



FACULTEIT LETTEREN EN WIJSBEGEERTE



Met de autocar op reis:
Een studie naar de rol van de autocar in de
opgang van het massatoerisme

Auteur: Frederik De Koninck

Promotor: dr. Feys Torsten
Commissarissen: dr. Jocqué Alexander en dr. Mercelis Joris

Masterproef voorgelegd aan de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte
voor het behalen van de graad van Master in de Geschiedenis

Academiejaar 2013-2014

Ondergetekende,

afgestudeerd als master in de Geschiedenis aan Universiteit Gent in het academiejaar 2013-2014 en auteur van de scriptie met als titel:

.....
.....
.....
.....
.....

verklaart hierbij dat zij/hij geopteerd heeft voor de hierna aangestipte mogelijkheid in verband met de consultatie van haar/zijn scriptie:

- de scriptie mag steeds ter beschikking worden gesteld van elke aanvrager;
- de scriptie mag enkel ter beschikking worden gesteld met uitdrukkelijke, schriftelijke goedkeuring van de auteur (maximumduur van deze beperking: 10 jaar);
- de scriptie mag ter beschikking worden gesteld van een aanvrager na een wachttijd van jaar (maximum 10 jaar);
- de scriptie mag nooit ter beschikking worden gesteld van een aanvrager (maximumduur van het verbod: 10 jaar).

Elke gebruiker is te allen tijde verplicht om, wanneer van deze scriptie gebruik wordt gemaakt in het kader van wetenschappelijke en andere publicaties, een correcte en volledige bronverwijzing in de tekst op te nemen.

Gent,(datum)

.....(handtekening)

Dankwoord

Met deze masterscriptie komt er een eind aan zes wonderlijke jaren als student. De opleiding tot historicus was er voor mij een van hoogtes en laagtes, maar over het algemeen houd ik warme herinneringen over aan deze periode.

Een masterscriptie over de geschiedenis en rol van de autocar binnen het toerisme is voor mij een enorme uitdaging geweest, en wellicht de zwaarste opdracht die ik tot nu toe heb gehad binnen de opleiding. De ettelijke dagen die ik in de stoffige kruipzolder van het kasteel van Rumbeke heb doorgebracht schonken aan mij een nieuwe definitie aan het métier van de historicus.

Tijdens het lezen van de vele verhalen over de autocar en het uitvoeren van dergelijke reizen in de voorbije decennia, kon ik niets anders dan respect opbrengen voor de reizigers en chauffeurs die in de jaren vijftig en de eerste helft van de jaren zestig werkelijk dagen onderweg waren richting hun eindbestemming. Een gevoel dat ik dit jaar voor de eerste maal zelf heb ervaren toen ik in de paasvakantie meer dan dertig uren onderweg was per bus richting Sarajevo. Het laat maar al te goed beseffen dat we in de 21^{ste} eeuw in zekere zin verwend zijn door de alomtegenwoordigheid van snelle en vooral betaalbare transportmiddelen, in het bijzonder de low-cost vliegtuigmaatschappijen. Het laat ook inzien wat de mensen er indertijd voor over hadden om een weekje vakantie aan de zonnige Spaanse, Franse, Italiaanse of Joegoslavische kust door te brengen.

Er rest mij enkel nog een aantal mensen te bedanken voor hun medewerking en hulp bij het schrijven van dit werk:

In de eerste plaats wil ik mijn ouders bedanken voor hun onvoorwaardelijke steun. Zonder hun constante bijstand doorheen de jaren had ik wellicht nooit mijn universitaire opleiding kunnen aanvatten. In het bijzonder wil ik mijn vader bedanken voor de hulp bij het nalezen en de mentale coaching doorheen het schrijven van dit werkstuk. Mijn moeder voor haar constante zorg en betrokkenheid.

Ook aan mijn broer en zus gaat mijn dank uit voor de interesse die ze in mijn werk vertoonden en de emotionele steun in moeilijke dagen. Mijn grootouders, voor het voorzien van een koele schrijf- en slaapplek en de nodige versnaperingen tussenin. Ook mijn vrienden mogen niet ontbreken, hen wil ik vooral bedanken omwille van het feit dat ze mij met rust hebben gelaten gedurende het schrijfwerk, maar indien nodig steeds bereid waren tot het delen van een frisse pint.

Verder gaat mijn dank uit aan mijn promotor, dr. Torsten Feys, voor de nodige (bij)sturing, advies, en vooral geduld doorheen de creatie van dit werk. Niet allerm minst wil ik ook Luc Glorieux bedanken voor zijn expertise en het openstellen van het archief van het BAAV. Dit geldt ook voor de medewerkers van het BAAV/Busworld; in het bijzonder Riet Espeel voor de vele interessante gesprekken gedurende het opzoekingswerk. Verder gaat mijn dankbaarheid ook uit aan de personeelsleden van de bibliotheken van het WES en Toerisme Vlaanderen.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Hoofdstuk I: omnibus wordt autobus: de wortels van het voertuig.....	8
1.1. Inleiding.....	8
1.2. De prille dagen van het gemeenschappelijk vervoer	8
1.3. De introductie van de omnibus in de negentiende eeuw	8
1.3.1. Het ontstaan van de omnibus.....	8
1.3.2. De verspreiding naar Groot-Brittannië en continentaal Europe	9
1.3.3. De brede populariteit in het 19 ^{de} -eeuwse Londen.....	9
1.4. Stoombussen.....	10
1.4.1. De pioniersdagen van de stoomdiligence	10
1.4.2. Popularisering van de stoombus	11
1.4.3. Grote tegenstand	11
1.4.4. Het gebruik van de stoombus buiten Groot-Brittannië.....	12
1.4.5. Geen blijvende populariteit	13
1.5. De motorbus	13
1.5.1. Intrede van de motorbus	13
1.5.2. Voordelen van de benzinemotor.....	14
1.5.3. De motorbus veroverd de straten.....	14
Hoofdstuk II: De autobus als lustvervoer rond de eeuwwisseling	16
2.1. De <i>charabanc</i> maakt haar opwachting.....	16
2.2. Reizen per charabanc.....	16
2.3. Een markt van extremen.....	17
2.4. Voordelen aan het voertuig	18
Hoofdstuk III: Het ontstaan van de Belgische bus- en autocarsector tijdens het interbellum	20
3.1. Fronttoerisme na de Eerste Wereldoorlog.....	20
3.2. De bus vult de nood tot toeristisch transport.....	20
3.3. Naar een bredere verspreiding.....	21
3.4. Reizen per bus in het interbellum.....	22
3.5. Lijndiensten in het interbellum.....	23
3.5.1. De eerste aanvragen.....	23
3.5.2. Een eigen reglementering.....	24
3.5.3. Ruimte voor groei.....	24
3.5.4. De invoering van het <i>congé payé</i> en de veralgemening van vakantie	25
3.5.5. De oorlogsdreiging maakt een einde aan de bloei.	27
Hoofdstuk IV: De autocar na 1945: de wederopbouw	29
4.1. De Belgische autocarsector gedurende de Tweede Wereldoorlog	29
4.2. De autobus en autocar nemen het initiatief in de Belgische wederopbouw	29
4.3. De zoektocht naar vervangend materiaal	30
4.4. Een trage doorstart.....	31

4.5. Internationale excursies, maar niet voor iedereen.....	32
4.6. Groei van de binnenlandse toeristische markt.....	33
4.6.1. Groei sociaal toerisme per autocar	33
4.6.2. Het luxueuzer segment	34
4.7. De ideale autocarreis op het einde van de jaren veertig en de vroege jaren vijftig	35
4.8. De Amerikanen zijn daar.....	36
Hoofdstuk V: Massatoerisme	38
5.1. Inleiding.....	38
5.2. aanloop	38
5.3. Jaren vijftig.....	40
5.4. De ‘gouden’ jaren zestig.....	43
5.5. De jaren zeventig.....	46
5.6. De jaren tachtig	49
5.7. De autocar en het toerisme na 1950	51
5.7.1. Inleiding.....	51
5.7.2. Het succes van de autocar en de pakketreis.....	52
5.7.3. De klassieke gesloten rondrit.....	54
5.7.4. De pendeldienst	56
5.7.5. De gouden tijden en het nieuwe publiek	58
5.7.6. Het Engelse toerisme aan de Belgische Kust	61
5.7.7. Een blijvende afhankelijkheid	65
5.7.8. Terugval.....	67
5.7.9. Naar een nieuwe vorm en imago van het autocartoeisme	69
5.7.10. Herleving van het autocartoeisme	72
Hoofdstuk VI: Integratie	75
6.1. Inleiding.....	75
6.2. De initiële situatie na 1945.....	76
6.3. De eerste stappen richting een vrijer internationaal toerismeverkeer.....	76
6.4. De Benelux-akkoorden.....	78
6.5. De Europese Economische Gemeenschap.....	79
6.5.1. De eerste etappe: 1958-1962	79
6.5.2. De tweede en derde etappe: 1962-1969.....	80
6.5.3. Gevolgen	80
6.6. De eengemaakte markt en de Schengenakkoorden	82
6.7. Een aansluitend netwerk van wegen.....	84
6.7.1. Een nieuw verkeersnet voor een nieuw Europa.....	84
6.7.2. Het begin van het Belgisch snelwegennet	85
6.7.3. De versnelling in de jaren zestig en vroege jaren zeventig	86
6.7.4. Grenzen aan de groei	88

Hoofdstuk VII: Concurrentie.....	89
7.1. Inleiding.....	89
7.2. Evolutie van het aantal autocarondernemingen.....	90
7.3. De binnenlandse concurrentie	92
7.3.1. Een sector vol variatie	92
7.3.2. Prijsproblematiek.....	93
7.4. De buitenlandse concurrentie	95
7.4.1. De angst voor de Nederlanders.....	95
7.4.2. Italiaanse praktijken.....	95
7.5. Concurrerende Transportmiddelen.....	98
7.5.1. De Spoorwegen en het protectionisme verweven.....	98
7.5.2. De NMBS en de autocar.....	98
7.5.3. De Franse maatregelen	99
7.5.4. Europabus	99
7.6. Het vliegtuig en de privéwagen	103
7.6.1. Het chartervliegtuig.....	103
7.6.2. De privéwagen.....	104
Conclusie.....	106
Bijlagen	108
Bijlage 1 : statistische kerncijfers autocarsector voor de periode 1951-1970	108
Bijlage 2 : statistische cijfers uitgaande van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voor de periode 1967-2012.....	110
Bijlage 3: Reis- en excursiefolder van het Blankenbergse bedrijf Grey-Red-Cars voor het seizoen 1950.....	122
Bijlage 4 : reclamefolder voor het zomerseizoen van 1951, excursies aan de Kust georganiseerd door Ostendia Cars	125
Bijlage 5 : Reclamefolder uit 1950 voor het bedrijf Belgian Automobile Tours	126
Bijlage 6: Reisbrochure Royal Tours voor het seizoen 1961	129
Bijlage 7: Reisbrochure van touroperator Suncomfort voor het zomerseizoen van 1967	131
Bijlage 8: reisbrochure voor het autocarbedrijf.....	133
Bibliografie.....	141

Inleiding

Als men vandaag het woord autocar hoort vallen, zal dit bij vele mensen ongetwijfeld nostalgische herinneringen opleveren waarbij men terugdenkt aan schoolreizen of het vervoer richting een vakantiehuis in de Ardennen of aan de Kust. De notie van lange reizen maken per autocar is echter vandaag vrijwel volledig vervlogen. Waar een deel van het reispubliek in België en Europa weliswaar al gebruik heeft gemaakt van de prijscompetitieve expresdiensten van het busbedrijf *Eurolines*, die vooral inspeelt op doelgroepen met een klein besteedbaar budget, zoals gastarbeiders en studenten; is de bus als reismedium grotendeels verdrongen naar de marge van het reiswezen in West-Europa.¹

In de 21^{ste} eeuw is er binnen het toerisme, en zeker langs de transportzijde van het toerisme, min of meer sprake van een duopolie door twee transportmiddelen: met name de personenwagen en het vliegtuig. Echter is deze dominantie geen constante geweest. De toeristische sector is een van de meest evoluerende bedrijfstakken die er is, en heeft dan ook in de circa tachtig jaar dat het reiswezen gemeengoed is geworden in onze samenleving een enorme evolutie doorgemaakt.² Gezien transport een fundamentele voorwaarde is voor toerisme, het staat immers de reiziger toe zijn bestemming te bereiken; heeft ook deze sector grote omwentelingen gekend.³ Waar het toeristisch verkeer voor de Tweede Wereldoorlog vooral het domein was van de trein en het schip, betekende de periode na 1945 de doorbraak voor een groot aantal andere transportmiddelen binnen de context van de opkomende reismarkt.⁴

Hieronder vinden we naast de meer bekende personenwagen en het vliegtuig ook andere transportmiddelen terug. Zo vormde de periode na 1945 ook de doorbraak van de autocar. Hoewel minder gekend dan andere transportmiddelen, droegen dit soort bussen en hun uitbaters bij tot een bredere verspreiding van het toerisme in de jaren na de oorlog, in het bijzonder naar de lagere klassen van de samenleving toe. Voor vooral de arbeidersklasse was reizen tot de jaren vijftig onontgonnen gebied. Door het inleggen van betaalbare dagtochten en meerdaagse reizen hielpen deze ondernemingen mee de horizon van veelal de arbeidersklasse te verruimen.⁵ Vaak in primitieve omstandigheden traden op die manier verenigingen en dorpsgenoten voor de eerste maal buiten hun vertrouwelijke omgeving. Het liet de gewone man en vrouw toe om met zijn eigen ogen plaatsen in eigen land en de buurlanden te zien die voordien beperkt waren gebleven tot foto's en films.

In de jaren hierop, naarmate de economische omstandigheden in West-Europa verbeterden zouden deze voertuigen een pioniersrol vervullen door het aanbieden van pakketreizen waarbij alle kosten reeds op voorhand ingecalculeerd en betaald waren, waarbij de reiziger zelf geen geld meer moest uitgeven. Voor veel reizigers betekende dit een eerste kennismaking met het buitenland.⁶ Het concept bleek dermate populair bij een groeiende groep van mensen met reisaspiraties, maar die omwille van verschillende omstandigheden toch onzeker waren van buitenlandse verplaatsingen.

¹ D.M. Van de Velde, "Long-distance bus services in Europe: concessions or free market?", in: *The Future for Interurban Passenger Transport – Bringing citizens closer together*, Parijs, OECD, 2010, p. 277.

² E. Sezgin en M. Yolal, "Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development", in: M. Kasimoglu (ed.), *Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies*, Rijeka, InTech, 2012, p. 73.

³ S. Page, "Transport and Tourism", in: A.A. Lew, C.M. Hall en A.M. Williams (eds.), *A Companion to Tourism*, Malden, Blackwell Pub., 2004, p. 146.

⁴ M.J. Kusters, *Inpakken en Wegwezen: verhandeling over toeristisch vervoer*, Breda, Stichting Nederlands Wetenschappelijk instituut voor Toerisme en Rekreatie, 1983, p. 9.

⁵ *Ibid.*, p. 91.

⁶ J.K. Walton, "The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe 1930-1970", in: *The Journal of Transport History*, 32 (2011), 2, p. 152.

De hoogdagen van het reizen per autocar in België kunnen we vooral situeren in de jaren vijftig en zestig. Een periode waarin relatief weinig gezinnen de beschikking hadden over een eigen wagen.⁷ Vooral na 1958, na de Wereldtentoonstelling in Brussel begint het vakantieverkeer van de Belgische bevolking goed op dreef te komen. Het leidde tot een periode van gouden jaren voor de Belgische autocarsector. In het bijzonder gericht op de arbeidersklasse bood men vakantiepakketten aan richting Frankrijk, Spanje of Italië aan zeer competitieve prijzen waarbij de bussen non-stop doorreden.⁸ Het gevolg was dat gedurende de zomermaanden talloze bussen vol vakantiegangers op de Europese wegen richting de zonnige bestemmingen van de Middellandse Zee of naar de Alpen reisden.⁹ Ook in de jaren tachtig was er opnieuw een bloeiperiode aanwezig, dit ten gevolge van de Energiecrisis in de jaren zeventig die de olieprijs deed pieken.¹⁰

Een enorme stimulans voor de sector, en een van de redenen die de Belgische autocarsector net zo boeiend maakt is het feit dat de Belgische autocarondernemingen gedurende enkele decennia, in het bijzonder tussen 1955 en 1970 in Europa gekend stonden als de experts bij uitstek voor het toeristenvervoer. In de jaren vijftig en zestig, en opnieuw in de jaren tachtig arriveerden in de zomermaanden per mailboot dagelijks ladingen Britse en andere Engelstalige toeristen in Oostende en Zeebrugge, die hoofdzakelijk met Belgische autocars en chauffeurs doorheen Europa reisden.¹¹ Het welzijn van het Belgisch autocarwezen zou steeds in grote mate afhankelijk zijn van dit buitenlandse cliënteel.¹²

Echter kende de sector in België een uiterst grillig verloop. De decennia na 1950 markeerden ook het ontstaan van de consumptiemaatschappij. Waar samen met het aantal vrije dagen de vakantieparticipatie ook toenam, stond deze maatschappij tevens garant voor de verspreiding van de personenwagen binnen de Belgische huishoudens. Mede dankzij de privéwagen en door de commercialisering van de luchtvaart, in het bijzonder het ontstaan van de betaalbare chartervlucht, viel het aandeel van de autocar in het reisvervoer sterk terug. Zeker op het vlak van de lange-afstandspendels richting de zonnige bestemmingen verloor de sector heel wat cliënteel.¹³ Al zou het een deel wel de weg terugvinden op het einde van jaren zeventig en in de jaren tachtig dankzij de hoge energieprijzen.¹⁴

⁷ *Ibid.*, p. 91.

