

---

## **DE AUTOBUSLIJN 's-GRAVENWEZEL – ANTWERPEN IN 1930**

---

**Hugo Lambrechts-Augustijns**

---

In het archief van de provincie Antwerpen (PAA) bevinden zich enkele dossiers betreffende de aanvragen tot uitbating van een autobusdienst tussen 's-Gravenwezel en de stad Antwerpen in de jaren '30 van vorige eeuw. Uit deze bronnen kunnen we afleiden dan de inwoners van 's-Gravenwezel die naar de stad wilden of visa versa, hun dagindeling goed moesten afstemmen op de uren van het openbaar vervoer.

Hoe is de zaak begonnen? De buurtspoorlijn krimpt de uurregeling voor de winterdienst zodanig in dat er nog slechts één vertrek 's morgens en één 's namiddags is tussen Schoten en Schotenhof. Op die manier hebben de inwoners van 's-Gravenwezel overdag geen gemakkelijke verbinding met de stad. In het begin van het jaar heeft de gemeente 's-Gravenwezel een verzoek gericht aan de firma 'Autobus Central' met het verzoek een aanvraag in te dienen om hun autobuslijn Antwerpen – Schoten te mogen verlengen tot 's-Gravenwezel. Ondanks het feit dat het gemeentebestuur subsidies wilt toezeggen voor deze dienst, geeft het bestuur van 'Autobus Central' geen gevolg aan deze vraag.

We kennen niet de oorzaak van deze weigering en ons komt die een beetje onbegrijpelijk over. Want met een kleine uitbreiding van de bestaande infrastructuur kon de firma heel wat meer passagiers bedienen. Mogelijk zat 'Autobus Central' aan het maximum van haar capaciteit en had men schrik dat de extra investering (met eventueel een extra autobus) geen haalbare kaart zou zijn.

De burgemeester van 's-Gravenwezel, Graaf Charles Cornet d'Elzies de Peissant, neemt het initiatief en richt op 14 oktober 1930 een schrijven aan de gouverneur van Antwerpen<sup>1</sup>. We noteren enkele zinnestjes uit deze brief:

*“... Onze gemeente is sedert jaren afgesloten van alle verkeer en verbinding, van vooruitgang en beschaving. Meermalen is er in den gemeenteraad gesproken over het slecht verkeer, zelfs vreemde uitbaters uitgenoodigd om ook hunne voorstellen te onderzoeken, groote subsidiën toegezegd aan hen die het uitbaten durfden. Helaas, alles bleef vruchteloos; de tramregeling van Schootenhof is nooit anders geweest dan belachelijk, erbarmelijk. Alle twee uren een tram, als het lukte; opeens, om de spotternij ten top te drijven “geen trams meer overdag, alleen nog één vertrek 's morgens, één namiddags”. Het is dus voor onze bevolking een echt comediespel, nochtans dienen die personen behandeld te worden zooals het behoort. En zijn we minder gunstig gelegen ‘tant pis’ maar ons minachten en op t’ achterplan zetten? Neen, Heer Gouverneur. U zult wellicht begrijpen dat 's Gravenwezel niet is “Ville de lumiere”, maar dat ik aanvraag de toelating om uit te baten de lijn 's Gravenwezel – Antwerpen, met het doel de menselijke nooden te behelpen en ter hulp te komen. Niet met het inzicht er eene winstgevende zaak van te maken, niet met het inzicht eene gemeentelijke subsidie te krijgen, alleenlijk heb ik voor doel een verkeersvraagstuk op te lossen, ...”*

---

<sup>1</sup> PAA 892, nr. 197 (oud nr. GV4/218)

