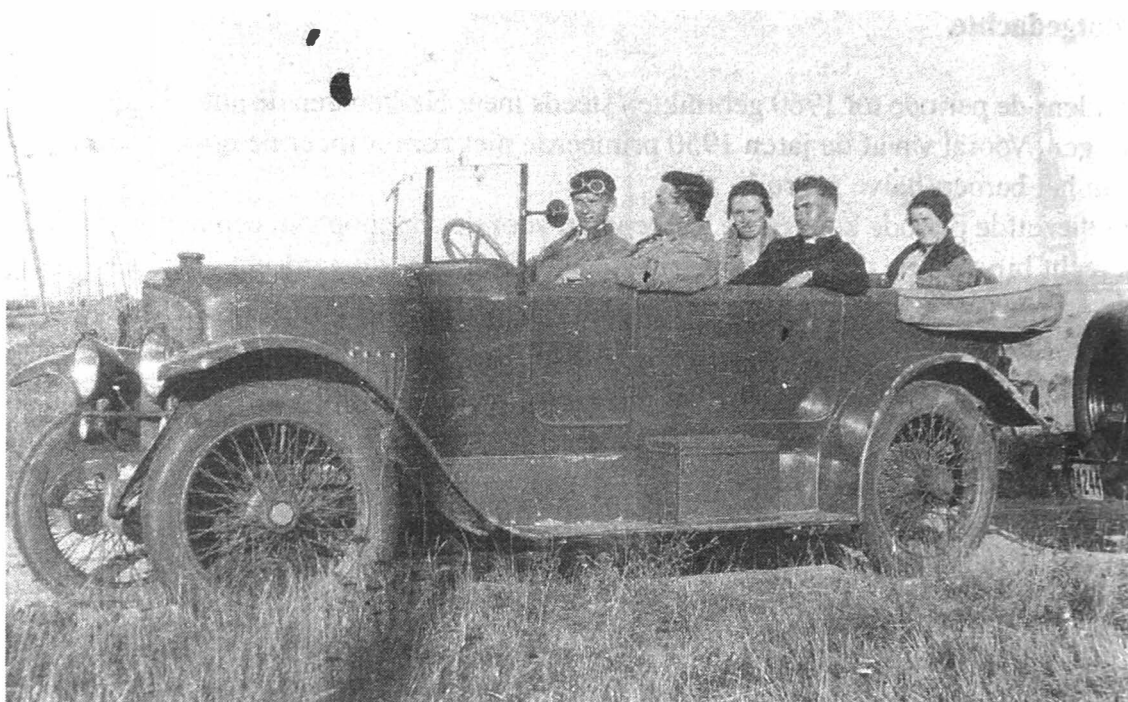
Bronnen

Gepubliceerde bronnen

Het aantal werken over de geschiedenis van de auto is onnoemlijk groot. In onderstaande lijst werden voornamelijk werken met betrekking tot de wetgeving en de plaatselijke geschiedenis opgenomen.

- BAUDOUIN F., *Histoire économique de la Belgique, 1945-1956*, Bruxelles, 1958.
- BOGAERT E., VAN DE SOMPEL A., *Kalken, van de Franse Revolutie tot de gemeentefusie met Laarne. Bijdragen tot het historisch onderzoek*, Kalken, 1997.
- BUREAU, *Réquisitions militaires Belges. Vademecum à l'usage de l'autorité réquerante*, s.l., 1949.
- DE PAEPE R., 150 jaar van het Ministerie van Openbare Werken, in *Equipe*, Tijdschrift voor het personeel van het ministerie van Openbare werken, speciaal nummer, Brussel, 1987.

²⁵ OECE, *Statistiques Industrielles 1900-1955*, Paris, 1955. De invoer van tractoren in België en Luxemburg werd pas vanaf 1948 vermeld. In dat jaar zouden 2500 tractoren ingevoerd worden, het daaropvolgende jaar 2000.



Illustratie 48. De Austro-Fiat van Remi Crabeel, met van links naar rechts: Henri Van De Velde, Remi Crabeel, Suzanne Van De Velde, E.H. Jozef Sonnevile en Julia Sonnevile. Verzameling dokter Paul Sonnevile.