⁸ M. Molenaar en M. Miry, "Les Transports en Autocar", in: *Stages de formation touristique: Les transports et le tourisme*, Brussel, Commissariat Général du Tourisme de Belgique, 1966, p. 75.

⁹ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem. *Inleiding tot de theorie van het autocartoerisme*, Roeselare, onuitgegeven cursus, s.d., p. 5.

¹⁰ *Ibid.*, p. 6.

¹¹ J. Ickx, "Op weg naar de eeuw van de autocar", in: *Transport en Toerisme*, 31 (1975), 325, p. 45.

¹² L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willems, *op. cit.*, p. 8.

¹³ *Ibid.*, p. 8.

¹⁴ *Ibid.*, p. 8.

Probleem- en doelstelling

De autocar is naar alle waarschijnlijkheid het meest typerende voorbeeld binnen de transportmiddelen dat door historici systematisch wordt genegeerd. Zowel binnen de reisgeschiedenis alsook binnen de transportgeschiedenis zijn er weinig andere onderwerpen die zo onderbelicht zijn als het autocarwezen. Het is simpelweg min of meer vergeten tussen het overaanbod aan onderzoek dat door historici werd en wordt verricht vooral op het vlak van de historische rol die zowel de spoorwegen als de luchtvaart binnen het reisproces hebben gespeeld.¹⁵ Dit brengt als gevolg dat het onderzoeksgebied vrijwel onontgonnen is; zowel nationaal als internationaal is het aantal historici die zich hebben beziggehouden met de geschiedenis van de autocarsector wellicht te tellen op een hand. Gezien het feit dat we af te rekenen hebben met een voor historici onontsloten gebied maakte dit de zoektocht naar een probleemstelling er niet makkelijker op. Evenwel laat dit wel de ruimte voor een ruime bespreking van de sector, of althans een aanzet daartoe.

Komt daarbij dat het autocarwezen als transporttak geen monoliet is die slechts uit enkele diensten bestaat. Vandaag zijn er binnen het gemeenschappelijk vervoer een groot aantal diverse diensten aanwezig die zich elk op hun eigen taak toespitsen. Ook de terminologische verwarring met de autobus kan leiden tot problemen. Een autocar is een bus, maar tegelijk ook geen autobus. Het lijkt ons aangeraden even kort in te gaan op de verschillen. In zekere zin onderscheidt de autobus zich van de autocar door het uitvoeren van geregeld vervoer dat we min of meer in lijndiensten kunnen vertalen. De autocar daarentegen, waarvoor ook de synoniemen toerwagen of touringcar circuleren, is in principe ook een bus, maar zal zich eerder toeleggen op ongeregeld vervoer. Daarnaast zijn er ook enkele fysieke verschillen. De autobus wordt fysiek gekenmerkt door een lage bodem, de aanwezigheid van staanplaatsen, en weinig of geen bagageruimte. De touringcar is min of meer het tegenbeeld van de autobus; ze bezit een hoge bodem, heeft enkel zitplaatsen, en beschikt wel over bagageruimte.¹⁶

In de domeinen waarin de autocar actief is wordt er nogmaals een onderscheid gemaakt tussen bijzonder geregeld vervoer en ongeregeld vervoer. Bijzonder geregeld vervoer kunnen we ook min of meer rekenen onder geregeld vervoer maar zijn weliswaar geen lijndiensten. Het gaat in dit geval over het gemeenschappelijk vervoer van bepaalde categorieën personen, met uitsluiting van andere reizigers, volgens een bepaalde frequentie en in een bepaalde relatie. Voorbeelden hiervan zijn het leerlingen- en arbeidersvervoer. De laatste categorie is het ongeregeld vervoer. Dit omvat het gemeenschappelijk vervoer van personen over de weg dat niet aan de definitie van het geregeld vervoer voldoet, noch aan deze van het bijzonder geregeld vervoer. Deze laatste categorie wordt verder onderverdeeld in gesloten rondritten, brengvervoer, haalvervoer, en pendelvervoer. Binnen deze categorie wordt het toerisme per autocar uitgevoerd.¹⁷

In het bijzonder wegens de pioniersrol die deze laatste vorm heeft gespeeld binnen de ontwikkeling van het massatoerisme, hebben we na veel wikken en wegen gekozen om ons verder te verdiepen in deze laatste categorie. Het lijkt ons daarbij ook de meest interessante piste om verder uit te werken. Vooral als we de relatie tussen dit transportmiddel en de opgang van een maatschappijwijde toeristische beweging willen bestuderen. Ook dit is min of meer nog steeds een hiaat binnen de geschiedschrijving. Hoewel de grote vlucht die het reiswezen maakte na 1950 enorme implicaties had op maatschappelijk en mentaal vlak, hebben veel historici traditioneel zich vooral toegelegd op de *Grand Tour* en studies naar elitair kuuroordtoerisme.¹⁸ Zeker in België is het aantal werken die zijn verschenen over de opgang van het massatoerisme op zijn minst bedroevend te noemen. Het lijkt ons in deze casus uiterst interessant om na te gaan in welke mate de autocarsector in België het maatschappijwijde toerisme faciliteerde. Wanneer we het massatoerisme willen toelichten komen we vrijwel automatisch in de jaren vijftig van de twintigste eeuw terecht. Hoewel in België vanaf 1936 de

¹⁵ J.K. Walton, *art. cit.*, p. 146.

¹⁶ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willems, *op. cit.*, pp. 3-4.

¹⁷ *Ibid.*, pp. 3-4.

¹⁸ C.M. Kopper, "The breakthrough of the package tour in Germany after 1945", in: *Journal of Tourism History*, 1 (2009), 1, p. 67.

zogenaamde *congé payé*, het betaald verlof haar intrede doet; duurt het tot 1950 eer een brede volksbeweging die jaarlijks op vakantie trok zich op gang begint te trekken.¹⁹

Het lijkt ons dan ook toepasselijk om de kern van ons onderzoeksgebied te centreren rond de vormende periode van het massatoerisme. Deze periode lijkt zich uit te strekken vanaf de jaren vijftig tot de jaren zeventig; niet toevallig lijkt dit op het eerste gezicht samen te gaan met de bloeitijd van de toerwagen in België.²⁰ Gezien we ook de intentie hebben om de geschiedenis van de autocarsector in België toe te lichten zullen we onze tijdsafbakening deels moeten bijstellen. De vroegste sporen van de autocar – of althans een dienst per bus die enkele gelijkenissen vertoonde – in België leiden terug naar het einde van de Eerste Wereldoorlog. We hebben ook een weloverwogen eindpunt vastgesteld op 1990. De reden hiervoor vinden we terug in het verschijnen van competitieve vliegtuigtickets die de verre autocarreizen naar het zuiden quasi lieten verdwijnen.²¹

In zekere zin zitten we dus met een dubbele vraagstelling. Enerzijds, en hoofdzakelijk willen we een licht laten schijnen op een domein van de geschiedenis die voordien in België tot nu toe nog niet behandeld is. Hierin zullen we dieper ingaan op de belangrijkste evoluties, kwesties en problemen waarmee de autocarsector in België werd geconfronteerd. Anderzijds zullen we in iets mindere mate ook trachten de rol van de autocar in het ontluikende massatoerisme te schetsen. We beseffen dat we met een brede probleemstelling af te rekenen hebben, maar gezien het gebrek aan voorgaande studies over dit onderwerp zijn we wel enigszins verplicht om een meer algemenere aanpak te volgen. Echter hopen we met dit werk wel bij te dragen tot een verdere uitdieping van het onderwerp in de toekomst.

¹⁹ K. Ennekens, *Verhalenbazaar: Vakantieherinneringen van 1930 tot 1980*, Antwerpen, Pandora, 2006, p. 67.

²⁰ E. Furlough, "Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s", in: *Comparative Studies in Society and History*, 40 (1998), 2, p. 262.

²¹ I. Siebens, M. Addiers, G. Troukens, et al. *Handboek Toerisme: Overzicht van de Reissectoren de Transportmiddelen*, Leuven, Lannoo Campus, 2013, p. 123.

Structuur

Deze masterscriptie bestaat uit een achttal hoofdstukken. Hierna volgt een besluit waarin we onze bevindingen zullen neerschrijven. Het besluit wordt opgevolgd door de bibliografie en een reeks bijlagen. De bijlagen bevatten onder meer de statistische data van de autocarindustrie in België; daarnaast hebben we ook enkele teruggevonden reisbrochures bijgevoegd die een blijk geven van een aantal bestemmingen en routes die door de autocar in de voorbije decennia werd aangedaan. We hebben gekozen voor een vrij onorthodoxe aanpak. Zo hebben we in de eerste vier (kortere) hoofdstukken hoofdzakelijk een chronologische volgorde gehanteerd: respectievelijk de negentiende eeuw, de eeuwwisseling, het interbellum en als laatste de periode van wederopbouw volgend op de Tweede Wereldoorlog. Hierna bespreken we het blok van ruwweg veertig jaar in enkele aparte hoofdstukken. De reden hiervoor is dat we deze periode moeilijk los van elkaar kunnen zien. Eenmaal reisbureaus, bepaalde transportmiddelen, een beginnend autosnelwegnet, vakantietoelage en dergelijke andere faciliteiten zich geworteld hadden, veranderde de structuur van de reissector nauwelijks nog – de invulling is natuurlijk een ander verhaal.

In het eerste hoofdstuk bespreken we het ontstaan van de voornaamste vormen van het gemeenschappelijk vervoer in Europa. Het lijkt ons interessant om de voorgeschiedenis van het bus- en autocarvervoer te schetsen. Hierin vertrekken we bij de vroegste experimenten in het zeventiende-eeuwse Parijs, daarna bespreken we introductie en het gebruik van de omnibus, gevolgd door de stoombus, de zogenaamde *diligence*. Uiteindelijk maken we de stap naar de motorbus, die net voor de twintigste eeuw haar opwachting maakte. In het tweede hoofdstuk gaan we dieper in op het ontstaan van het lustvervoer vanaf de eeuwwisseling, waarin we de rol van de *charabanc* zullen bespreken. Het derde hoofdstuk bespreekt de introductie van de autobus en – in zover het toen al mogelijk was – de diensten van de autocar in België en Europa gedurende het interbellum. Hoofdstuk vier behandelt de situatie van het autobus- en autocarwezen gedurende en net na de Tweede Wereldoorlog.

In het tweede blok van deze masterscriptie volgen nog vier hoofdstukken. In hoofdstuk vijf bespreken we de opgang van het massatoerisme in België. We verduidelijken hierin de voornaamste evoluties, in het bijzonder de Belgische vakantieparticipatie en -toelage, net als de achterliggende economische factoren die dit mogelijk maakten. De rol van de touringcar binnen het massatoerisme wordt uitgebreid besproken in hoofdstuk zes, waarin we bijzondere aandacht aan de evolutie van de rondritten en pendelreizen zullen schenken, net als de influx van Britse vakantiegangers die per Belgische bus op reis trokken. Het voorlaatste deel bespreekt breed de gevolgen van de Europese integratie voor de sector. Dit wordt echter zeer ruim opgevat, zo wordt er ook aandacht uitgetrokken voor de aanbouw van de autosnelweg. We sluiten dit werk af met het bespreken van de verschillende soorten concurrentie: gaande van protectionisme, de rol van de spoorwegen, tot de onderlinge concurrentie.

Bronbespreking

We hebben hierboven al kort gewezen op de problematische situatie omtrent het onderzoek naar de rol van de autocar binnen het reiswezen. Het is verbazingwekkend hoe weinig werken er gepubliceerd zijn omtrent dit onderwerp, nationaal en internationaal. Het is echter een chronisch probleem binnen dit onderzoeksgebied. In vrijwel alle geconsulteerde werken klagen de auteurs over het gebrek aan documentatiemateriaal. Walton omschrijft de situatie als volgt: “...*The article is necessary speculative. It opens out a theme whose neglect must be ascribed to the scattered and fragmentary nature of the sources, the lack of dedicated archives and the absence of relevant, comparable historical statistics for the period under review. The thin and scattered nature of the material has necessitated a qualitative methodology, verging on bricolage, making creative use of whatever relevant material comes to hand.*”²² Het is een hinderpaal dat zich niet enkel voor historici voordoet. Ook in meer economische kringen horen we gelijkaardige stemmen. Zo schrijft Lowing in een artikel over de Europese bus/autocar vakantiemarkt het volgende: “*The European bus industry [...] is perhaps the least well documented section of the leisure travel industry in Europe. Even the state owned railway networks of Europe [...] publish more detail than the bus operators.*”²³ Volgens Lowing ligt de reden hiervoor in het feit dat de markt in Europa zeer gefragmenteerd is. Bovendien oppert hij als reden het feit dat de autocar een van de minder glamoureuze transportmiddelen is, en dat het beeld van de autocar eerder gericht is op de lagere segmenten van de markt.²⁴

Een andere toerismekenner, Page, sluit aan bij wat hierboven reeds geschreven staat, maar legt de reden voor de afwezigheid van publicaties en ander bronmateriaal bij het volgende: “...*Existing research on the European coach market is fragmented and, where studies do exist, the highly competitive nature of the business often limits their dissemination as sources of market intelligence.*”²⁵ Kusters, die een verhandeling over het toeristisch vervoer schreef, kaart het gebrek aan van studies over de rol en de functie van het vervoer in het toerisme. Ook hij vraagt zich af hoe het komt dat er zo weinig belangstelling is voor een fenomeen dat zo in omvang was toegenomen. Volgens hem lag dit aan het feit dat toerisme een complex verschijnsel is. Ook stelt hij dat de mensen die tewerkgesteld zijn in de toeristische sector zich doorgaans slechts met enkele aspecten bezighouden, en dat hetgene waar zij mee bezig zijn, het toerisme vormt voor hen. Zo geeft hij het voorbeeld van de vervoerder die meestal niet omkijkt naar het feit dat hij toeristen of andere reizigers vervoert. Zolang de mensen maar gebruik maken van zijn vervoersdiensten en de centjes binnenkomen zal de eigenaar zich weinig aantrekken van wat nu net de rol is van zijn beroep.²⁶

In een van de weinig Belgische werken over het autocar(toerisme), een scriptie tot het bekomen van gegradueerde in het toerisme door Willy Berckmans uit 1972, lezen we in zijn dankwoord al dat de realisatie van een eindwerk over het autocarwezen niet gemakkelijk was. Ook hij stelt dat het gebrek aan informatie een probleem vormde.²⁷ Op het vlak van secundaire literatuur zijn er slechts een handvol werken die zich al dan niet gedeeltelijk richten op de geschiedenis van de autocar. Monografieën zijn echter compleet afwezig. Net zoals Walton hebben we ons moeten behelpen met het zoeken van partjes in verschillende boeken en tijdschriften. Naar onze mening is waarschijnlijk het ontbreken van een centraal depot en de combinatie van kleine bedrijven de grootste boosdoener hiervoor. In tegenstelling tot de autocarsector bestaat er wel een museum en bijbehorend archief voor autobussen en trams in Berchem, het *VlaTam*, het Vlaams Tram- en Autobusmuseum. Echter is deze jammer genoeg exclusief toegelegd op het geregeld vervoer.²⁸

Het gevolg is dat we met partjes moesten werken, zowel op het vlak van de autocar als voor het massatoerisme. Gaande van de biografie van Rudolf Vanmoerkerke, de sterke man achter *Sunair*, tot

²² J.K. Walton, *art. cit.*, p. 145.

²³ G. Lowing, “The European coach/bus holiday market”, in: *Travel & Tourism Analyst*, 6 (1990), 1, p. 5.

²⁴ *Ibid.*, p. 5.

²⁵ S.J. Page, “The European Coach Travel Market”, in: *Travel & Tourism Analyst*, 10 (1994), 1, p. 19.

²⁶ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. XII.

²⁷ W. Berckmans, “*Het Belgisch Autocartoerisme*”, Brussel (onuitgegeven scriptie), 1972, p. 1.