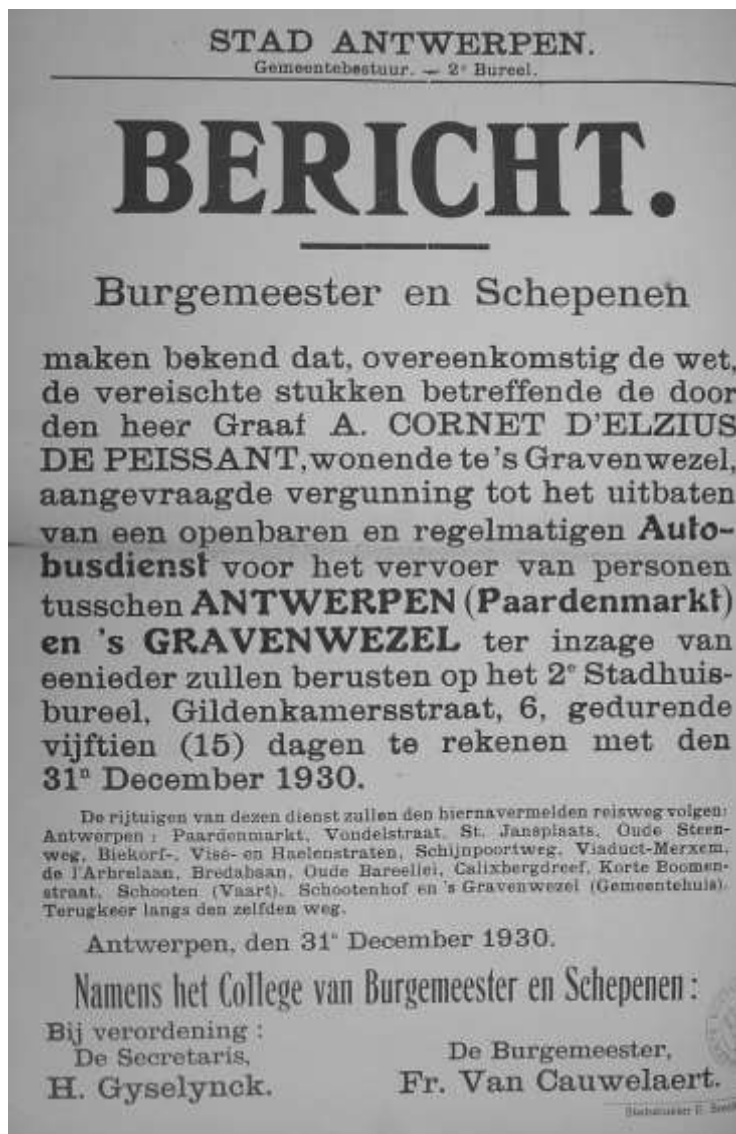
De aanvraag werd ingediend door graaf Aloysius Cornet d'Elzius de Peissant, en het document vermeld<sup>2</sup>:

Diensturen: alle dagen, eerste vertrek 6u, 8u, 11u, 2u, 4u, 6u.

Aard van het rijtuig: (voorlopig) Ford, nadien "Traction" 22 HP<sup>3</sup>.

Getal aangeboden plaatsen reizigers: 25.

De aanvraag krijgt uiteraard een gunstig advies bij de zitting van de gemeenteraad van 's-Gravenwezel op 13 december 1930. Diezelfde dag kreeg het project ook een gunstig advies van het gemeentebestuur van Merksem. We merken een klein verschilpunt op: in de aanvraag ligt het vertrekpunt in Antwerpen op de Paardenmarkt (zie bericht figuur 1), terwijl men in Merksem – en ook in latere documenten – sprake is van de 'Victorieplaats'.



Figuur 1 – Provinciearchief Antwerpen

Foto HLA

<sup>2</sup> We merken op dat in de aanvraagdocumenten graaf Aloysius Cornet vermeld wordt, terwijl de burgemeester van 's-Gravenwezel graaf Charles Cornet is.