Illustratie 49. Frans en Nicole Piens met hun moeder Angèle Van De Velde aan de Buick 1947. Verzameling Marcel Vergaelen.

- DUQUET F., *Zo was Kalken*, Schellebelle, 1982.
- FIERENS L., Eendracht maakt macht, in *ALPCA Newsletter*, februari 1983, p. 28-32.
- GODDYN M.A. (Ed.), *Les Nouvelles, Corpus Juris Belgici, Code de la Route, Codes Rural, Forestier, Chasse et Pêche*, Bruxelles, 1938.
- OEEC, *Statistiques Industrielles 1900-1955*, Paris, 1955.
- Pandectes Belges.
- *Pasinomie. Collection complète des lois, arrêtés et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique*, Bruxelles.
- POTÉ R., *De Belgische rijbewijswetgeving*, Deurne, 1986.
- QUINTYN E., De Fifties, in *Jaarboek HOK Zele 1989*, p. 51-100
- QUINTYN E., Van de eerste autobus tot de laatste tram, in *Jaarboek nr. 28 van de HOK Zele*, 1997, p. 49-64.
- SECRETARIAAT-GENERAAL VAN DE BENELUX ECONOMISCHE UNIE, *Benelux 1948-1979, Statistieken - Tijdsreeksen*, Brussel, februari 1981.
- SONNEVILLE P., Korte historie van de auto, in *HK Overmere*, jg. 22, nr. 2, p. 54-60.
- STICHTING SINT-PIETERSFEEST KALKEN, *Geschiedenis van de fiets*, tentoonstellingsbrochure, tentoonstelling 15-18 april 1994, Kalken.
- VAN DE SOMPEL A., *Het Sint-Pietersfeest op de wijk De Kruisen te Kalken tijdens de twintigste eeuw: van verguisd en geprezen volksfeest naar een feest voor iedereen!*, Kalken, 1999.
- VAN DE SOMPEL A., Het Sinte-Pieterke Kalken,
- X., Necra is 75 jaar Peugeot-agent, in: *Magezien*, jg. 1, oktober 2003.

Niet-gepubliceerde bronnen

- Brussel.
Documentatiecentrum van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Secretariaat en Logistieke Diensten.
- Evere, Archief SGRS-S/A van Defensie. Centrum voor historische documentatie van de krijgsmacht.
Kabinet MDN, inventaris 1946-1947 (dossiers 025/6 en 210/7: respectievelijk *Ecole automobile* en *Formation des chauffeurs*) en inventaris 1950 (dossier 930/2: *Réquisitions automobile*).
- Fotografische documenten: Marcel Lammens, Paul Sonnevile, Autocenter Necra (familie Neefs-Crabeel), Julia Bogaert, Roos Locquet, Elza Bogaert, Rachel Janssen, Marc Van De Velde, Luc Vandenberghe, familie Emiel Fiers - Bogaert, Marie-Louise Fiers, Georgette Tondeleir, familie Theo De Geest - Van Bogaert, familie Jozef De Kegel, Rudy Van De Weghe, Marcel Vergaelen, Huberta Verschraegen, André Verschraegen, Cesar Lammens, Philippe Tibbaut, Jan De Meyer, Ludovicus Braeckman, Jules Hoogewijs. Geert Crabeel, Maurice Lauwaert, Ronny en Linda Claes - Leus, familie Vervaet - Wylocke, Johan Van Twembeke.
- Kalken, archief Petrus De Wilde: verzameling bidprentjes.
- Kalken, verzameling Roos Locquet.
- Laarne, gemeentehuis, Archief Kalken.
 - Dozen nrs. 484, 521.2, 542, 542+, 542.5, 547.70, 752, 845/3, 846 en 1.777.51.
 - Register *Leveringen en prestaties opgelegd door de militaire overheid van 27 september 1938 tot 3 maart 1946*.