²⁸ Meer informatie kan u terugvinden op <<http://www.delijn.be/over/vlatam/index.htm?init=true>>

boeken over buurtspoorwegen of Sabena. Dit hield frequente treinreizen in richting bibliotheken in Antwerpen, Brussel, Gent, Brugge, en Kortrijk. In het bijzonder waren de bibliotheken van Toerisme Vlaanderen en deze van het West-Vlaams Economisch Studiebureau van grote waarde. Beide instellingen houden er een uitgebreide bibliotheek op na op het vlak van reizen en transport. Vooral literatuur op het vlak van toerisme in België was moeilijk te vinden. De meeste boeken zijn verschenen gedurende de jaren tachtig en zijn ondertussen wat achterhaald. Ook moest er gebruik gemaakt worden van verschillende syllabi die gebruikt worden binnen de opleiding toerisme.

Echt problematisch bleek de zoektocht naar primaire bronnen. De autocarwereld staat niet helemaal open voor historici, of is gewoonweg niet echt enthousiast over de studie van haar eigen verleden. Verschillende e-mails richting bepaalde ondernemingen bleven onbeantwoord. Het is pas na e-mailverkeer met autocar- en reiskenner Geert van Lierde dat we enkele concrete contactgegevens konden verkrijgen. Hij verwees ons door naar Luc Glorieux, routinier in de sector, stichter en organisator van *Busworld* – een tweejaarlijkse beurs voor autocarondernemers en busbouwers –, en voormalig secretaris van de belangenverenigingen FBAA en de BAAV.²⁹ Met behulp van L. Glorieux kregen we *carte blanche* om de archieven van het BAAV te doorzoeken. Deze zijn gelegen in het Kasteel van Rumbeke te Roeselare, van waaruit de BAAV ook opereert.

Hoewel we eerlijkheidshalve moeten schrijven dat de archiefbescheiden niet in de beste conditie verkeerden: vele bescheiden waren verkeerd gesorteerd of toonden sporen van aftakeling en vergeling. U zult bijgevolge zien dat we vrij onorthodox naar de primaire bronnen hebben verwezen. Feit is dat er geen foliovermelding of archiefnummers aanwezig waren. Toch bleken de archieven, die grotendeels bestonden uit correspondentie met de leden en de nationale federatie, een vrij waardevolle bron voor informatie. Zeker gezien de belangrijke rol die West-Vlaanderen gedurende decennia uitoefende als aankomstpunt voor de vele Britse toeristen die vanuit Oostende per bus hun reis door het continent aanvingen. De door ons geconsulteerde archieven liepen tussen 1944 tot medio jaren tachtig. Ze bieden dan ook een interessante kijk op de ontwikkeling van het toerisme en de rol die de autocar hierin als transportmiddel op zich nam. Daarnaast vonden we ook in het Kasteel van Rumbeke vrijwel alle uitgegeven vakbladen terug. Zowel het door de nationale federatie uitgegeven maandblad *Transport*, dat in 1964 werd herdoopt tot *Transport & Toerisme*; alsook *Federale Berichten*, het provinciale maandblad dat eerder onregelmatig verscheen. Deze periodieken lieten ons toe de evoluties en problemen binnen het autocarwereldje nauwgezet te volgen.

We moeten ook bekennen dat gezien we in grote mate afhankelijk waren van het provinciaal blad *Federale Berichten*, bepaalde delen wellicht meer zijn geschreven vanuit een West-Vlaamse optiek, al probeerden we dit tot een minimum te beperken. Het merendeel van de archiefbescheiden is ook van dezelfde provincie afkomstig. Gezien de West-Vlaamse federatie een van de grotere spelers was binnen de nationale context stelt er zich echter geen uitgebreid probleem. Al zou het wel interessant zijn om de bescheiden van de federatie aan de andere kant van het land, of aan de andere kant van de taalgrens te gaan bekijken.

Een laatste bron die we hebben geconsulteerd zijn de officiële statistieken met betrekking tot de autocar en het gebruik daarvan uitgaande van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. We zijn wel enigszins teleurgesteld in deze statistische informatie. Ten eerste omdat deze slechts teruggaan tot 1967, oudere informatie was niet meer beschikbaar. Anderzijds omdat deze cijfers geen onderscheid maken tussen het toeristische en niet-toeristische vervoer. Zowel de bijzondere diensten als rondritten en pendelritten vormen samen een geheel zonder onderscheid. Dit liet vlot gebruik in onze casus niet toe. Ten tweede is de definitie van het ongeregeld vervoer zeer breed, zowel uitstapjes van een vereniging naar een lokale markt, of het vervoer van voetbalsupporters valt hier bijvoorbeeld onder. Wellicht is de oudere informatie ergens tijdens het federaliseringsproces verdwenen, zo is mobiliteit vandaag een Vlaamse bevoegdheid geworden. We hebben wel in de eerdere genoemde scriptie van Berckmans de oudere cijfers teruggevonden, die als bron verwees naar het Ministerie van Verkeerswezen.

²⁹ Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren; Beroepsvereniging van Autobus- en Autocarondernemers van West-Vlaanderen.

Hoofdstuk I: omnibus wordt autobus: de wortels van het voertuig

1.1. Inleiding

De autocar die we vandaag op de baan zien rondrijden is het resultaat van ondertussen al enkele eeuwen technologische evolutie, innovatie, en optimalisatie. Het is een verhaal dat van start gaat al in de zeventiende eeuw, wanneer het gemeenschappelijk vervoer in Parijs wordt uitgedacht. Echter vooral in de negentiende eeuw worden er grote stappen gezet om het gemeenschappelijk vervoer te laten bloeien. Rond de eeuwwisseling zou dit leiden tot het ontstaan van de eerste motorbussen en de *charabanc*, een primitief motorvoertuig dat voor toeristische excursies werd gebruikt, om uiteindelijk na de Tweede Wereldoorlog haar huidige vorm te krijgen. In dit hoofdstuk gaan we eerst en vooral de wortels van het gemeenschappelijk vervoer benaderen, en dit gekaderd in een context van razendsnelle technologische vooruitgang die de industriële revolutie met zich meebracht.

1.2. De prille dagen van het gemeenschappelijk vervoer

De vroegste sporen van gemeenschappelijk vervoer vinden we terug in het Parijs van de zeventiende eeuw. In een poging tot een oplossing te komen voor het vervoer van de steeds uitbreidende Franse hoofdstad begon men in het jaar 1662 met het organiseren van een aantal stadslijnen die uitgevoerd werden door paardenbussen. Dit primitief materiaal, dat onder de naam *carrosse* gekend stond en plaats bood aan een achttal passagiers, vervoerde reizigers over een vijftal lijnen die de Parijse binnenstad doorkruisten. Aan een frequentie van een rijtuig per kwartier trachtte men aan een beneficiair tarief verschillende personen in een enkel voertuig te vervoeren. Hoewel de dienst, die ook bekend was onder de naam *carrosses à cinq sols*, gericht was op de middenklasse, werd ze het slachtoffer van haar eigen succes. Vooral het feit dat de routes zo goed uitgewerkt waren leidde tot lange wachtrijen aan de haltes; bovendien was de geringe capaciteit niet voldoende. Het project stierf hierdoor een stille dood, en het werd wachten op de ontwikkeling en introductie van nieuwe paardenbussen met een grotere capaciteit.³⁰ Voor het merendeel van de bevolking, in het bijzonder de onderste segmenten van de samenleving, was transport op dat moment echter nog geen cruciale nood. Er werd immers zeer weinig gereisd tijdens pre-industriële, en vroege industriële samenleving. Arbeiders trokken te voet naar hun werk, of met de hulp van lastdieren. Het leeuwendeel van de ambachten en de meeste arbeiders die in, of in de buurt van de stad woonden moesten bovendien slechts een kleine dagelijkse afstand afleggen. De samenleving was min of meer zelfvoorzienend, en vereiste geen lange afstanden.³¹

1.3. De introductie van de omnibus in de negentiende eeuw

1.3.1. Het ontstaan van de omnibus

In het tweede kwart van de negentiende eeuw maakte de omnibus, een verbeterde variant, haar opwachting in de straten van exploderende bevolkingscentra als Parijs, London en New York.³² Oorspronkelijk dacht men dat de term afgeleid was uit de datief meervoud van het Latijnse *omnes*, en “voor allen” zou betekenen. Echter lijkt een andere mogelijke verklaring te wijzen naar de man die in zekere mate tot de uitvinder van het voertuig kan genoemd worden, Stanislas Baudry. Baudry bezat enkele publieke badhuizen die even buiten de stad lagen. Hij installeerde verschillende lijnen die op regelmatige basis zijn badhuizen met het centrum van Nantes moesten verbinden. Langs een van de routes naar een badhuis bevond er zich een hoedenwinkel met de naam *Omnès Omnibus*, wat vertaald neerkwam op “Omnès voor iedereen”. Ondertussen constateerde Baudry dat veel van de passagiers aan boord van zijn omnibussen wilden stoppen aan de tussengelegen winkels. Om aan deze vraag te beantwoorden positioneerde hij nieuwe haltes waar passagiers konden op- of afstappen. Uiteindelijk

³⁰ P. Laconte, “Smart Segments for Urban Public Transportation: An International Survey of Practices”, in: *Japan Railway Transport Review*, 32 (2002), p. 6.

³¹ W. Wolf. *Car Mania: a critical history of transport*, London, Pluto Press, 1996, p. 131.

³² G. Votolato. *Transport Design: a travel history*, Londen, Reaktion, 2007, p. 26.

werd het aangepaste systeem zo succesvol dat Baudry zich in 1826 helemaal uit de baden terugtrok en zich exclusief ging concentreren op het baanvervoer.³³

In 1828 verkreeg Baudry een officiële licentie om een honderdtal omnibussen door de Franse hoofdstad te laten rijden. Vanuit Parijs verspreidde het idee zich gauw naar andere secundaire steden: waar Bordeaux al voor Parijs toegang had tot de omnibus, werd deze in 1832 ook in Le Havre in gebruik genomen, wat later in 1837 was het de beurt aan Lyon. Ook in Groot-Brittannië werd het vervoermiddel al vroeg opgenomen. Al in 1829 introduceerde George Shilibeer, een Engelse rijtuigbouwer met connecties in Parijs, de omnibus in de Londense binnenstad.³⁴

1.3.2. De verspreiding naar Groot-Brittannië en continentaal Europe

De omnibus was ongetwijfeld revolutionair voor haar tijd. Waar er voordien al wagens bestonden die men kon reserveren om naar een bepaald punt vervoerd te worden, zogenaamde *hackney coaches*, lag het verschil bij de omnibus in de eigenschap dat passagiers onderweg zonder verwittiging konden op- en afstappen. Bovendien viel de kostprijs van een shilling voor een enkel ritje binnen het bereik van brede lagen van de maatschappij. De eerste omnibussen van Shilibeer hadden echter een primitief uiterlijk. Een ruime houten kar in de vorm van een doos, getrokken door een drietal paarden, met een deur aan de achterkant waar de conducteur zich bevond. Binnen in het voertuig zelf waren de passagiers gezeten op twee tegenoverstaande houten banken. Het voertuig van Shilibeer kon een tweeëntwintigtal passagiers vervoeren door de binnenstad. In de jaren hierop werd het model wat kleiner, zodat het mogelijk werd voor de voertuigen om getrokken te worden door slechts twee paarden, wat aanzienlijke besparingen opleverde in de exploitatiekosten. Bovendien plaatste men ook steeds meer zitjes in de voertuigen. De ruimte hiervoor vond men vooral aan de buitenkant van de omnibussen zelf: aanvankelijk eerst naast de bestuurder, en later werden extra rijen aan zitplaatsen – exclusief voorbehouden voor mannen – toegevoegd op het dak van de omnibus.³⁵ In de jaren dertig en veertig van de negentiende eeuw veroverde het voertuig de rest van Europa. Ook buiten Parijs en London begonnen lokale ondernemers kleine transportbedrijven op te richten: Genève in 1833, Birmingham in 1834, Brussel in 1835, Dresden in 1838, Milan in 1841, Portsmouth in 1842, en Berlijn in 1846.³⁶

1.3.3. De brede populariteit in het 19^{de}-eeuwse Londen

Echter zou het voertuig omstreeks 1856 qua ontwerp in een meer definitieve plooi vallen. De LGOC, oftewel de London General Omnibus Company, een vertakking van de Franse Compagnie Générale des Omnibus die kort voordien opgericht werd, loofde een prijsvraag uit ter waarde van honderd Britse pond aan de persoon die een verbeterd design voor de omnibus kon aanbrengen. Het resultaat dat hieruit voortkwam was een veel ruimer voertuig, met genoeg plaats om staanplaatsen te creëren. Ook de breedte van het rijtuig werd uitgebreid naar 137-150 centimeter, wat meer beenruimte voorzag voor de passagiers die nog steeds tegenover elkaar gezeten waren, maar tegelijk nog steeds toeliet voor de omnibus om door de smalle straatjes van de Londense binnenstad te manoeuvreren. Andere verbeteringen konden onder meer teruggevonden worden in de installatie van ruitjes met ventilatieluikjes die tocht verminderden, het gebruik van vloermatten in plaats van stro, en de installatie van gebruiksvriendelijkere treden en hendels voor diegenen die op het dak zaten. Vooral dit laatste kwam de veiligheid ten goede, zeker op koude winterdagen.³⁷

Ongetwijfeld is de grootste nalatenschap van de omnibus de mogelijkheid geweest voor gemeenschappelijk vervoer voor (vrijwel) alle lagen en standen van de bevolking. Met een kostprijs van slechts een enkele shilling in London, of 25 centiem voor een enkel kaartje in tweede klas in

³³ R.P. Roess en G. Sansone, *The Wheels That Drove New York*, Berlijn, Springer, 2013, p. 54.

³⁴ P. Gould, *The Horse Bus: 1662-1932*, in:

<http://www.petergould.co.uk/local_transport_history/generalhistories/general/horsebus.htm>, geraadpleegd op 28.06.14.

³⁵ *Ibidem*

³⁶ A. Costa en R. Fernandes, "Urban public transport in Europe: Technology diffusion and market Organization", in: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46 (2012), 2, p. 273.

³⁷ G. Votolato, *op. cit.*, p. 26.

Parijs, viel het tarief (in theorie) binnen de mogelijkheden van zowel midden- als arbeidersklasse.³⁸ Bovendien was het in Frankrijk bij wet vastgelegd dat niemand de toegang tot de omnibus mocht geweigerd worden. Echter bleef het voornamelijk het transportmiddel bij uitstek voor de middenklasse, de lagere klassen bleven zich immers voornamelijk te voet verplaatsen tot de opgang van goedkopere tickets die gepaard gingen met de aankomst van trams en treinen in de latere decennia van de negentiende eeuw.³⁹ En ook de naam zelf bleef steeds verwijzen naar het democratische karakter van het voertuig, de omnibus, beschikbaar “voor allen”. Het zou echter de opstap vormen die het gemeenschappelijk vervoer in de maatschappij zal cementeren. Toch bleef de omnibus hoofdzakelijk een stedelijk fenomeen. Het bestaande wegennet was immers in de negentiende eeuw op vele plaatsen primitief. Enkel de grotere bevolkingscentra kenden geplaveide wegen, en maakten het mogelijk voor privaat en commercieel verkeer om enigszins te opereren.⁴⁰

1.4. Stoombussen

1.4.1. De pioniersdagen van de stoomdiligence

Een andere belangrijke uitvinding van uitzonderlijk belang voor de ontwikkeling van autobus en autocar is treffend voor de negentiende eeuw, namelijk de grootschalige mechanische aandrijving der voertuigen. Het gradueel verlaten van paardenkracht en het stelselmatige meer beroep doen op zelfaangedreven transport brengt ons naar het prille begin van de negentiende eeuw, toen Richard Trevithick in 1801 samen met zijn neef Andrew Vivian de eerste stoomdiligence voltooide. Waar Trevithick zijn eerste poging nog volledig misliep, waarbij het gevaarte onder haar gewicht door de grond zakte, had hij echter meer geluk met een tweede prototype.⁴¹ Op 24 december in 1801 voltooide hij met succes een geslaagde proefrit. Echter vloog het prototype om onduidelijke redenen diezelfde kerstavond nog in brand.⁴²

Twee jaar later, in 1803 werd een gelijkaardig model voltooid. Op het voertuig werd een carrosserie gemonteerd die plaats bood aan een achttal personen, zo wilde Trevithick aantonen dat het de bedoeling was om passagiers te vervoeren. Echter was een grote dosis behendigheid en durf nodig, gezien het koetswerk waarin de personen vervoerd werden hoog boven de begane grond was geplaatst.⁴³ Bovendien moest men langs grote achterwielen klimmen die een diameter hadden van drie meter. De enorme wielen hadden als taak een betere grip te krijgen op het ongelijk wegdek. In tegenstelling tot de achterwielen, waren die aan de voorzijde van het voertuig aan de kleine kant. De diligence werd bestuurd via een bok die zich aan de voorkant van het voertuig bevond. De gigantische stoommachine die het voertuig aandreef, beschikte naast een ingenieus netwerk van tandraden, drijfstanen en een fameuze boiler ook over een schouw van twee meter hoog om storende rookvorming te vermijden. Daarnaast behaalde het voertuig naar toenmalige standaarden met haar vijftien kilometer per uur een hoge snelheid. Hoewel Trevithick met succes enkele uitjes in London organiseerde was interesse om de vroegste stoomdiligences in te zetten als omnibussen voor publiek vervoer zeer gering, en werd het project onder de titel *London Steam Bus* eerder een financiële tegenslag.^{44,45}

De erfenis van Trevithick en de steeds grotere beheersing van stoommachines maakten wel de baan vrij voor talloze pioniers, die verspreid over de snel industrialiserende landen verder bleven experimenteren met stoomdiligences in hun ateliers. Vooral vanaf halfweg de jaren 1820 werd het bouwen van stoomdiligences algemener, al was het nog voornamelijk een werk van gissen en missen.