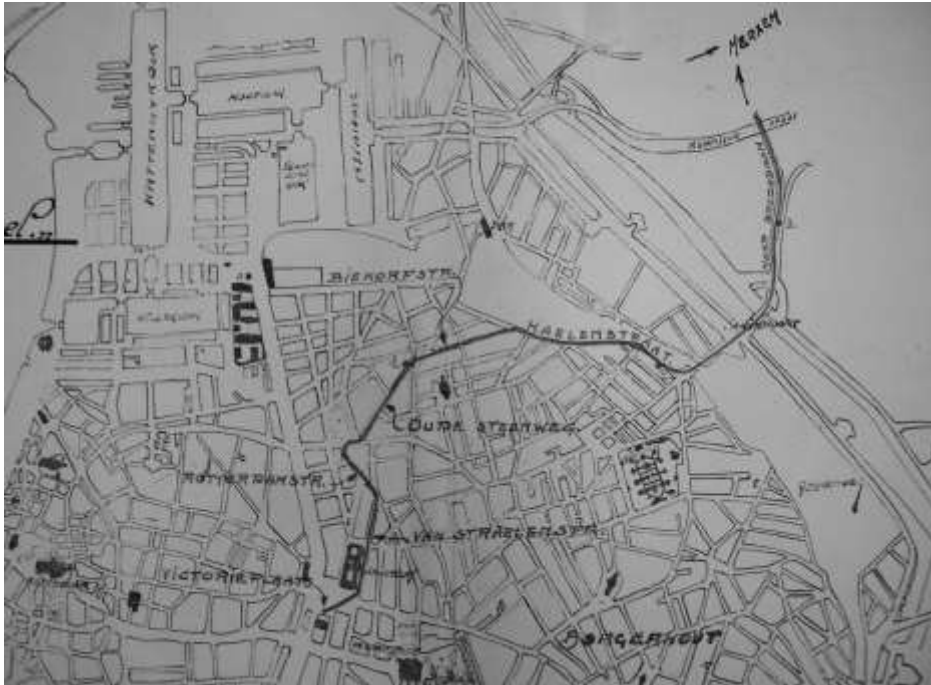
<sup>3</sup> HP, horse-power of paardenkracht.



Autobusdiensten.  
Lijn: "Antwerpen - 's Gravenwezel."  
Betroffingsverdrag van  
den Heer Graaf  
Cortel de Peissant.

fig. 2

foto HLA



Provinciearchief Antwerpen

foto HLA

Op 31 mei 1931 laat “Autobus Central” aan het gemeentebestuur van ’s-Gravenwezel weten bereid te zijn drie ritten per dag naar ’s-Gravenwezel te ondernemen op overeen te komen uren<sup>6</sup>. Maar dan komt de aanvraag binnen van de heer Vermeulen om zijn lijndienst Borgerhout – Oelegem te laten rijden langs ’s-Gravenwezel. De burgemeester van ’s-Gravenwezel verklaart dan op 2 juni voorlopig af te zien van de aanvraag van de dienst langs Schoten indien de uitbating van de dienst door Vermeulen zou worden ingewilligd. In dat geval wordt dus de vraag van de graaf voor onbepaalde tijd op het schab gezet en kan de zaak opnieuw onderzocht worden in het geval later de lijndienst van Vermeulen niet zou lukken<sup>7</sup>.

In de loop van 1931 verzekert Vermeulen de dienst. Zijn lijn heeft als traject: Oelegem, Schilde, ’s-Gravenwezel, Wijnegem, Borgerhout. Dit verklaart waarom de Borgerhoutse handelszaken, waaronder ‘Suikeren Jan’, zo gekend waren bij de ’s-Gravenwezelnaren.

In 1935 dient Vermeulen een aanvraag in voor een vertakking van ’s-Gravenwezel naar Koningshof en Schotenhof, waardoor hij nieuwe opstappunten zal bedienen, zonder overstappen naar Antwerpen langs zijn bestaande reisweg. Zijn vraag werd waarschijnlijk geïnspireerd door een vraag van de concurrentie, namelijk de firma “Vervoer en Uitstappen”, toen gevestigd in de Eethuisstraat nr. 70 te Merksem. Deze firma uit het verwijt dat indertijd de gemeente ’s-Gravenwezel in gebreke was gebleven en niet de autobuslijn<sup>8</sup>.

Op 26 augustus 1935 protesteert de “Association de Schotenhof” tegen deze plannen bij het gemeentebestuur van Schoten. Het is natuurlijk moeilijk de “*pour en de contre*” van de verschillende belangengroepen nu nog af te wegen.



Figuur 3 – foto autobus Vermeulen (zie boek Vogelenzang)

---

<sup>6</sup> “Autobus Central” schrijft in februari in overweging genomen te hebben om een aanvraag in te dienen tot verlenging van hun lijn Middenstatie – Schoten-Vaart tot in ’s-Gravenwezel. Het gemeentebestuur van ’s-Gravenwezel zou daarop niet gereageerd hebben. Dit gegeven strookt niet erg met de andere gegevens.

<sup>7</sup> Zitting provinciale commissie van 4 juni 1931.

<sup>8</sup> PAA 892, nr. 244 (oud nr. GV4/307).