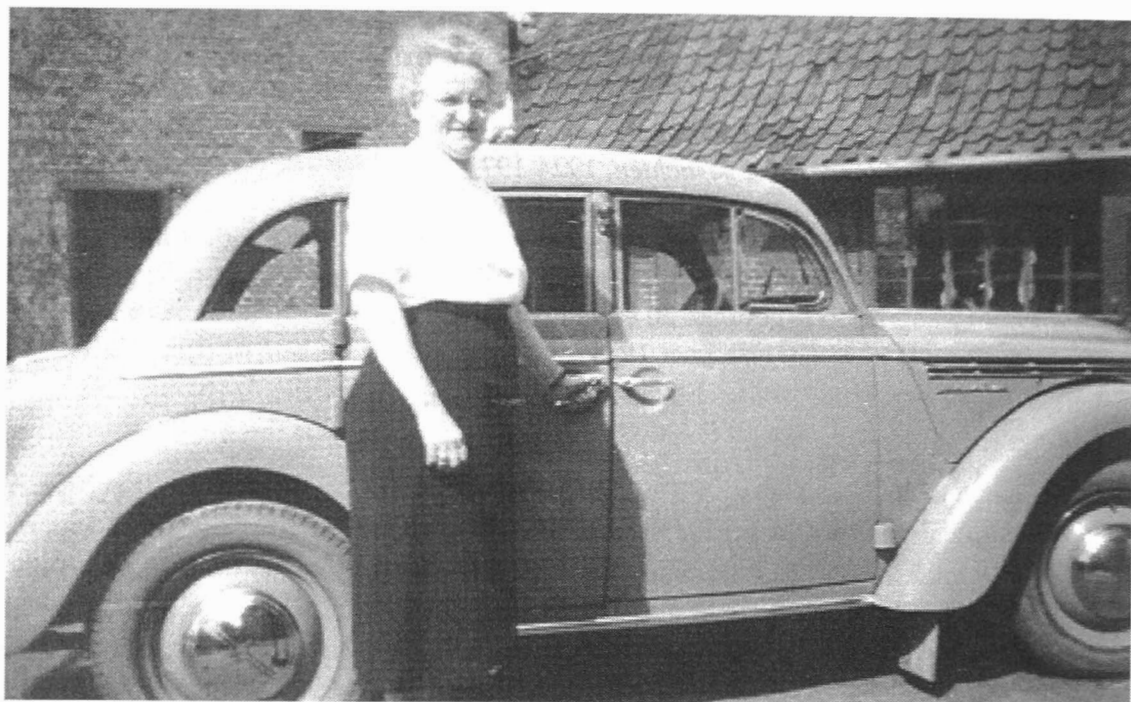


*Illustratie 50. Oldsmobile van dokter Basiel Sonnevile.
Verzameling dokter Paul Sonnevile.*