³⁸ M. Belenky, “From Transit to Transistoire: The Omnibus and Modernity”, in: *Nineteenth-Century French studies*, 35 (2007), 2, p. 410

³⁹ P. Gould, *art. cit.*, s.p.

⁴⁰ G. Votolato, *op. cit.*, p. 26.

⁴¹ E. Tunis, *Wheels: A Pictorial History*, Baltimore, JHU Press, 2002, p. 49.

⁴² H. Kuipers, *Geschiedenis van de autobus*, Alkmaar, de Alk, 1967, p.2.

⁴³ E. Tunis, *op. cit.*, p. 49.

⁴⁴ H. Kuipers, *op. cit.*, p.3.

⁴⁵ J. Motavalli, *Forward Drive: The Race to Build the Clean Car of the Future*, San Francisco, Sierra Club Books, 2000, p. 4.

Indien men immers stoomdiligences wou bouwen moest men beschikken over enerzijds de nodige expertise op het vlak van de constructie van wagenstellen; anderzijds was een bepaalde kennis van de bouwkunde op het gebied van de constructie van stoommachines ook een must. In het leeuwendeel van de gevallen onder de pioniers was het echter meestal een verhaal van beperkte kennis in de beide domeinen. Hierdoor was de uitvinder annex constructeur verplicht kennis op te doen op experimenterende wijze, wat vaak risico's met zich meebracht. Zeker in de prille decennia van de constructie van stoomdiligences gebeurde het wel eens dat een stoomboiler tijdens een ritje ontplofte.⁴⁶

James Watt nam al een patent op een dergelijke diligence in 1796, maar ging er niet mee door omdat hij het te gevaarlijk achtte; zo verbod hij zelfs dat dergelijke voertuigen in de toekomst zijn huis in Heathfield Hall, Birmingham mochten benaderen.⁴⁷ Waar Watt voor waarschuwde gebeurde effectief. Zo ontplofte in 1825 de boiler van een stoomdiligence die toebehoorde aan het ontdekkersduo Burstall en Hill op de drukke Londense Westminster Road; de ontploffing maakte drie zwaargewonden, en verminkte talloze anderen.⁴⁸ In Glasgow overleed een man door een gelijkaardig incident.⁴⁹ Echter was dit probleem niet enkel eigen aan de primitieve bussen, ook stoomschepen en locomotieven werden er mee geconfronteerd. Aanvankelijk moest men niet te veel verwachten van dergelijke stoombussen; in de meeste gevallen was er enkel sprake van geconverteerde paardenbussen of koetsen waarop een stoommachine werd geplaatst.⁵⁰ Toch werd er naarstig verder gebouwd, en stapsgewijs werd de stoombus betrouwbaarder. Zo slaagde de Britse entrepreneur Goldsworthy Gurney er in dat zelfde jaar al in om met zijn stoombus zonder problemen 85 mijl af te leggen in tien uur.⁵¹

1.4.2. Popularisering van de stoombus

Waar enkele jaren daarvoor, al in 1825 in London enkele stoombussen in dienst waren genomen, kwam een eerste doorbraak in het openbaar vervoer aan de hand van stoombussen die door Walter Hancock werden uitgebaat. In 1833 begon Hancock, een Britse ondernemer, met het uitbaten van een vaste pendeldienst in London – die in concurrentie was met de door paarden getrokken omnibus van Shilibeer – tussen de Bank of England en Paddington met een wagen die hij *Autopsy* noemde. Tegen 1836 werden aan de diensten twee nieuwe voertuigen toegevoegd, de *Era* en de *Automaton*, die respectievelijk plaats boden aan achttien en tweeëntwintig passagiers.⁵²

Stoombussen vervulden hun rol hoofdzakelijk binnen de stedelijke context en op relatief korte lijnen, waar ze in steeds grotere mate als middel functioneerden – samen met de omnibussen – om de expanderende spoorwegen van passagiers te voorzien uit de binnenstad en buitenwijken. Bagwell omschrijft het als volgt:

*“Without carriages and carts the railways would have been like stranded whales, giants unable to use their strength, for these were the only means of getting people and goods right to the doors of houses, where they wanted to be.”*⁵³

1.4.3. Grote tegenstand

Het tegenovergestelde fenomeen speelde zich echter af op langere sectoren en buiten de grote bevolkingscentra van Groot-Brittannië.⁵⁴ Niet alleen de slechte staat van het wegdek verhinderde dit, ook kregen de stoombussen heel wat tegenwerking vanuit verschillende echelons. Naast het al eerder genoemde gevaar van ontploffende ketels heerste ook het foute idee bij het publiek dat de grote ijzeren wielen van de stomers het wegdek meer zouden belasten dan paardenhoeven. Ook de betrouwbaarheid

⁴⁶ F.T. Evans, “Steam Road Carriages of the 1830s: Why did they Fail?” in: *Transactions of the Newcomen Society*, 70 (1998), 1, p. 6.

⁴⁷ J. Motavalli, *op. cit.*, p. 4.

⁴⁸ F.T. Evans, *art. cit.*, p. 6.

⁴⁹ D. Kaye, *Old Buses*, Aylesbury, Shire Publications, 1982, p. 6.

⁵⁰ H. Kuipers, *op. cit.*, p.5.

⁵¹ J. Motavalli, *op. cit.*, p. 4

⁵² D. Kaye, *op. cit.*, p. 6.

⁵³ P. Bagwell, *The Transport Revolution 1770-1985*, Londen, Routledge, 1988, p. 131

⁵⁴ D. Kaye, *op. cit.*, p. 7.

van de stoombussen over lange afstanden, of onder hoge snelheden bleek problematisch, te veel voertuigen hadden te kampen met mechanische problemen onderweg.⁵⁵ Nochtans had een parlementaire commissie op vraag van Gurney in 1831 uitgewezen dat de stoomkoetsen als veilig konden worden beschouwd, en ze niet hinderlijk waren voor paarden of voor de omgeving. Bovendien wees het rapport ook uit dat op termijn de stoombussen sneller en goedkoper het werk van de paarden konden uitvoeren.⁵⁶ Ook vanuit de tolgewegadministratie, zogenaamde *turnpike trusts* kreeg de stoombus heel wat tegenwind te verduren. Die administraties werden vaak nog voorgezeten door leden van de lokale landadel die dikwijls nog omvangrijke stukken grond in beheer hadden, en bijgevolg nog grote belangen hadden in een verder gebruik van paarden in het transport langs de baan.

Er werden dan ook heel wat maatregelen genomen die op zijn minst contraproductief konden worden genoemd. Vooral de tol die de voertuigen moesten betalen om gebruik te maken van bepaalde wegen lag gevoelig hoger bij stoombussen dan bij door paarden voortgetrokken vervoer. Waar men bijvoorbeeld op de tolgeweg tussen Liverpool en Prescot in de jaren dertig van de negentiende eeuw slechts vier shilling moest betalen voor een paardenkoets werd er voor een stoombus een bedrag van twee pond acht shilling aangerekend. Een ander voorbeeld vinden we terug bij de tolgeweg die in Cornwall Ashburton en Totnes verbond. Ook hier betaalden de stoombussen met twee pond een veel grotere bedrag dan de drie shilling die voor paardentuigen moest neergelegd worden.⁵⁷ Ook vanuit de spoorwegbedrijven werd hevig gelobbyd tegen de stoombus. Om de concurrentiekracht van de sector te bestrijden opteerde men om via het Britse parlement legislatie te laten erkennen die de mogelijke expansie van de stoombussen richting langere ritten, en bijgevolg in het domein van de spoorwegen onmogelijk moest maken. Een van de opvallendste maatregelen hierin was ongetwijfeld de ratificering van de zogenaamde *Red Flag Act* uit 1865. Deze wet legde vast dat ruim vijftig meter voor de bus een persoon moest lopen die met een rode doek de aankomst van het voertuig signaleerde. Bovendien kon elke passant te paard, al dan niet in een koets, per wet door middel van een handgebaar de stoombus verplichten tot stilstand te komen. Daarnaast werden ook snelheidsbeperkingen opgelegd, zo mocht een stoombus niet meer dan 6,5 kilometer per uur rijden in landelijk gebied, en slechts iets meer dan drie kilometer per uur in steden.⁵⁸ Later, in 1878, keurde men een andere wet goed die het mogelijk maakte dat op bepaalde wegen stoombussen verboden mochten worden daar waar het risico op beschadiging aan het wegdek schijnbaar het grootst was. Slechts in 1896 zou deze *Red Flag Act* afgeschaft worden, echter liep het tijdperk van de stoombus toen al op haar laatste benen.⁶⁰

1.4.4. Het gebruik van de stoombus buiten Groot-Brittannië

Ook buiten Groot-Brittannië werd er door ingenieurs en ondernemers verder gesleuteld in de hoop het perfecte stoomrijtuig voor gemeenschappelijk vervoer te ontwikkelen. Zo had in Frankrijk Onésiphore Pecqueur al in 1828 een stoomwagen gebouwd die voorzien was van een differentieel en een stuurmechanisme die verbonden waren met twee draaibare wielen. Hierdoor ontstond het mechanisme om te sturen die we tot op de dag vandaag gebruiken in moderne rijtuigen. Ook in België werd er – weliswaar in beperkte mate – gewerkt aan stoomrijtuigen. Zo bouwde de werktuigbouwkundige Karel Dietz samen met zijn vader, Jan Christiaan Dietz, een stoomtrekker waaraan hij enkele rijtuigen koppelde. Hiermee voerden vader en zoon gedurende enkele jaren een lijndienst uit tussen Antwerpen en Brussel, ondanks grote tegenkanting van de spoorwegadministraties. Het project kreeg echter geen vervolg.⁶¹ Alsook in Frankrijk bouwde de klokkengieter Amedée Bollée in 1875 zijn eerste stoomrijtuig, de *L'Obéissante*. Naast een gewicht van vijf ton, was het voertuig van Bollée ook uniek omwille van het feit dat het een van de eerste 'echte' stoombussen was, in de zin dat hij niet zoals zijn voorgangers een paardenkoets of paardenbus ombouwde, maar vanuit een eigen, revolutionair ontwerp de bus construeerde. De stoomkolos had plaats voor een twaalfstal passagiers, en dankzij de met rubber

⁵⁵ F.T. Evans, *art. cit.*, p. 17.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 12.

⁵⁷ P. Bagwell, *op. cit.*, p. 138.

⁵⁸ Respectievelijk vier mijl en twee mijl.

⁵⁹ P. Bagwell, *op. cit.*, p. 187.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 139.

⁶¹ H. Kuiper, *op. cit.*, p. 4.

beklede achterwielen haalde het voertuig een topsnelheid van veertig kilometer per uur. Hij slaagde erin om met zijn voertuig de 230 kilometer tussen Le Mans en Parijs te overbruggen in een twintigtal uren, weliswaar wel met een vijfenzeventig-tal overtredingen.⁶² In 1878 stelde diezelfde Bollée een verbeterde versie van zijn *L'Obéissante* voor op de wereldtentoonstelling van Parijs. Zijn nieuwe voertuig, *La Mancelle*, bereikte een topsnelheid van 50 kilometer per uur. Ook in landen als Italië, Nederland, en de Verenigde Staten werden stoombussen gebouwd.⁶³

1.4.5. Geen blijvende populariteit

Hoewel men bleef verder werken aan de stoombussen was dit op voorhand vaak al een verloren strijd. Waar de hoogdagen van de stoomdiligences plaatsvonden in de jaren dertig van de negentiende eeuw werd het in de jaren veertig al duidelijk dat het voertuig nooit een duurzame pivotale rol zou spelen binnen de transportsector. Vooral het lobbywerk van de sectoren die paarden vereisten en de daaruit volgende concurrentieverstorende wetten speelden hierin een invloedrijke rol. Een ander element dat zeker de zaak van de stoombussen niet heeft geholpen was de anti-machinale, en vaak vrezende houding die een groot deel van de bevolking had tegenover deze revolutionaire nieuwe voertuigen die hun samenleving binnen enkele generaties compleet transformeerde.⁶⁴

Waar zowel de stoombus als de door paarden getrokken omnibus wederzijdse concurrenten waren op korte, lokale routes, werden zij ook zelf op termijn beconcurrerd door de opkomst van enerzijds de metro in de grootsteden, waarvan de eerste lijn in London in 1863 opende, anderzijds door de paardentram.⁶⁵ Vooral die laatste was economisch veel voordeliger om uit te baten. Door de lagere weerstand die de rails boden kon men tot vijftig mensen in een paardentram vervoeren die maar door twee paarden voortgetrokken werd, bovendien waren deze trams ook heel wat comfortabeler door de ijzeren rails.⁶⁶

1.5. De motorbus

1.5.1. Intrede van de motorbus

Het was in elk geval niet de omni- of stoombus die het busvervoer langs de baan populariseerde en in een definitieve plooi liet vallen, hiervoor moest men wachten tot de ontwikkeling van de verbrandingsmotor. Waar Groot Brittannië het gebruik van stoom pionierde was het echter continentaal Europa en de Verenigde Staten die de Britten voorgingen in motortechnologie. Vooral Duitsland nam hierin het initiatief. Al in 1776 ontwikkelde de Duitser Nikolaus Otto de viertaktmotor.⁶⁷ Deze werd in de jaren tachtig van de negentiende eeuw mainstream door de ontwikkeling van zijn landgenoten Gottlieb Daimler en Karl Benz. Benz bouwde zijn eerste rijtuig die op brandstof reed in 1885, het jaar daarop, in 1886, volgde Daimler zijn eerste wagen.⁶⁸ Het gebruik van (aard)olie als energiemiddel voor de aandrijving van rijtuigen zou het speelveld revolutionair veranderen, ook voor uiteindelijk de autobus en autocar.

In het jaar 1895 werd de eerste autobus gebouwd door Benz. Op basis van het in 1894 geïntroduceerde *Landauer*-model bouwde hij een bus die geschikt was om acht passagiers te vervoeren. In datzelfde jaar opende het Duitse *Nethphener Omnibus Gesellschaft* met dit voertuig een lijn tussen de stad Siegen en de omliggende dorpen Nethphen en Deuz. Ook hier echter moest men wegens onrendabiliteit de activiteiten kort nadien reeds staken. Net voor de aanvang van de twintigste eeuw, in 1899, introduceerde Daimler zijn eerste busmodel. Deze maakte deel uit van een hele nieuwe generatie bussen. De dubbeldekker werd aangedreven door een naar toenmalige standaard krachtige viercilinder

⁶² *Ibid.*, p. 5.

⁶³ *Ibid.*, p. 6.

⁶⁴ E. Gregersen, *The complete history of wheeled transportation: From Cars and Trucks to Buses and Bikes*, New York, Britannica Educational Publishing, 2011, p. 29.

⁶⁵ W. Wolf, *op. cit.*, p. 18.

⁶⁶ G. Votolato, *op. cit.*, p. 27.

⁶⁷ P. Bagwell, *op. cit.*, p. 187.

⁶⁸ E. Gregersen, *op. cit.*, p. 32.

van zestien pk waarvan de motor zich voorin het voertuig bevond.⁶⁹ Bovendien reed het gevaarte reeds op luchtbanden. Met een capaciteit van vijftientwintig personen werd het mogelijk om aan publiek transport te doen. Het is dan ook geen verrassing dat het voertuig van Daimler opgekocht werd door een Londense omnibusfirma.⁷⁰ De Britse *Motor Traction Company* gebruikte de bus om in London de route Kensington-Victoria uit te baten.