De autobus van Vermeulen was een begrip in 's-Gravenwezel en meer details over deze dienst vernemen we in het artikel *'Busje komt zo'* in het boek over de Vogelenzang<sup>9</sup>. Als Lodewijk De Vocht voldoende invloed had bij de bevoegde instanties om de lijndienst te laten verlengen tot aan het De Coninckplein in Antwerpen, dan had hij voor de burgemeester van 's-Gravenwezel ook een goed woordje kunnen doen bij de aanvraag in 1930.

Waarom werd er juist in 1930 zo aangedrongen op een betere verbinding met de stad Antwerpen? In dat jaar had de Wereldtentoonstelling plaats te Antwerpen en ook de 's-Gravenwezelnaren zullen graag naar deze uitzonderlijke manifestatie gegaan zijn. Met een povere verbinding van slechts twee ritten vanuit 's-Gravenwezel is het niet mogelijk te genieten van die evenementen. We begrijpen hiermee de openingszin in de brief van de burgemeester aan de gouverneur, waarin deze opmerkt afgesloten te zijn van vooruitgang en beschaving.



Foto Kon. Heemkundige Kring Merksem

ca. 1925

Graaf Charles Cornet is geen onbekende in het wereldje van de openbare autobusdiensten. Bovenstaande foto dateert van omstreeks 1925 en de rechtse persoon is graaf Charles. Hij was de bestuurder-eigenaar van de garage 'des Sports et de la Barrière', die gevestigd was op de Bredabaan nr. 708, vlak tegenover de Oude Bareellei. Zijn autobussen reden vanuit Merksem over Mariaburg en Hoogboom naar Kapellen<sup>10</sup>.

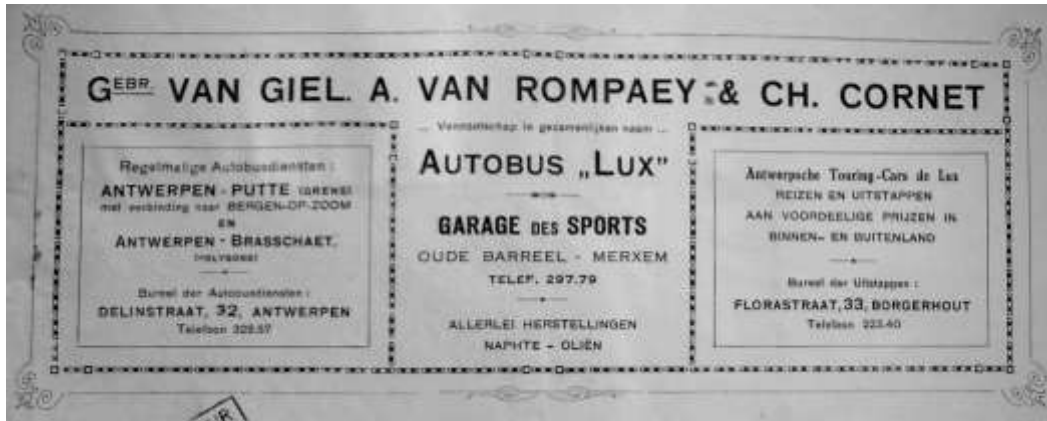
Als de Gebroeders Van Giel en Van Rompaey te Antwerpen een autobusdienst stichten op 3 augustus 1926 (Staatsblad van 25 augustus, p. 1410, nr. 9856), dan wordt Charles Cornet d'Elzius bij akte van 2 februari 1927 (bijlage Staatsblad van 18 augustus, p. 1321, nr. 1525) als venoot opgenomen en wijzigt de maatschappij haar benaming met ondertitel 'Autobus Lux'<sup>11</sup>. Hij was geboren te 's-Gravenwezel op 12 juni 1900 en was dus 29 jaar oud toen hij in 1929

<sup>9</sup> André Brees, *De Vogelenzang, een wijk apart*, 's-Gravenwezel, 2002, pp. 35-36.

<sup>10</sup> *Gedenkboek der eeuwfeesten van de Koninklijke Harmonie Sint Bartholomeus 1826-1926*, Merksem, 1926, p. 225.