*Illustratie 51. Familie Stevens: de Graham.
Verzameling familie Stevens.*

- Register van aankomst van 24 november 1942 tot 26 december 1961.
- Registers van personen die de gemeente hebben verlaten van januari 1911 tot 15 januari 1955 en van 3 januari 1955 tot 28 december 1961, nr. 521.2.
- *Register-opgave der aangevraagde machtigingen tot het oprichten van gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke gestichten, 1924-1971.*
- Register van bouwaanvragen januari 1951 - november 1959.
- Kiezerslijsten van kracht voor de periodes 1 mei 1905 - 30 april 1906 (gesloten 30 november 1904); 1 mei 1909 - 30 april 1910 (gesloten 31 augustus 1908); 1 mei 1929 - 30 april 1931 (gesloten 20 september 1928); 1 mei 1932 - 30 april 1933 (gesloten 20 september 1931); 1 mei 1933 - 30 april 1935 (gesloten 10 december 1932); 1 mei 1936 - 30 april 1938; 1 mei 1938 - 30 april 1940 (gesloten 20 september 1937); 21 juli 1949 - 30 april 1952 (gesloten 31 januari 1949); 1952-1954 (gesloten op 20 september 1951) en 1954-1956 (afgesloten op 20 september 1953).
- Mondelinge informatie: Marcel Lammens (7 december 1987), Remi Karel De Rauw (25 januari 1988, 17 mei 1988), René Van Peteghem (24 mei 1996), Wilfried Van De Velde (6 mei 1997), Gustaaf Verschraegen (11 januari 1988, 23 september 1998, 23 november 2002), Dr. Paul Sonnevile (27 december 2003, 20 maart 2004, 27 maart 2004, 12 april 2004, 3 november 2004, 18 november 2004), Armand Audenaerde (9 januari 2004), Petrus De Wilde (2 maart 2004, 10 maart 2004, 12 november 2004, 22 november 2004), Denise Gentier (9 januari 2004), Rachel Janssen (wwe Pikhaus, 3 maart 2004), Jozef De Kegel (7 maart 2004), Roos Locquet (10 maart 2004), Christianne Crommelinck (3 april 2004), Marc Van De Velde (5 april 2004 en 8 november 2004), Emiel Fiers (5 april 2004), familie De Geest-Bogaert (6 april 2004), Aimé en René Baes (5 april 2004), Rita Clinckspoor (3 april 2004), familie Van Nieuwenhuyse - Verbruggen (3 april 2004), Frans De Fauw (4 april 2004), De Bleu Achiël en De Bleu Gustaaf en Scheire Octaaf (5 april 2004), Patrick De Meyer en Christianne Waegemans (5 april 2004, 23 mei 2004, 27 november 2004), Henri Bruyneel (7 april 2004), Willy Waterinckx (8 april 2004), André Verschraegen (9 april 2004), familie Emiel Fiers - Bogaert (9 april 2004, 28 november 2004), Alberic De Ridder (10 april 2004), Marcel De Vogelaere (09 april 2004), Willy Rogiers (11 april 2004), Willy De Wilde (11 april 2004), Elisabeth D'Haen (11 april 2004), Huberta Verschraegen (15 april 2004), Emiel Calle (30 mei 2004), Aviel Hanselaer (05 juni 2004), Gerard Heirman (12 juni 2004), André Durinck (27 september 2004), Marc Van De Velde (15 oktober 2004), Hubert Stevens (17 oktober 2004), Cesar Lammens (26 oktober 2004), Gerard De Gucht (1 november 2004), Achiël Vervaeet (3 november 2004), Cyriel Peerts (5 november 2004), Marcel Meijs (10 november 2004), Paul Eraerts (12 november 2004), Henri Van Daele (22 november 2004), Baetens Gerard (25 november 2004), Jules Hoogewijs (25 november 2004), Guy Roels (25 november 2004), Laurette Crabeel (25 november 2004), Maria Dauwe (26 november 2004), Roger Willems (27 november 2004), Leon Peleman (6 december 2004), Roger Heirman (7 december 2004). Hanselaer Achiël (18 december 2004).
- Overmere: archief en bibliotheek dokter Paul Sonnevile



*Illustratie 52. De Moskvitch van Ernest Tondeleir.
Verzameling Georgette Tondeleir.*



*Illustratie 53. Gustaaf Verschraegen met zijn NSU-Fiat.
Verzameling Huberta Verschraegen.*

Bijlage 1. De immatriculatie van de auto's en vrachtwagens, periode 1920-1960

Nog een woordje over de toegekende nationale autonummerplaten, in het bijzonder dan met het oog op het dateren van de eerste inschrijving van een voertuig voor een bepaalde persoon. Voor alle duidelijkheid: de autonummerplaat bleef verbonden aan de persoon, niet aan het voertuig.