1.5.2. Voordelen van de benzinemotor

Het nieuwe systeem, waarbij kleine hoeveelheden gedistilleerde aardolie verbrand werden in een motor bleek heel wat efficiënter dan de grote hoeveelheden kolen en water die vereist waren om de stoombussen aan te drijven. De benzine kon bovendien gemakkelijk in een tank aan boord bewaard worden of onderweg bijgevuld worden. Kwam daarbij het voordeel dat benzine op het moment van de doorbraak wijd verspreid was en al gebruikt werd in onder meer verwarming, verlichting, en lubricatie.⁷¹ Daartegenover waren stoomwagens beperkt in hun bereik door de regelmatige onderbrekingen die men aan bevoorradingsplaatsen moest maken om kolen en water aan boord te nemen.⁷² Bovendien duurde het vaak nog een klein half uur eer er voldoende druk in de stoomketel was om het voertuig te kunnen laten voortbewegen.⁷³ Een diesel- of benzinemotor bleek ook heel wat efficiënter en goedkoper dan paarden. Niet alleen kon een benzinemotor een zwaardere lading aan.⁷⁴ Het waren immers ook de hoge kosten die gepaard gingen met het onderhoud en de vervanging van de trekpaarden die de prijs voor het transport en goederen vaak omhoog liet schieten.⁷⁵ Het publiek stond ook positiever tegenover de nieuwe reeks motorvoertuigen. Getuige hiervan was onder meer de afzwakking van de beruchte *Red Flag Act* in 1896, die de maximum snelheid van zelfaangedreven voertuigen opkrikte tot bijna 23 kilometer per uur.^{76, 77} Met het stijgen van de betrouwbaarheid en duurzaamheid van de benzinemotor in de jaren na de eeuwwisseling werd het pad geëffend voor een grootschalige motorisering van de industriële landen.⁷⁸

1.5.3. De motorbus veroverd de straten

Getuige van deze evolutie was de extreme omschakeling van het Londense openbaar vervoer van paardenomnibussen richting motorbussen. Waar in 1905 slechts een twintigtal motorbussen ingeschreven waren in de hele stad, waren dit er reeds 1000 in 1908. In 1913 werd slechts zes percent van het personenvervoer nog uitgevoerd door paardenkracht.⁷⁹ De versnelling werd ook geholpen door de introductie na 1908 van autobussen die heel wat steviger waren, en in staat waren te stoppen en te starten zonder de passagiers door elkaar te schudden.⁸⁰ Ook in België vond het eerste experiment met motorbussen plaats in deze periode. In 1907 werd de eerste automobiellomnibus ingezet. Het waren voertuigen die een topsnelheid van vijftien kilometer per uur konden halen en plaats boden aan 32 passagiers, twaalf zitplaatsen en twintig staanplaatsen. Echter werd de dienst al gauw afgevoerd wegens technische problemen.⁸¹ De stoombussen leken in het eerste decennia van de twintigste eeuw nog de snelle verovering door de motorbussen te weerstaan, er reden in London nog genoeg bussen van de merken Gillett, Clarkson en Thornycroft rond; ook in Parijs bleven de voertuigen van De Dion

⁶⁹ H. Kuipers, *op. cit.*, p. 7.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 8.

⁷¹ *Ibid.*, p.10.

⁷² T.C. Barker en D. Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, New York, Cambridge University Press, 1995, p. 76.

⁷³ J. Motavalli, *op. cit.*, p. 7..

⁷⁴ G. Votolato. *op. cit.*, p. 66.

⁷⁵ W. Wolf, *op. cit.*, p. 16.

⁷⁶ 14 mijl per uur.

⁷⁷ P. Bagwell, *op. cit.*, p. 188.

⁷⁸ T.C. Barker en D. Gerhold, *op. cit.*, p. 76.

⁷⁹ P. Bagwell, *op. cit.*, p. 209.

⁸⁰ T.C. Barker en D. Gerhold, *op. cit.*, p. 78.

⁸¹ R. De Borger, "50 jaar FBAA ... even napraten over wat er voordien gebeurde...", in: *Transport en Toerisme*, 35 (1979), 376, s.p.

en Serpollet de stadroutes uitvoeren.⁸² Op lange termijn bleken deze voertuigen echter niet meer viabel te zijn.

Toch moeten we er op hameren dat het vervoer met de bovengenoemde bussen, net als vrijwel alle andere voertuigen, meestal een ver van comfortabele rit was. Waar men in de steden nog enigszins comfortabel kon rijden op de eerst met kasseien bedekte wegen, die vanaf de jaren 1840 met macadam zouden worden geplaveid, was het buiten de steden vrijwel onmogelijk om lange afstanden op de afstandse wegen af te leggen.⁸³ Waar de meeste wegen van de negentiende eeuw in de zomer na de passage van een motorvoertuig enorme hinderlijke stofwolken achterlieten, werd het in de winter een enorme opgave om het voertuig heelhuids door de modderige wegen te manoeuvreren.⁸⁴ Bovendien werden de passagiers in de primitieve voertuigen overgelaten aan de natuurelementen, was de ophanging van de voertuigen beperkt, de vulling van de zitjes te dun, de ruimte in de cabine te beperkt, en waren ze onveilig.⁸⁵

Waar het de negentiende eeuw was die de radertjes in beweging zette zou het echter de twintigste eeuw zijn die de vruchten van al het voorgaande pionierswerk kon plukken, niet alleen op het domein van commercieel personen- en vrachtvervoer, maar ook voor het ontluikende toerisme langs de baan.

⁸² H. Kuipers, *op. cit.*, p. 8.

⁸³ Volatolo, *op. cit.*, p. 26.

⁸⁴ Bagwell, *op. cit.*, p. 188.

⁸⁵ Volatolo, *op. cit.*, p. 26

Hoofdstuk II: De autobus als lustvervoer rond de eeuwwisseling

2.1. De *charabanc* maakt haar opwachting

Rond de eeuwwisseling maakte een nieuw soort motorbus haar intrede, de *wagonette*. De *wagonette* was een neventype van de autobussen die afgeleid was van de paardenkoetsen. Deze werd gekenmerkt door haar open design, en bood meestal plaats aan een zestal inzittenden.⁸⁶ Waar rond het jaar 1905 de autobus nog geen vaste voet aan de grond had kunnen zetten bleken de *wagonettes* wel een commercieel succes te worden. Het werd het voertuig bij uitstek voor zondagsuitstappen, maar kon ook op buslijnen ingezet worden.⁸⁷ Enigszins namen deze *wagonettes*, die ook gekend stonden onder de naam *charabancs*, of in de volksmond *chara's*, de rol over van de paardenkoetsen die voordien al ingeschakeld werden om aan excursies te doen.⁸⁸ Volgens Taylor trokken de eerste gemotoriseerde *charabancs* er al rond 1905 op uit om interessante bezienswaardigheden aan te doen, soms zelfs gedurende meerdere dagen.⁸⁹ Zo wordt in het bijzonder het Lake District, een bergachtige regio in Noordwest-Engeland genoemd als een van de vroegste bestemmingen die door de *charabancs* werden aangedaan.⁹⁰

De term *charabanc* zelf was afkomstig van het Franse *char-à-bancs*. Hiermee bedoelde men een soort voertuig dat in de jaren veertig van de negentiende eeuw haar intrede maakte in Frankrijk. Het voertuig was in feite niets meer dan een lange wagon met banken. Het ontwerp evolueerde naar een vierwielige koets met enkele naar de voorzijde gerichte banken dat door een zestal paarden werd getrokken, en zeer in trek was bij aristocratie en rijke industriëlen om met gasten te reizen naar jachtpartijen en races. Het voertuig verspreidde zich razend snel over het Kanaal nadat de Franse burgerkoning Louis-Philippe in 1844 een exemplaar had geschonken aan de Britse koningin Victoria. Na verloop van tijd werd de *charabanc* gemeengoed en veranderden de opdracht voor het voertuig. De capaciteit nam toe en het aantal trekpaarden verminderde van zes naar drie, en later naar twee. Het werd gebruikt voor zondagse schooluitstappen, arbeidersuitjes, en sightseeing.⁹¹ Echter werd de *charabanc*, net als zoveel andere voertuigen op termijn voorzien van een benzinemotor.⁹²

2.2. Reizen per *charabanc*

Op excursie gaan met dergelijke prille *charabancs* was aanvankelijk vooral weggelegd voor avonturiers. Met motortechnologie nog in haar kinderschoenen waren het vaak onbetrouwbare, ratelende voertuigen die stofwolken en rook achter zich lieten.⁹³ Bovendien hadden de eerste *charabancs* vaak geen dak, waardoor passagiers aan boord vaak een paraplu bij de hand moesten hebben indien men droog op het vertrek- of eindpunt wilde arriveren.⁹⁴ Gezien hun populariteit gebeurde het frequent dat de *charabancs* overbeladen werden, met vaak fatale gevolgen wanneer deze in een ongeluk betrokken waren. Een van de eerste taken die *charabanc* op zich nam was het vervoeren van de katoenarbeiders uit de streek van Lancashire en Yorkshire die op jaarlijkse daguitstap naar de badplaatsen van Blackpool en Scarborough trokken.⁹⁵ Nog in het noorden van Engeland, in Bradford, was er al in de jaren voor 1910 melding van regelmatige *charabanc*-uitstappen naar omliggende bezienswaardigheden. Hoog op de lijst stonden plaatsen zoals Skipton, Grassington, en Ilkley; ook watervallen en aangelegde tuinen genoten enige populariteit.⁹⁶

⁸⁶ H. Kuipers, *op. cit.*, p. 8.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 10.

⁸⁸ K.L. Taylor, "The Development of Motor Coach Touring", in: *Tourism Review*, 11 (1956), 1, p. 20.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 21.

⁹⁰ C. Mulley, "Passenger transport in the UK 1920-1950: The drive for 'co-ordination' of transport modes", in: *Working Paper ITLS-WP-10-03*, p. 3.

⁹¹ A. Townsend, *The Charabanc: the Early Days of Motorised Coach Travel*, Stroud, Amberley, 2012, s.p.

⁹² D.J. Croft, *Bradford Transport*, Stroud, Amberley, 2010, s.p.

⁹³ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 20.

⁹⁴ A. Townsend, *op. cit.*, s.p.

⁹⁵ A. Townsend, *op. cit.*, s.p.

⁹⁶ D.J. Croft, *op. cit.*, s.p.

Motortechnologie verbeterde in ijftempo gedurende het eerste decennium van de twintigste eeuw. Het gevolg hiervan was dat bussen aan steeds hogere snelheden konden rijden, en zo hun reikwijdte konden verbeteren om verdere bestemmingen te kunnen bereiken. Naast het toenemen van zondagse uitstappen met de charabanc of motorbus ontstond er ook een markt voor langere trips.⁹⁷ Al in 1910 wordt er melding gemaakt van een tour door Noord-Wales door het bedrijf Chapman uit Eastbourne, in het zuidoosten van Engeland.⁹⁸ De tour werd zo een dergelijk succes dat meerdere ondernemingen met een gelijkaardig programma op de proppen kwamen. Zo organiseerde men in 1913 al een tour die in eenentwintig dagen vanuit het zuiden van Engeland naar John O’Groats, het noordelijkste punt van Schotland reed, en terug.⁹⁹ Dat er ook buiten het Verenigd Koninkrijk al gelijkaardige excursies werden uitgevoerd bewijst een foto die per brief die in 1909 aan een vrouw uit Aalst werd verstuurd waarop we een gezelschap toeristen herkennen met een onderschrift die spreekt over “een prachtige en verrukkelijke tocht naar Menton.”¹⁰⁰ In 1914, het jaar waarin de Eerste Wereldoorlog aanving, lezen we in een brochure over de eigenschappen van een motorbus de volgende beschrijving:

*“... the cover over the top which together with the glass windows all round, enable the passengers to take advantage of all weathers... whilst perfect ventilation is ensured by the clerestory windows... It is hoped the ladies will wear hats or caps as small as possible. It is very unfair to other passengers if their view is obstructed by the hats or feathers of ladies in front of them.”*¹⁰¹

Belangrijk hierin is ongetwijfeld de verschillende verwijzingen naar een aangepast interieur die neigt naar deze van de contemporaine touringcar. De vermelding van een interieur die de passagier comfortabel lijkt te houden ongeacht de klimatologische omstandigheden buiten de bus, de nadruk op ruiten die de passagiers in staat stellen om aan sightseeing te doen; dit zijn allemaal elementen die lijken te wijzen op een voertuig dat exclusief voor toeristische doeleinden gebruikt kan worden. De vermelding van een voorstelling op een autosalon dat in 1914 doorging in de Londense Olympia-beurshal, waar een charabanc met vast dak en comfortabele stoelen voorgesteld werd lijkt deze opinie kracht bij te zetten dat men stelselmatig afstapte van de primitieve char-à-bancs.¹⁰²

Toch moeten we in deze context de opmerking maken dat we hierboven slechts selectieve voorbeelden hebben besproken. Het lijkt ons erg moeilijk om een absoluut startpunt vast te pinnen die een era van toerisme met gemotoriseerd wegvervoer doet aanvangen. De reden hiervoor is grotendeels terug te vinden in het feit dat onze historische kennis over deze vorm van excursies en prille gemotoriseerde reizen zeer gering is. Niet alleen omdat dit nog nauwelijks door historici onderzocht is, maar ook omwille van het gebrek aan statistische informatie. De officiële Britse statistieken omtrent autocars beginnen slechts vanaf de eerste reguleringen in 1930. Het gevolg is dat de weinige stukken informatie waarover we kunnen beschikken grotendeels een anekdotische achtergrond hebben.¹⁰³

2.3. Een markt van extremen

Als we kijken naar de doelgroepen die aan dergelijke prille uitstappen en reizen langs de baan hebben geparticipeerd moeten we een onderscheid maken. Enerzijds was er een markt voor de arbeidersklasse. De Britse overheid kwam al vroeg tegemoet aan de verzuchtingen van de arbeiders die sinds het begin van de negentiende eeuw geconfronteerd werd met een steeds kleinere hoeveelheid aan vrije tijd. Verschillende wetten werden ingevoerd vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw die de werktijd systematisch beperkten. Zo werd met de *Factory Act* van 1850, die in 1867 en 1874 de werkdag in duur beperkt. En met de goedkeuring van de *Bank Holiday Act* uit 1871, die in 1875 werd uitgebreid, werden enkele nationale vrije dagen toegekend aan de arbeidersbevolking. Naast Kerstmis en Goede Vrijdag werden Tweede Pinksterdag, Paasmaandag, de eerste maandag van augustus, en Tweede Kerstdag erkend als nationale feestdagen, al bleven deze onbetaald. Zo kon men naast de

⁹⁷ T.C. Barker en D. Gerhold, *op.cit.*, p. 78.

⁹⁸ P. Bagwell, *op. cit.*, p. 216.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 216.

¹⁰⁰ G. Renoy en P. De Moor, *Honderd Jaar Toerisme*, Tielt, Lannoo, 1997, p. 59.

¹⁰¹ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 21.

¹⁰² A. Townsend, *op. cit.*, s.p.

¹⁰³ C. Mulley, *art. cit.*, p. 5.

traditionele rustdag op zondag genieten van enkele dagen ontspanning daarbuiten. Het gevolg hiervan was de oprichting van onder meer sportclubs, muziekgezelschappen en arbeidersclubs.¹⁰⁴

Typerend voor deze nieuwe gezelschappen was het ontstaan van zogenaamde interne *savings clubs*, die ook bekend stonden als *going away clubs*. Dit waren fondsen die binnen de nieuwe sociale groeperingen opereerden als spaarkassen waar door de arbeiders wekelijks een klein bedrag aan werd afgestaan.¹⁰⁵ Dit stelde hen in staat om jaarlijks te genieten van een (verlengd) weekend of week aan de kust in het gezelschap van familie en vrienden. Vanaf de jaren 1870 vond dit systeem algemene ingang in de katoendorpen van Lancashire. Vanuit deze streek trok men voornamelijk naar de badsteden aan de Engelse en Welshe kust zoals Blackpool, Rhyl, Douglas, New Brighton en Scarborough, op zoek naar vertier en wat vrije tijd.¹⁰⁶

Rond de eeuwwisseling werd dit fenomeen gemeengoed in Groot-Brittannië, zo trokken volgens een enquête uit 1901 al meer dan vijftig percent van de arbeiders uit York tenminste enkele dagen op verlof buiten de stad.¹⁰⁷ Ongetwijfeld was er rond de eeuwwisseling al een vraag in Groot-Brittannië naar charabancs om het vervoer van gezelschappen naar toeristische bestemmingen en bezienswaardigheden te verzorgen. Aanvankelijk was echter de trein het middel bij uitstek om zich te verplaatsen richting deze badsteden. Over het uitgebreide spoorwegnetwerk van Groot-Brittannië kon men in eerste, tweede, of derde klasse relatief comfortabel, veilig, en snel sporen tussen badstad en grootstad. Anderzijds suggereert de beperkte vakantie van de Britse arbeidersklasse wel dat de langdurige excursies die meer dan enkele dagen in beslag namen wellicht het speelveld waren van meer gegoede klassen die de tijd en het geld beschikbaar hadden om er eventjes tussenuit te knippen. Het ligt ook in lijn met het veranderende reisgedrag van de elitaire klassen op het einde van de negentiende eeuw; die naarmate de steeds grotere aanwezigheid van arbeiders en hun gezinnen aan de kusten minder toegankelijke resorts gingen opzoeken in Schotland, Ierland, en het al eerder genoemde Lake District.¹⁰⁸

2.4. Voordelen aan het voertuig

De charabanc bezat ongetwijfeld enkele troeven die het mogelijk maakte te concurreren met de spoorwegen. Eerst en vooral was niet elke stad of dorp aangesloten op het spoorwegnet. Het voertuig kon eenvoudig een markt bedienen op plaatsen waar de treinen simpelweg niet reden. Bovendien was de trein in haar bestemmingen beperkt tot de plaatsen waar rails lagen; de charabanc daarentegen stond vrij te starten of stoppen zolang er maar een weg aanwezig was. Een tweede belangrijk voordeel lag in de zware regulering waaraan de Britse spoorwegenbedrijven onderhevig waren.¹⁰⁹ De charabanc kende vrijwel geen beperkingen tot de eerste wetgeving in 1930. Dit maakte het wellicht heel simpel om een charabanc voor een groep te charteren, waarbij tussen pot en pint veelal een prijsje kon gemaakt worden tussen de charabanc-eigenaar, die vaak een eenmanszaak beheerde, en een groep die er op uit wou trekken.¹¹⁰ Een laatste punt dat de charabanc – zeker voor ondernemers – aantrekkelijk maakte was het veelzijdige karakter van het voertuig. Afhankelijk van de seizoenen kregen de wagens simpelweg een andere invulling. Zo opteerden de eigenaars van de voertuigen er vaak voor om gedurende de wintermaanden een vrachtcarrosserie te installeren, waardoor het voertuig als vrachtwagen dienst deed. Echter gedurende de drukke zomermaanden, wanneer het toerisme een hoge vlucht nam, kon men overschakelen op een meer passagiers-georiënteerde carrosserie. Hierdoor kende de charabanc een nuttige invulling doorheen het kalenderjaar.¹¹¹

¹⁰⁴ P. Callaghan, *Travel and Tourism*, Sunderland, Business Education Publishers, 1989, p. 30.