<sup>11</sup> PAA 892, nr. 156 (oud nr. GV4/168). Het adres van Charles Cornet was toen Bredabaan nr. 585, Merksem. Zie ook dossier PAA 892, nr. 151: aanvraag van Charles Cornet de Peissant van 26 augustus 1926.

burgemeester werd van deze gemeente. Hij vervulde deze functie in een eerste ambtstermijn tot 1932, om een tweede keer de burgemeestersjerp te dragen van 1944 tot 1946<sup>12</sup>. Charles woonde met zijn echtgenote Marie-Henriette de Brouhoven de Bergeyck op het Vinckenhof, ook Waleshof genoemd, naar de vroegere bewoner dhr. De Wael<sup>13</sup>. Graaf Charles overleed op 10 maart 1951.



Provinciearchief Antwerpen

foto HLA

Deze maatschappij wil een openbare en regelmatige autobusdienst verzorgen tussen Antwerpen (Middenstatie, nu Centraal Station genoemd), over Brasschaat, Polygoon, Wuustwezel tot aan de grens. Petrus Van Velthoven uit Gooreind heeft echter reeds een autobusdienst tussen Loenhout, Wuustwezel en Merksem, en hij tekent op 23 september 1926 bezwaar aan tegen deze concurrentie<sup>14</sup>.



Provinciearchief Antwerpen

foto HLA

We besluiten met enkele getuigenissen over de autobusdienst Vermeulen.

Wilde men in de pre-autobusperiode iets naar de stad vervoeren of laten halen, dan kon dat via de bode Louis Schillemans. Louis baatte ook een café uit en was tevens kolenboer (waar nu de beenhouwerij Jacobs op de Wijnegemsteenweg gevestigd is). Vrijdagmorgen reed Louis met paard en kar naar de stad en keerde 's avonds terug naar 's-Gravenwezel. Later nam Jef Van

<sup>12</sup> Jan Van den Bergh, *Alhier tot Sgravenwezele*, 's-Gravenwezel, 1991, p. 150.

<sup>13</sup> In: De Drie Rozen, 11 jg, nr. 1, januari 1977, p. 10.

<sup>14</sup> PAA 892, nr. 156.

Camp (uit de Heikantstraat te Schoten) deze dienst over en zijn zoon Albert reed toen met een camion naar de stad.

In de crisisperiode van 1930 deed Mieke (Maria) Peeters – die in de Veldlei nr. 9 woonde – de was voor het cliënteel dat kwam logeren in het pension *“In ’t zicht van het kasteel”*. Verschillende van haar klanten, zoals mevrouw Holvoet, woonden in Borgerhout en op die manier kwam het dat Mieke ook de Borgerhoutse was van die families mocht doen. Zij moest zorgen dat donderdagavond haar wasmand bij Louis Schillemans stond, want die vertrok de volgende ochtend heel vroeg.

Eens dat de autobus van Vermeulen door de gemeente reed, ging Mieke haar werk zelf in Borgerhout afleveren. In plaats van de gestreken was in een wasmand te vervoeren, gebruikte zij heel grote handdoeken. Handdoeken waren toen ‘aan de meter’ te verkrijgen, die men zelf op maat moest knippen en omzomen. De autobus stopte aan de Veldlei, want in feite kon men ‘op aanvraag’ op- of afstappen waar men wilde.

Gustaaf Asaert woonde van 1932 tot 1942 in ’s-Gravenwezel en reed elke dag met de autobus Vermeulen naar Antwerpen, waar hij schoolging. De autobus kwam vanuit Schilde langs de de Pelichyalaan, reed door de Kerkstraat, sloeg linksaf naar de Wijnegemse steenweg, nam de brug over het Albertkanaal om zo richting stad te rijden. Gustaaf vertelt dat de autobusdienst steeds heel stipt de uurregeling volgde. Samen met hem zaten ook regelmatig op de bus: Lodewijk De Vocht, August Van Cauwelaert (was de broer van Frans, en woonde op het Koningshof), Henri Vandermoeren (vertegenwoordiger van de sigaretten Belga) en mijnheer Eelen, de vader van apothekeres Eelen.

De familie Vermeulen is nog steeds actief met autobussen bezig, en is beter bekend als het reisbureau Molengalm – Vermeulen uit Oelegem.

Ik dank Paula Segers (moeder van Els Dils) en Gustaaf Asaert voor hun gemoedelijke babbel over de autobus Vermeulen.

Els Dils en de leden van de Kon. Heemkundige Kring van Merksem bezorgden mij heemkundige informatie, waarvoor ook mijn dank.