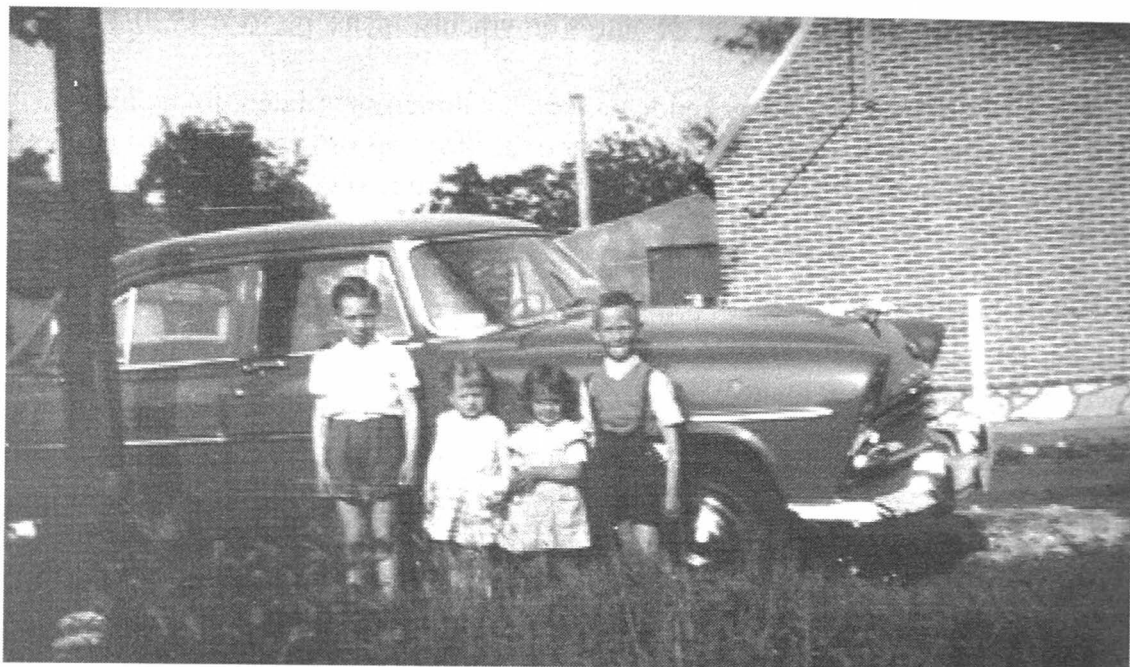
We beperken dit overzicht tot de periode 1920 tot 1960. In die periode werden recht-hoekige immatriculatieplaten gebruikt.

Tijdens de periode 1920 tot 1926 werden grote en zware porceleinen platen gebruikt met witte letters op een blauwe achtergrond. Elke taksplaat begon met een letter uit het alfabet gevolgd door vier cijfers. De reeks liep van het nummer van A-0001 tot het nummer L-6733.

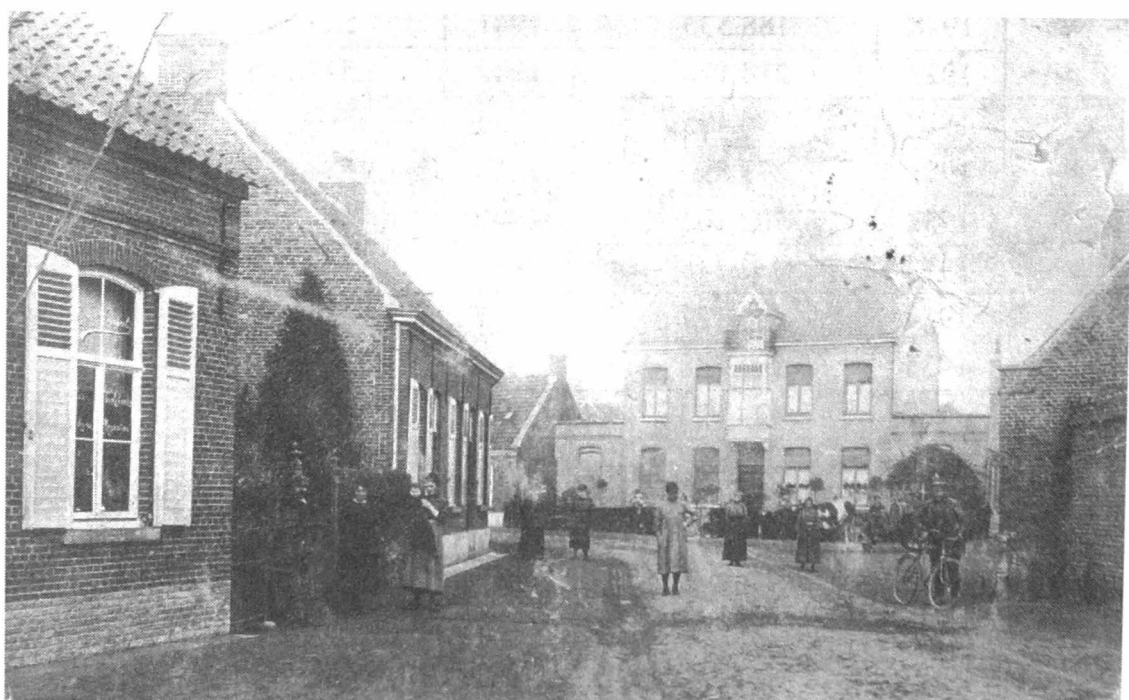
Vanaf eind 1926 tot 1951 gebruikte men een andere nummering. De platen bleven uit porselein vervaardigd en men gebruikte reeksen van 3 tot 6 cijfers volgens de gegevens uit tabel 5. De identificatienummers werden aangebracht in rood op een witte achtergrond.