¹⁰⁵ M. Easdown, *Lancashire's Seaside Piers: also Featuring the Piers of the River Mersey, Cumbria and the Isle of Man*, Barnsley, Wharnccliffe Books, 2009, p. 9.

¹⁰⁶ P. Callaghan, *op. cit.*, p. 35.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 34.

¹⁰⁸ W. Wolf, *op. cit.*, p. 24.

¹⁰⁹ C. Mulley, *art. cit.*, p. 6.

¹¹⁰ T.C. Barker en D. Gerhold, *op. cit.*, p. 78.

¹¹¹ A. Townsend, *op. cit.*, s.p.

Hoewel we bitter weinig over de situatie in Groot-Brittannië weten is het echter nog slechter gesteld met de beschikbare informatie over dergelijke gemotoriseerde excursies in België en Continentaal Europa. In ons onderzoek hebben we ook geen aanwijzingen gevonden die lijken te wijzen op het uitvoeren van dergelijke excursies in België tot na het aflopen van de Eerste Wereldoorlog.

Hoofdstuk III: Het ontstaan van de Belgische bus- en autocarsector tijdens het interbellum

3.1. Fronttoerisme na de Eerste Wereldoorlog

Met het ondertekenen van de wapenstilstand in het Fôret de Compiègne op elf november 1918 kwam er na vier jaar wapengekletter een einde aan de vijandelijkheden in Europa. In het zwaar getroffen België kon men na vier jaar beginnen met de heropbouw van het land. Naast meer bekende sectoren als de industrie en de verkeersinfrastructuur kwamen ook andere, minder opvallende bedrijfstakken niet ongehavend uit de oorlog. Een van de zwaarst getroffen sectoren was de West-Vlaamse toeristische industrie, in het bijzonder deze van de Belgische kust. Waar deze zich gedurende het laatste kwart van de negentiende eeuw en het eerste kwart van de twintigste eeuw profileerde als de plaats bij uitstek voor de Europese beau monde om er gedurende de zomermaanden te vertoeven, werd deze gedurende vier jaar getransformeerd tot een frontlijn.¹¹² Grote schade aan de toeristische infrastructuur verhinderde een vlotte terugkeer van toeristen. Echter eenmaal het puin geruimd was, en de herstellingen op dreef kwamen begon de toeristische interesse in de streek opnieuw toe te nemen en keerden de toeristen in steeds grotere groepen terug. Een van de eerste nationaliteiten die de weg naar de Belgische kustregio terugvond waren de Britten.

Aangetrokken door de littekens die de oorlog veroorzaakt had werd de Belgische kust, en vooral Oostende voor de Britten de uitvalsbasis bij uitstek om aan fronttoerisme te doen. Het Kursaal, baden en races moesten aanvankelijk wijken voor bezoeken aan loopgraven, oorlogsmusea, Duitse artilleriebatterijen en ruïnes.¹¹³ Onder deze bezoekers bevonden zich ook heel wat groepen van veteranen en families die in de talloze soldatenkerkhoven op zoek gingen naar respectievelijk gesneuvelde of vermiste strijdmakkers en familieleden.¹¹⁴ Dit slagveldtoerisme kende vrijwel onmiddellijk een grote belangstelling, alleen al in de zomer van 1919 bezochten reeds 60.000 personen de slagvelden in West-Europa. En vanaf 1920 werden grote bedevaarten georganiseerd waaraan grote groepen oud-strijders participeerden. Ook al in 1920 werd een eerste geïllustreerde Michelinreisgids uitgegeven over de voornaamste slagvelden.¹¹⁵ In België was er in het bijzonder grote interesse voor de slagvelden rond Ieper, het zogenaamde *Ypres Salient*, Diksmuide, en naast Nieuwpoort ook Zeebrugge.¹¹⁶¹¹⁷

3.2. De bus vult de nood tot toeristisch transport

Echter bleek het transport van deze buitenlandse toeristen een problematische kwestie. Eenmaal de Britse toeristen vanuit Dover met de maaltboten Oostende binnenvoeren moest men dikwijls nog ettelijke kilometers afleggen eer men plaatsen van interesse kon bereiken.¹¹⁸ Gezien de hachelijke staat van de infrastructuur en de transportmiddelen ten gevolge van het oorlogsgeweld moest men op zoek naar nieuwe manieren om tegemoet te komen aan de vraag om gezamenlijke excursies. Als antwoord hierop begonnen enkele Engelse ondernemers met het organiseren van autobusexcursies vanuit de kustcentra.¹¹⁹ Zo kon men omstreeks 1919-1920 al met een Britse bus van de firma Frames Tours op zesdaagse tour gaan langs de slagvelden van Frankrijk en Vlaanderen.¹²⁰¹²¹ Niet veel later zouden hoteleigenaars uit de voornaamste havensteden Oostende, Blankenberge en Zeebrugge het idee kopiëren toen ze inzagen dat er een behoorlijke duit te verdienen viel met het aanbieden van dergelijke

¹¹² M. Constandt, *100 Jaar Toerisme: een Eeuw Vakantie in West-Vlaanderen*, Tielt, Lannoo, 1986, p. 23.

¹¹³ Ibid., p. 23.

¹¹⁴ Y. Duval en G. Van Lierde, *Gesprekken met onze Reispioniers: de Ontwikkeling van het Toerisme in België via een 60-tal interviews: 1949-1999*. Mechelen, Travel Productions, 1999, p. 156.

¹¹⁵ T. Moens, "Op Bedevaart!", in: R. De Herdt (ed.), *Op vakantie!*, Gent, VIAT, 2010, p. 90.

¹¹⁶ M. Constandt, *op. cit.*, p. 24.

¹¹⁷ L. Hoyez, "Het toerisme per autocar in België", in: *Transport: Maandelijkse Revue*, 2 (1945), 8, p. 7.

¹¹⁸ R.F. Coulier, "Omtrent de Oostende-Doverlijn", in: *De Grote Rede*, 20 (2007), 288, pp. 14.

¹¹⁹ M. Constandt, *op. cit.*, p. 24.

¹²⁰ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 21.

¹²¹ L.J. Lickorish en C.L. Carson, *Introduction to tourism*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 1997, p. 21

excursies aan hun hotelgasten.¹²² Een bijzondere rol werd hierin toebedeeld aan de oorlogsveteranen. Velen onder hen hadden immers in de loop van de oorlogsjaren leren rijden met motorvoertuigen, bovendien beschikte een groot aandeel ook over de nodige expertise van de frontregio.¹²³ Zij werden dan ook vaak de eerste chauffeurs annex reisgidsen.¹²⁴

Natuurlijk rijst dan ook de vraag waar men het rollend materiaal haalde om deze excursies uit te kunnen voeren, zeker gezien de afwezigheid van dergelijke vormen van transport in België voor de oorlog. Het gebruikte materiaal vond grotendeels haar oorsprong in de stocks van het Amerikaanse leger. Toen de Verenigde Staten in april 1917 de oorlog verklaarde aan de Centrale Mogendheden, en de Amerikanen vervolgens de Atlantische Oceaan overstaken om aan het front in België en Frankrijk mee te gaan strijden, werden ze vergezeld door een groot aantal motorvoertuigen. Na het aflopen van de vijandelijkheden zat de Amerikaanse legerleiding echter opgezaaid met een grote hoeveelheid aan overbodig rollend materiaal. Voor de Amerikanen kwam het voordeliger uit om de grote stock aan gebruikte militaire vrachtwagens te slijten aan entrepreneurs en andere lokale geïnteresseerden, dan om deze terug te verschepen naar de Verenigde Staten. Het gevolg is dus dat op veel plaatsen een groot aantal vrachtwagens is achtergebleven.¹²⁵

Dat dit overbodige materiaal een vlotte afzet kende wordt bevestigd door het feit dat deze trucks zelfs tot in het neutrale Nederland hun weg vonden. In een periodiek uit 1963 van het Nederlandse streekvervoerbedrijf Maarse en Kroon uit Aalsmeer wordt er melding gemaakt dat de eerste bus waarmee het bedrijf opereerde een Amerikaanse truck was. Het betrof een legertruck van het merk GMC die nog dienst had gedaan in '14-'18, een houten carrosserie had, en die naast een benzinemotor uitgerust was met luchtbanden aan de voorste wielen en massieve rubberen banden aan de achterkant. Waar het voertuig aanvankelijk een andere bestemming had, namelijk het transport van onder meer bloemen, vlees en melk werd deze uiteindelijk omgebouwd voor het personenvervoer door het plaatsen van ramen en bankjes. De passagiers zaten in een U-vorm en de deur bevond zich aan de achterzijde van het voertuig.¹²⁶

3.3. Naar een bredere verspreiding

In België waren het niet alleen de organisatoren van excursies of hoteliers die begonnen te rijden met dergelijk opgelapt oorlogsmateriaal, ook gewone arbeiders die hun kans wilden wagen in een andere professie waagden een gok. Zij schakelden aanvankelijk hun rollend materiaal in voor het transport van grensarbeiders. Immers was na de oorlog de arbeidsmarkt in West-Vlaanderen ingestort. Werk was vrijwel enkel te vinden in de wederopbouw of in de relatief gevrijwaarde industriële centra in Noord-Frankrijk. Dus reden de met arbeiders gevulde bussen tijdens de werkweek 's morgens en 's avonds op en af naar steden als Rijsel en Roubaix. Daarnaast werd een deel van de bussen op zon- en feestdagen, wanneer de fabriek tijdelijk haar deuren sloot, gebruikt om met lokale gezelschappen excursies te ondernemen. Vaak kwamen deze er op vraag van lokale caféclubs. Dergelijke toeristische uitstappen stelden in het begin niet veel voor. Men trok eens een dagje naar zee of men bezocht een lokaal bedevaartsoord, daar bleef het echter bij. Men vertrok om vijf uur 's morgens, om vervolgens na middernacht terug te arriveren, nadat men enkele stamcafés had aangedaan.¹²⁷ Niet alleen omdat de vrije tijd van de arbeider beperkt was, ook het gebruikte materiaal kende haar grenzen. Buiten de vrije tijd was men ook beperkt in de afstand. Met een topsnelheid van twintig kilometer per uur over vaak slecht verharde wegen bleven de meeste uitstappen gelimiteerd tot een vijftigtal kilometer.¹²⁸ Net als de Britse charabancs waren de eerste bussen in België ook nauwelijks bussen te noemen. Het waren

¹²² L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *Inleiding tot de theorie van het autocartoerisme*, s.l.n.d., p. 5.

¹²³ A.J. Burkhart en S. Medlik, *op. cit.*, p. 29.

¹²⁴ M. Constandt, *op. cit.*, p. 24.

¹²⁵ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 5.

¹²⁶ H. Marsman, "40 jaar autobustechniek", in: *'t Stoplicht: bedrijfsorgaan van de N.V. autobusonderneming Maarse & Kroon*, 4 (1963), 7, p.9

¹²⁷ J. Van den Eynde, "50 jaar autocar", in: *Transport en Toerisme*, 31 (1976), 3, p. s.p.

¹²⁸ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op.cit.*, p. 5.

gevaartes met een lage topsnelheid, zonder comfort, ze konden elk moment stilvallen, en waterdicht waren ze al zeker niet.¹²⁹ Hierop is België zeker geen uitzondering geweest. Tot de jaren twintig was de geschiedenis van de bus in feite deze van een motortruck. Vroege bussen bestonden uit een vrachtkassis waarop een buscarrosserie geplaatst werd. Pas in 1921 werd het eerste voertuig met een chassis dat specifiek voorzien was voor busdiensten ontwikkeld door het bedrijf Fageol in de Verenigde Staten.¹³⁰ Het leeuwendeel van het materiaal dat ingezet werd voor het transport van personen langs de baan waren Amerikaanse vrachtwagens van het merk Ford, GMC of Cadillac die grondig onder handen werden genomen. Zo is er het voorbeeld van Ramoudt Tours uit Oostende, waarbij stichter Charles Ramoudt in 1922 een Amerikaanse vrachtwagen kocht die vervolgens doormidden gezaagd werd, waarna een stuk werd tussengelast om uiteindelijk capaciteit voor zestien personen te bekomen.¹³¹

3.4. Reizen per bus in het interbellum

Ondanks het primitieve materiaal werd de bus nu ook in België een vaste waarde voor het vervoer van personen langs de baan. Slagveldtoerisme en arbeidersvervoer werden de motor van het recreatief reizen in België. In de jaren daarop nam het medium steeds meer aan populariteit toe. Dagexcursies gingen naarmate de betrouwbaarheid en het comfort van de voertuigen er op vooruitgang stelselmatig verdere bestemmingen aandoen. En dit niet alleen voor de meer welgestelde klassen. De bus werd een icoon van bevrijding voor de arbeidersklasse in de jaren twintig en dertig. Niet alleen omwille van haar notoire reputatie als rollend café. Samen met twintig tot dertig medepassagiers toeren richting kust, bedevaartsoorden, meren en parken, waar toeristische infrastructuur specifiek voor de arbeidersbevolking begon op te komen, werd een leuke bezigheid. Daarnaast bood de bus ook de kans aan deze laag van de bevolking om plaatsen te zien die men voordien enkel in tijdschriften en almanakken had kunnen bewonderen.¹³² Een voorbeeld bij uitstek hiervan was Parijs. De eerste Parijsreis vanuit Ingelmunster vertrok al in 1926 ondanks hevige kritiek van de dorpspastoor, die vreesde voor de frivoliteit van de Parijse variétheaters. De stad werd in een korte tijd een populaire bestemming.¹³³

Ook langere, meerdaagse routes werden niet langer gemeden. De oorlogssituatie had de technologie een grondige stimulans gegeven. Een van de grote innovaties die de bus en andere motorvoertuigen heeft geholpen was de introductie van de pneumatische band. Het voordeel van deze ten opzichte van de massieve rubberen banden waar men voordien op reed was dat de lucht in de band de weerstand met de grond verminderde. Dit had als gevolg dat grotere snelheden konden worden bereikt, zwaardere ladingen konden worden getrokken, en dat de rit heel wat comfortabeler werd voor de inzittenden.¹³⁴ De bus werd zo steeds meer de directe concurrent voor de spoorwegen op lange afstanden. Zo bereikten Britse tours al in 1921 de Côte d'Azur. In de jaren hierop zou men stelselmatig andere Europese landen aandoen, in 1922 zelfs al tot in Gibraltar.¹³⁵

Ondertussen hadden Engelse ondernemers op twee Amerikaanse trucks Frans koetswerk geïnstalleerd. Ze opteerden echter voor een luxe interieur, met onder meer draaibare fauteuilsstoelen als zitplaatsen, een dak dat open kon, een ingebouwde buffetkeuken, en zelfs een toilet. De voertuigen werden vanaf 1920 ingezet op het traject tussen Calais en de prestigieuze badplaats Nice. De dienst leek het vooral goed te doen in de periode wanneer de vraag naar zitjes op de *train bleu*, de treinverbinding tussen de twee hierboven vermelde steden, het aanbod overtrof. Later breidden de tours zich verder uit. In 1924 bereikte men Noord-Afrika. Tien jaar later, in 1935 organiseerde men al vanuit Engeland reizen naar de Sovjet-Unie om Moskou en Sint-Petersburg per bus te bezoeken.¹³⁶ Naast de Franse hoofdstad

¹²⁹ J. Van den Eynde, *art. cit.*, s.p.

¹³⁰ E. Gregersen, *op. cit.*, p. 103.

¹³¹ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 191.

¹³² G. Votolato, *op. cit.*, p. 70.

¹³³ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem. *op. cit.*, p. 6.

¹³⁴ M.G. Lay, *Ways of the world: A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Sydney, Primavera Press, 1992, p. 148.

¹³⁵ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 21.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 21.

werden vanuit België ook al relatief vroeg andere bestemmingen aangedaan. Zo vond de eerste reis vanuit België naar Nice plaats in 1929; de gehele tour besloeg twaalf dagen. Een andere bestemming die snel aan populariteit won was Lourdes. Ook al in 1929 vertrok de eerste bus naar het bedevaartsoord in Zuidwest-Frankrijk. Een Lourdesreis kon aanvankelijk al gauw tot vier weken in beslag nemen.¹³⁷ Ook de Alpenlanden drongen zich op tot populaire bestemmingen door het hernieuwde ideaal van wilde natuurschoonheid die in fel contrast stond met de geurbaniseerde regio's van West-Europa.¹³⁸ Zo ontvingen Zwitserland, Italië, en Frankrijk elk ongeveer een miljoen toeristen, terwijl Oostenrijk met bijna twee miljoen toeristen de kroon spande.¹³⁹

In de jaren twintig bleef reizen echter een hachelijke onderneming. Voor het vertrek van dergelijke tours moest men stevast het gebruikte voertuig grondig controleren, en om op zeker te spelen ging steeds een kist met reserveonderdelen en enkele nieuwe banden mee op het dak. Voor 1930 was er op het vlak van accommodatie geen uitgesproken verschil tussen enerzijds toerwagens die voor reizen en excursies gebruikt werden, en anderzijds de bussen die voor lijndiensten werden ingezet. Men gaf naargelang het seizoen en de vraag de autobus een andere invulling.¹⁴⁰

3.5. Lijndiensten in het interbellum

3.5.1. De eerste aanvragen

In minder dan tien jaar groeide de bus uit tot een gevestigde waarde als transportmiddel bij uitstek voor vervoer langs de baan. Niet alleen excursies werden uitgevoerd, de jaren twintig waren ook het decennium waarin in België en Nederland een groot aantal particuliere autobusdiensten tot stand kwamen. Waar deze ook geregeld excursies uitvoerden op zon- en feestdagen was hun opdracht toch hoofdzakelijk het uitbaten van particuliere buslijnen. Deze buslijnen vervingen ouderwetse paarden- en stoomtrams die voordien steden met hun periferie verbonden. Net zoals de charabanc, die steeds meer een touringcar pur sang werd, benutte ook de lijnbus de vrijheden van de baan maximaal. De bussen waren flexibeler in het streekvervoer, ze konden zich immers soepeler aanpassen aan veranderende behoeftes en noden door het instellen van nieuwe buslijnen en halteplaatsen. Bovendien waren ze minder log dan de aan de sporen gebonden trams die vaak het verkeer hinderden.¹⁴¹ Een van de eerste aanvragen tot het uitbaten van een buslijn in België werd in 1923 door de Antwerpse Bestendige Deputatie ontvangen. Hierin vroeg de uitgeweken Nederlander M.C. De Bruyn een lijndienst aan die Kontich met Edegem via Oude-God moest verbinden.¹⁴²

In de jaren hierop liepen de aanvragen vlot binnen, maar ook zonder vergunning trokken vele mensen met hun bus de baan op. Vaak waren deze bedrijven van kleinschalige aard, waarbij men slechts een tot enkele lijnen uitbaatte. Het gevolg echter was dat men halfweg de jaren twintig in een chaotische situatie terechtgekomen was waarin vele minionondernemingen elkaar beconcurrerden.¹⁴³ Ook de (buurt)spoorwegen ondervonden veel competitie van de nieuwe spelers. Men was in een anarchie terechtgekomen waarin een gebrek aan regels leidde tot wildwesttoestanden waarin eenieder die een voertuig aanschafte naar willekeur begon te rijden en waarin zelfs concurrerende eigenaars geregeld met elkaar op de vuist gingen.¹⁴⁴ Dit kwam ook de veiligheid helemaal niet ten goede; in 1923 vond een eerste dodelijk ongeval plaats nadat een omgebouwde bus doormidden brak en een passagier

¹³⁷ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 6.

¹³⁸ C. Bell en J. Lyall, *The Accelerated Sublime: Landscape, Tourism, and Identity*, Westport, Praeger, 2002, p. 56.

¹³⁹ L.J. Lickorish en T.C. Middleton, *British Tourism: The Remarkable Story of Growth*, Abingdon, Routledge, 2012, p. 7.

¹⁴⁰ J.H. Drenth, "40 jaar vervoer", in: *'t Stoplicht: bedrijfsorgaan van de N.V. autobusonderneming Maarse & Kroon*, 4 (1963), 7, p.8

¹⁴¹ M.J. Kusters, *Inpakken en Wegwezen: Verhandeling over Toeristisch Vervoer*, Breda, Stichting Nederlands Wetenschappelijk Instituut voor Toerisme en Rekreatie, 1983, p.90.

¹⁴² C. Smits, *Onze Autobus in Beeld*, Edegem, Smits, 1976, s.p.

¹⁴³ M.J. Kusters, *op. cit.*, p.90.

¹⁴⁴ J. Nuyens, "50 jaar in dienst van het publiek", in: *Transport & Toerisme*, 31 (1975), 324 p. 19.

gekneld raakte tussen de delen van het voertuig.¹⁴⁵ Een nieuwe dwingende vervoerreglementering drong zich op.

3.5.2. Een eigen reglementering

Vanaf 1925 moest men een machtiging om een lijndienst uit te kunnen voeren aanvragen aan het Provinciebestuur. Vervolgens onderzocht de Bestendige Deputatie de aanvraag, waarna in het geval van een gunstig advies een toelating werd afgeleverd. In datzelfde jaar werden de eerste machtigingen verstrekt en bekrachtigd door middel van een koninklijk besluit. Enkel de *autobusiers* met een geldige toelating, die tien jaren geldig bleef, mochten hun diensten blijven uitvoeren. De maatregel stelde een einde aan het pionierstijdperk, en veroorzaakte een grote sanering binnen de sector. Als gevolg hiervan werd de kwaliteit van de diensten verbeterd en hadden de gemachtigde eigenaars een bestaanszekerheid verkregen.¹⁴⁶ Niet alleen in België markeerden de jaren twintig het begin van een reglementering voor busvervoer. In de jaren hierop ontstonden ook de eerste autobusfederaties die de belangen van de sector gingen gaan verdedigen.¹⁴⁷ Ook in Nederland werd er in 1926 een vergunningstelsel geïntroduceerd.¹⁴⁸ Het Verenigd Koninkrijk volgde met de Road Traffic Act in 1930, waarbij men verplicht was een licentie aan te vragen die concurrentie met andere transportmiddelen zo veel mogelijk moest doen vermijden. In de jaren na 1930 zou het transport per bus blijven groeien, al zou de expansie door de reglementering wel aan een trager tempo gaan, maar vooral op een meer ordentelijkere manier gebeuren.¹⁴⁹ Bij het aflopen van de licenties in de jaren dertig waren de (buurt)spoorwegen al op hun hoede voor het busvervoer langs de baan. Zelf zagen ze nog geen toekomst in het autobusvervoer, maar ze voelden wel degelijk de concurrentie van de flexibelere en vaak goedkopere voertuigen. Het gevolg was dat de overheid een concurrentievergoeding oplegde aan de lijnen waarvan een gedeelte van de reisweg samenliep met trein of buurttram. Er verdwenen op deze manier nog een aantal bedrijven.¹⁵⁰ Echter waar bovenstaande maatregelen vooral van toepassing waren op lijndiensten werd het excursie- en reisvervoer met de bus relatief vrij gelaten tot 1934. Voor dat jaar waren autocaruitbaters volledig vrij in de keuze voor hun materiaal en de uitvoering van hun reizen, alles werd op initiatief van de ondernemers georganiseerd. Halfweg de jaren dertig werden onder druk van belangrijke vervoermaatschappijen, wat vooral neerkwam op de Belgische spoorwegen, verschillende beperkingen ingevoerd.¹⁵¹

3.5.3. Ruimte voor groei

Onder impuls van de nieuwe reglementering en een gesaneerde sector ontstaan grotere vervoersbedrijven die in de mogelijkheid zijn hun wagenpark fors uit te breiden en te vernieuwen met voertuigen van betere kwaliteit, en vooral van grotere capaciteit. Waar in de eerste jaren vooral bussen van het merk Ford rondreden, vaak nog met een oorlogsverleden, worden deze vervangen door nieuw Belgisch materiaal afkomstig uit de fabrieken van Minerva en Miesse. Het koetswerk dat op het chassis werd geplaatst had ook vaak een Belgische achtergrond; carrosseriebedrijven als Jonckheere, Bogaerts, Stoelen en Bostovo werden hofleveranciers. In de jaren hierop vonden andere innovaties hun weg richting de autobus. Vanaf 1935 verschijnen er bussen met een ingebouwde motor, en vanaf 1938 wordt de radiator op het dak geplaatst.¹⁵² Dat ook de publieke opinie de bus steeds meer leek te smaken als een middel om mee te reizen vinden we terug in het volgende citaat van de hand van een schrijver die het volgende publiceerde in het Bulletin du TCB¹⁵³ op 15 april 1927.

“Het is niet langer het lawaai van de eerste vrachtwagens, met bruggen en vertraagde versnellingsbakken. De motoren zijn geperfectioneerd, de versnellingsbakken geruisloos, er is geen

¹⁴⁵ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 6

¹⁴⁶ J. Nuyens, *art. cit.*, p. 19.

¹⁴⁷ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 6

¹⁴⁸ M.J. Kusters, *op. cit.*, p.90.

¹⁴⁹ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 21.

¹⁵⁰ J. Nuyens, *art. cit.*, p. 19.

¹⁵¹ Leon Hoyez, *art. cit.*, 3, p. 7.

¹⁵² C. Smits, *op. cit.*, s.p.

¹⁵³ Het tijdschrift van de Touring Club de Belgique.

*lawaaï meer dat de reizigers hindert om van het landschap te genieten. Kortom men kan zeggen dat de autocar meer en meer op een grote torpedo gaat lijken, die enkel van een personenwagen verschilt doordat hij tien, veertien, achttien, ja soms zelfs dertig personen kan vervoeren in plaats van vier. Hij rijdt wat minder snel, maar voor het overige biedt hij hetzelfde comfort.*¹⁵⁴

Een tweede stimulans voor het wegvervoer vinden we terug in grote investeringswerken aan het Belgische wegennet. Een eerste stap begon al vroeg na de Eerste Wereldoorlog, al was dit hoofdzakelijk om de door de oorlog beschadigde wegen opnieuw berijdbaar te maken. Het groeiende automobiëlverkeer en het grotere economische belang van wegtransport vanaf de jaren twintig vereisten echter verdere stappen. De echte doorbraak zou er komen in 1928 met de creatie van een nieuw wegfonds, het Bijzonder en Tijdelijk Fonds der Wegen. In de periode tussen 1928 en 1933 zou jaarlijks 100 miljoen frank aan belastinggeld geïnvesteerd worden in de aanbouw en renovatie van staatswegen.¹⁵⁵ Het nieuwe wegfonds zou een decisieve rol spelen in de complete transformatie van de Belgische weginfrastructuur. Toen in 1932 het fonds grotendeels was uitgeput waren reeds 2400 kilometer aan rijkswegen heraangelegd of hersteld. Dit kwam ongeveer neer op de helft van het toen bestaande Belgische wegennet. Een tweede fonds volgde in 1933. Ditmaal werd 800 miljoen frank uitgerekend om de herstellingen verder te kunnen uitvoeren.¹⁵⁶ Echter begon men al in de jaren dertig op sommige plaatsen, met name in Duitsland, met de aanbouw van expreswegen. Hoewel het wegenplan ongetwijfeld paste in de nieuwe manier van Duitse oorlogsvoering, waarbij motorisatie en snelle transitwegen van vitaal belang zouden blijken, betekende de expresweg ook de economische ontsluiting van grote delen van het land.¹⁵⁷ Dergelijke wegen waren immers het exclusieve terrein van motorvoertuigen en stonden bijgevolg toe om veel hogere snelheden te behalen. Zo was Duitsland in 1936 koploper met reeds duizend kilometer aan *autobahn* in gebruik, en verder een 1700 kilometer al in aanbouw.¹⁵⁸

Waar het vervoer langs de baan in het interbellum vooral een zaak was van de lijndiensten groeide in haar schaduw ook het excursie- en reisvervoer per autobus. Echter kwamen plezierreisjes aanvankelijk slechts zelden voor. Het is pas vanaf de late 'roaring twenties'; maar vooral tijdens de jaren dertig dat de touringcar steeds meer een geliefd voertuig wordt om in het gezelschap van vrienden, familie of groepsleden door eigen land of Europa te reizen en aan sightseeing te doen.¹⁵⁹ Het keerpunt waren de Wereldtentoonstellingen in Luik en Antwerpen van 1930. Toen ontdekte het publiek dat de autocar een waardig toeristenvervoermiddel was.¹⁶⁰ Al bleef het voornamelijk binnen de landsgrenzen. Dat zeker nog in de jaren dertig er sprake was van slechts een bescheiden aantal internationale reizen per bus vinden we terug in Britse cijfers die het aantal autocars die het Kanaal overstoken bijhielden. Zo maakten in 1935 slechts vijftig bussen de overtocht. Echter was dit aantal in 1939 reeds verdriedubbeld tot honderdvijftig.¹⁶¹ Een spectaculaire groei. Het werd het voertuig bij uitstek wanneer een reis flexibiliteit vereiste, of wanneer bepaalde stukken railonvriendelijk waren.¹⁶² Het zou echter pas grondig kunnen doorgroeien wanneer een vakantieregeling universeel van toepassing zou zijn op alle sociale klassen.

3.5.4. De invoering van het *congé payé* en de veralgemening van vakantie

Net zoals voor 1914 was er in het interbellum nog steeds sprake van een grote discrepantie tussen het reisgedrag van midden- en bovenklasse enerzijds, en de arbeidersbevolking anderzijds. België was in de jaren na 1918 nog steeds in grote mate een land waar vakantie veeleer een gunst van de werkgever

¹⁵⁴ G. Renoy en P. De Moor, *op. cit.*, p. 63.

¹⁵⁵ D. Weber, *De blijde intrede van de automobiël in België 1895-1940*, Gent, Academia Press, 2010, p. 223.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 224.

¹⁵⁷ W. Wolf, *op. cit.*, p. 99.

¹⁵⁸ J.M. Gregoire, *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, Stevin, 1985, p. 13.

¹⁵⁹ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 90.

¹⁶⁰ L. Hoyez, *art. cit.*, p. 7.

¹⁶¹ K.L. Taylor, *op. cit.*, p. 21.

¹⁶² J.K. Walton, "The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe 1930-1970", in: *The Journal of Transport History*, 32 (2011), 2, p. 8.

was.¹⁶³ Vanaf de jaren twintig zou dit beeld geleidelijk veranderen. Het bezit van vakantie werd voor de sociale klassen die voorheen de behoefte aan een vakantie nauwelijks kenden een erezaak.¹⁶⁴ Het interbellum zou dan ook de tijdsperiode worden waarin we ondanks de beurskrach van 1929 en de daaropvolgende lange periode van laagconjunctuur toch voor de eerste maal een forse expansie zien van de vakantieduur en vakantieparticipatie, ditmaal voor het eerst ook voor de lagere sociale categorieën.¹⁶⁵

Een eerste stap op het gebied van vooruitgang in vrije tijd en vakantie in België gebeurde in 1921. In dat jaar voerde men de achturige werkdag in samen met de 48-uren week en mocht men niet meer dan zes dagen op zeven arbeid leveren.¹⁶⁶ Hoewel de wens op een aantal dagen betaald verlof al jaren op de achtergrond sluimerde werd er in België geen algemeen akkoord gevonden hieromtrent. Voordien waren al door enkele bedrijven initiatieven genomen die in lijn lagen met betaalde vakantie. Zo betaalde Minerva motors al voor de Eerste Wereldoorlog haar personeel jaarlijks een bedrag van twintig à vijftwintig Belgische frank tijdens de inventarisweek, wanneer de machines zeven dagen lang zwegen. Na de Eerste Wereldoorlog werd het voor de personeelsleden een echte betaalde vakantie.¹⁶⁷ Het voorbeeld kreeg navolging bij een heel resem aan industriële bedrijven uit de petrochemie, metaalnijverheid en diamantsector. Echter werden vele van deze overeenkomsten niet verlengd omwille van een verzwakking van de concurrentiepositie tegenover bedrijven die een dergelijke maatregel niet namen; bovendien stond het ook nergens in de wet geschreven dat een werkgever hiertoe verplicht was.¹⁶⁸ Het bleef wachten. In 1936 echter zou alles in een stroomversnelling terechtkomen. Wanneer wilde stakingen in Frankrijk de grens overwaaien en de Antwerpse dokwerkers en Luikse mijnwerkers, gevolgd door diverse andere sectoren in juni van 1936 het werk spontaan neerleggen verdwijnt het laatste verzet van de werkgevers tegen de betaalde vakantie.¹⁶⁹ Uit vrees voor een groei van radicale linkse en rechtse elementen die in de jaren dertig hun opwachting maakten - en dit met de verkiezing van 24 mei 1936 wisten te verzilveren – oefende premier Van Zeeland druk uit op het Centraal Nijverheidscomité, een intersectorale organisatie van Belgische industriële werkgevers, om het protest tegen de algemene vakantieregeling te laten varen. Overtuigd dat het instabiele politieke en economische klimaat door de maatregel gepacificeerd zou worden werd met de wet van 8 juli 1936 de betaalde vakantieduur van de loontrekkenden in de handel en de industrie bekrachtigd.¹⁷⁰¹⁷¹ Werknemers konden nu rekenen op een jaarlijks betaald verlof dat zes dagen omspande. De arbeidersvakantie was een feit in 1937, het gevolg hiervan was dat duizenden Belgische arbeiders voor de eerste maal konden proeven van een nieuwe soort vrijheid, terwijl men voordien door tijdsgebrek gewoonweg niet in de mogelijkheid was om op verlof te gaan.¹⁷²

Lang zou men echter niet kunnen genieten van het net verworven recht. Oorlogswolken pakten zich samen in de jaren na 1936, en reizigers waren omwille van de politieke instabiliteit en onvoorspelbare acties van de autoritaire regimes in Europa minder geneigd hun land of woonplaats te verlaten.¹⁷³ Hierdoor waren vele families genoodzaakt hun reisplannen nog enkele jaren op te bergen in de ijskast. We moeten in de marge hiervan ook de opmerking maken dat er aanvankelijk, ondanks de invoering van de *congé payé*, niet veel werd gereisd. Veel arbeiders kenden het werkwoord reizen nog niet, de vrije tijd werd aanvankelijk vooral gebruikt om tot adem te komen. Bovendien hadden velen er de

¹⁶³ P. De Groote, *Toerisme: Algemene Inleiding*, Tongeren, Peter De Groote, 1988, p. 6.1.