1926	101	1939	490.212
1927	150.881	1940	513.330
1928	188.535	1941	529.399
1929	214.128	1942	548.246
1930	236.435	1943	569.223
1931	279.890	1944	584.828
1932	302.102	1945	602.124
1933	332.345	1946	648.749
1934	363.727	1947	702.814
1935	391.828	1948	811.347
1937	424.553	1949	882.155
1938	471.312	1950	943.773
		1951	978.211

Tabel 5. Gebruikte nummers voor de taksplaten, periode 1926 tot 1951, volgens FIERENS L. Deze lijst moet volgens sommigen onder voorbehoud genomen worden. De autonummerplaten met enkel cijfers blijken nog tot de periode 1953 - 1954 toegekend te zijn.



*Illustratie 54. De De Soto van Gerard Vervaet.
Verzameling familie Vervaet – Wylocke.*



Illustratie 55. Postkaart De Kruisen, kort vóór of kort na WO I, met uiterst links de handelszaak van velomaker Remi Crabeel. Op het venster werd de naam van de eigenaar en de aard van de zaak geschilderd. Leesbaar zijn de woorden: Remi Crabeel, toebehoorten, vélos en rijwielen. Verzameling Johan Van Twembeke.

Vanaf de overgangperiode 1951-1954 tot 1962 gebruikte men aluminiumplaten, het immatriculatie-nummer was aangebracht in rode letters op een witte achtergrond en was een combinatie van een letter met vier cijfers. Alle bestaande nummerplaten werden vervangen.

Wie in de periode vóór de overgangperiode een nummerplaat had, kreeg een nieuwe nummerplaat van vier cijfers met een letter uit het alfabet lager dan de R, met die bemerking dat men begon met de B (gevolgd door hetzelfde nummer als in de oude platen tot 9999), men gebruikte de C niet, maar men vervolgde met de D tot en met de P. Wie reed met een wagen met een autonummerplaat, waarin een B vermeld was, werd tot de categorie van de *oude rijken* genomen.

bv. B1254, 1D811, 23F28, 851G1 of 5241M.

Wie een nieuwe aanvraag tot immatriculatie indiende, kreeg een nummerplaat van vier cijfers maar beginnende met de letter R zoals het voorbeeld hierboven. Daarna volgden de resterende letters van het alfabet. Na de Z deed men verder met de nog niet gebruikte C, de A werd niet gebruikt.

De bezitters van de auto's met een nummerplaat met de R en een lettercombinatie werden de *nieuwe rijken* genoemd.

Daarna ging men in de nummering verder met AA, AB, AC enz...aangevuld met drie cijfers.

Castellum

Driemaandelijks tijdschrift van de VERENIGING VOOR
LOKALE GESCHIEDENIS VAN KALKEN EN LAARNE

Dienst Wettelijk Depot nr. B.D. 40.652

Oplage: 300 exemplaren

Omslagillustratie: De familie Luyckx en hun Sizaire Frères, 1925-1928.

INHOUD

Editoriaal

Eric Balthau 3

In memoriam Erik Schepens (1944-2004)

Eric Balthau 5

Auto's en vrachtwagens in Kalken, periode tot 1960

André Van De Sompel 9

Lijst van steunende leden, ereleden en beschermende leden 82

Inhoudstafel 84

De auteurs zijn verantwoordelijk voor de inhoud van hun bijdrage.
Teksten mogen worden overgenomen mits vermelding van de bron en de auteur,
en het toezenden van een exemplaar.