¹⁶⁴ A. Hessels, *Vakantie en Vakantiebesteding sinds de Eeuwwisseling*, Tilburg, Gianotten, 1980, p. 268.

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 267.

¹⁶⁶ Patrick de Groote, *op. cit.*, p. 6.1

¹⁶⁷ L. Vanneste, *De jaarlijkse vakantie in België: het ontstaan en de evolutie tot op heden*, Brussel, RJV, 1012, p.

9.

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 10

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 15.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 16.

¹⁷¹ U. Claeys, *Toerisme in Historisch Perspectief*, s.l.n.d., p. S.

¹⁷² *Ibid.*, p. S.

¹⁷³ J.K Walton, *art. cit.*, p. 160.

middelen nog niet voor en omdat men doorgaans niet erg ver ging werd dit niet als een gemis aanvoeld.¹⁷⁴

Echter waren de kiemen gelegd voor een grote expansie van het toerisme na 1945.¹⁷⁵ Groeperingen en andere organisaties van werknemerssyndicaten, vrouwenverenigingen of jeugdorganisaties, en andere instellingen verbonden aan levensbeschouwelijke of sociaaleconomische zuilen, maar ook particuliere reisbureaus waren begonnen met het voorbereiden van het aanbieden van vakanties voor elk fragment van de samenleving. Al in de jaren twintig begonnen de verschillende zuilen reeds met het inrichten van eerste sociale reisbureaus die reizen aanboden aan een voordelige prijs. Zo werd in Vlaanderen in 1927 door de socialisten de Arbeiderstoeristenbond opgericht, tien jaar later volgde de Dienst voor Arbeidersvakantie, ook wel Vakantievreugde genoemd. In 1936 volgde de christelijke Centrale Vakantiedienst, die later werd omgevormd tot *Loisirs et Vacances*. Ook in de jaren dertig volgden verschillende vakantiehuizen verspreid over de Ardennen en de Belgische Kust.¹⁷⁶ Hoewel het leeuwendeel van deze reizen ongetwijfeld per trein of (brom)fiets werd uitgevoerd lijkt het waarschijnlijk dat ook de bus hierin een aandeel verworven had. Niet alleen omdat de autocar werd voorgedragen als het meest democratische vervoermiddel voor haar tijd, waarbij de mooiste plaatsen van binnen en buitenland binnen het bereik vielen van elke beurs. Bovendien waren in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog Belgische reisbureaus die busreizen organiseerden alleszins geen uitzondering meer.¹⁷⁷ Tegen het jaar 1939 waren er in België naar schatting een zevenhonderdtal uitbaters die samen om en bij de tweeduizend autocars bezaten.¹⁷⁸

3.5.5. De oorlogsdreiging maakt een einde aan de bloei.

Naarmate de jaren veertig naderden en de politieke situatie op het Europese toneel grimmiger leek te worden zien we een eind komen aan de bloeiperiode die voor de autobus en het toerisme ongeveer twintig jaar duurde. Wanneer in september 1939 de mobilisatie in België werd afgekondigd behoorden de autobus- en autocareigenaars tot de eerste slachtoffers van de oorlog. Het Ministerie van Defensie realiseerde zich dat de autobus het ideale voertuig was om troepenformaties zo snel mogelijk te kunnen verplaatsen. Het gevolg hiervan was dat een vervoerkorps werd opgericht die selectief de wagenparken van de busondernemers ging afschuimen op zoek achter geschikte voertuigen. De opeising van het meest kwaliteitsvolle, en vaak recentste materiaal betekende een enorme mokerslag voor veel ondernemers. Zij waren nu in de onmogelijkheid om hun beroep uit te oefenen, of moesten zich tevredenstellen met afgedankt en vaak kleiner rollend materiaal. Niet alleen de ondernemers zelf leden hier onder, ook het land voelde de economische gevolgen van een reductie in materieel. Veel arbeiders konden hun werkplaats niet of moeilijker bereiken en klanten vonden de weg naar de winkels moeilijk. Uiteindelijk werd door het uitblijven van de oorlog en de moeilijkheden die het tekort aan bussen schepte beslist een deel van de voertuigen terug naar hun eigenaars te zenden. Echter was dit van korte duur, want in de maanden voor de inval, en vooral wanneer de algemene mobilisatie op 10 mei 1940 zou plaatsvinden werd het materiaal opnieuw door het Ministerie van Defensie gevorderd.¹⁷⁹

De periode tussen 1918 en 1939 was het begin van een nieuw tijdperk waarin in België, en een groot deel van Continentaal Europa kennis maakte met de bus als transportmiddel. Aanvankelijk in rudimentaire vorm, evolueerde het voertuig naar een eigen identiteit en ontwerp. Waar de bus aanvankelijk vooral gebruikt werd op stads- en buurtlijnen ontdekte men ook dat deze inzetbaar was ter ontspanning van de passagiers. Men kwam tot de constatacie dat langere, zelfs internationale excursies en reizen realiseerbaar waren met een touringcar. Toch bleef deze vorm van toerisme grotendeels beperkt binnen de eigen landsgrenzen. Het interbellum had in zekere zin haar nut als testlaboratorium voor de massale expansie van toerisme en busdiensten na het aflopen van de Tweede Wereldoorlog. Alle omstandigheden die het massatoerisme na 1945 zouden doen verwezenlijken

¹⁷⁴ K. Ennekens, *Verhalenbazaar-Vakantieherinneringen 1930-1980*, Antwerpen, Petraco-Pandora, 2011, p. 18.

¹⁷⁵ L.J. Lickorish en C.L. Carson, *op. cit.*, p. 22.

¹⁷⁶ L. Vanneste, *op. cit.*, p. 17.

¹⁷⁷ M. Constandt, *op. cit.*, p. 24.

¹⁷⁸ Leon Hoyez, *art. cit.*, p. 7.

¹⁷⁹ J. Nuyens, *art. cit.*, p. 19.

waren op het einde van de jaren dertig reeds in embryonale staat aanwezig.¹⁸⁰ Op vlak van transport en technologie was men er onder impuls van een fijnere motortechniek, een vergroot comfort en een verbeterd wegdek gradueel in geslaagd steeds verdere bestemmingen te bereiken. Organisatorisch ontstonden reisbureaus met een expertise van buitenlandse bestemmingen die een vrij divers gamma aan reizen voor elk transportmiddel konden aanbieden. Ook een stijging van de inkomens van de middenklasse liet de vakantieparticipatie stijgen, al was dit slechts een voorsmaakje voor de massale exodus van arbeiders die in de welvaartstaat hun vleugels zouden spreiden. Vooral voor die laatste categorie was het idee van reizen nog pril, al begon in hun mentaliteit het idee van het verkennen van vreemde oorden steeds meer te rijpen. Het zou echter nog vijf lange jaren duren eer de Belgische inwoners opnieuw hun vrijheid zouden terugwinnen. Bovendien zouden de oorlogsjaren een gitzwarte periode signaleren voor de eigenaars van autobussen en autocars en de sector in een diep dal sturen.

¹⁸⁰ L.J. Lickorish en C.L. Carson, *op. cit.*, p. 22.

Hoofdstuk IV: De autocar na 1945: de wederopbouw

4.1. De Belgische autocarsector gedurende de Tweede Wereldoorlog

Voor het personenvervoer langs de baan was de Tweede Wereldoorlog een ware ramp. Waar we in het vorig hoofdstuk al het effect van de opeisingen deels besproken hadden, kwam er tijdens de Duitse bezetting geen beterschap voor de sector. Integendeel zelfs, na de capitulatie op 28 mei 1940 werd een groot aantal van de bussen die door het Belgische leger waren opgeëist oorlogsbuit voor Duitsland. Veel van deze bussen en autocars zouden later ingezet worden aan het Oostfront, een grote meerderheid van het materiaal zou niet meer van daar uit terugkeren.¹⁸¹ De meningen omtrent de activiteit van het busvervoer tijdens de bezettingsjaren lijkt te wijzen op twee verschillende houdingen. Enerzijds waren vele eigenaars waarvan hun materiaal hen ontnomen was, ondanks gedeeltelijke terugbetalingen van de opeisingen, niet geneigd hun zaak herop te starten tijdens de oorlogsjaren. Ze ondernamen bewust weinig gedurende de bezetting omdat men niet wou bijdragen aan de belangen van de Duitse bezetter.¹⁸² Tussen 1941 en 1942 werd een deel van de opeisingsvergoedingen reeds uitbetaald aan de uitbaters. Echter was het ondernemersklimaat gedurende 1940-1945 verre van geschikt om een nieuwe zaak te lanceren. Er was immers geen degelijk materiaal op de markt om de verloren voertuigen te vervangen, ook een gebrek aan brandstof, en de vrees voor nieuwe opeisingen door de Duitsers weerhielden een vlotte heropstart.¹⁸³ Andere meningen stellen echter dat gedurende de oorlogsjaren veel exploitanten met alle moeite van de wereld en met het weinige materiaal dat nog restte bleven transporter.¹⁸⁴ De operatie van autocars en excursies werden echter onder besluit van de bezetter opgeschort.¹⁸⁵ In elk geval werden de resterende bussen vanaf 1944 zeldzaam daar zij samen met treinen frequent het doelwit werden van Geallieerde jagers. De lijdensweg werd compleet wanneer het Duitse leger zich terugtrok uit grote delen van België in september 1944, en in zijn aftocht vrijwel alles dat op wielen reed en een motor had meenam in oostelijke richting.¹⁸⁶

4.2. De autobus en autocar nemen het initiatief in de Belgische wederopbouw

De situatie na vier jaar bezetting was voor het autobus- en autocarbedrijf op zijn minst rampzalig te noemen. Ontnomen van hun voertuigen waren vele ondernemers ook hun broodwinning verloren. Wanneer de hostiliteiten eindelijk tot een einde kwamen en de vrede terug over België neerdaalde werd het land echter geconfronteerd door een infrastructuur die in puin lag en een nijpend tekort aan bussen. De heropbouw vereiste een grote mobiliteit om arbeiders en bouw materiaal te vervoeren. Echter was de trein hier aanvankelijk geen optie voor. Zo werd een grote hoeveelheid aan lokale sporen door de bezetter in beslag genomen waardoor de buurtspoorwegen niet konden uitrijden.¹⁸⁷ De nationale spoorwegen waren evenmin in staat de zware taak van de heropbouw op zich te nemen. Ook hier was er voor 229 kilometer aan hoofdsporen, en 503 kilometer aan bijsporen door de Duitsers ontvreemd of in de strijd vernietigd. Daarnaast waren ook een groot aantal seinhuizen inactief, en waren bruggen en grote werkplaatsen voor het onderhoud en opslag van rollend materiaal door bombardementen met de grond gelijk gemaakt. Aan stations was er ook heel wat schade. De meest verstorende factor was echter het gebrek aan locomotieven en wagons voor het spoor. Uit het voertuigenpark verdwenen naar schatting 905 locomotieven, 3300 rijtuigen en 65.000 vrachtwagons. Het overblijvende materiaal was ook hier vaak van mindere kwaliteit of kende een gebrekkelijk onderhoud.¹⁸⁸

¹⁸¹ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem. *op. cit.*, p. 6

¹⁸² BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1946, Hoe de fiscus werkt voor de economische herleving.

¹⁸³ S.n., "Opeisingen en Oorlogsschade", in: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946) maart, p.2.

¹⁸⁴ J. Nuyens, "50 jaar in dienst van het publiek", *Transport & Toerisme*, 31 (1975), 324, p. 20.

¹⁸⁵ S.n., "De toekomst der Autobus- en Autocaruitbaters??? Onzeker!!!", in: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946) juni, p.3

¹⁸⁶ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 6.

¹⁸⁷ S.n., "De toekomst der Autobus- en Autocaruitbaters??? Onzeker!!!", p.3.

¹⁸⁸ B. Van der Hertten, M. Van Meerten en G. Verbeurgt, *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar nmbs*, Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2001, p. 204.

Het werd al gauw duidelijk dat de autobus- en autocarbedrijven een primaire rol zouden vervullen in de heropbouw van België. Men concentreerde zich in de prille jaren na de oorlog vooral op het ‘gewone’ arbeidersvervoer. De grootste prioriteit voor de Belgische regering na haar terugkeer uit ballingschap lag dan ook bij de reconstructie van de vernielde infrastructuur en het heropstarten van de industriële productie. Zo werd al in 1944 de grootste moeite gestoken in het opnieuw operationeel maken van de Antwerpse haven die van cruciaal belang was voor de oorlogsinspanning, maar ook het herstel van de talloze vernielde bruggen en wegen stond hoog op de lijst, net als de heropstart van de steenkoolproductie.¹⁸⁹ Echter was ook hier de grootste zorg het vinden van voldoende geschikt materiaal om opnieuw te kunnen opereren.¹⁹⁰ Het land verkeerde nog in wanorde en het grootste probleem voor veel ondernemers was het vinden van kwaliteitsvolle maar goedkope rijtuigen.¹⁹¹ Buiten enkele bussen en autocars die achter dubbele muren of onder hooistapels verstopt werden was er zeer weinig materiaal beschikbaar.¹⁹²

4.3. De zoektocht naar vervangend materiaal

Men moest dus in eerste instantie dringend op zoek naar nieuwe voertuigen. Dit nieuw materiaal kende een diverse afkomst. Binnen de autocar- en autobusfederaties ontstonden al in 1945 zogenaamde aankoopcoöperatieven die naar het buitenland reisden om daar potentiële nieuwe voertuigen te inspecteren. Onder leiding van een technisch inspecteur die door het Ministerie van Verkeerswezen werd aangesteld, en begeleid door vertegenwoordigers van de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters van België trok het gezelschap in november van het jaar 1945 richting Engeland om daar een eerste lot kwaliteitsvolle tweedehandsbussen te gaan inspecteren die geschikt konden zijn voor de herinrichting van de nationale autobus- en autocarvloot.¹⁹³ Deze werden vervolgens uitgekeerd naargelang een bedrijf zwaarder getroffen was door de diverse vorderingen.

Met hulp van de fondsen die door de overheid als compensatie voor de opeisingen werden uitgekeerd, die echter vaak financieel ontoereikend waren, maar vooral dankzij de financiële hulp van vrienden, kennissen en familie werd het materiaal vervolgens aangekocht.¹⁹⁴ Echter werd Groot-Brittannië na het einde van de oorlog ook geconfronteerd met een ernstig tekort aan autobus- en autocarmateriaal waardoor de voorraad aan beschikbare tweedehandsvoertuigen op de Britse eilanden opdroogde.¹⁹⁵ Het gevolg hiervan was dat men verder moest uitwijken. Zo kwam men in de Verenigde Staten terecht. In dit geval betrof het een lading van 170 gloednieuwe Amerikaanse bussen van het merk Carpenter. Men kon kiezen tussen vier verschillende capaciteiten. De kleinste bood plaats aan 25 inzittenden, vervolgens had men nog bussen met een capaciteit van respectievelijk 29, 33, en 37 inzittenden. De prijs liep tussen 330.000 Belgische frank voor het kleinste model, tot 370.000 Belgische frank voor het model met 37 zitjes. De eerste leveringen hiervan werden in juni 1946 in de haven van Antwerpen in ontvangst genomen.¹⁹⁶

Een laatste bron voor het nieuwe materiaal dat in de jaren na 1945 in gebruik werd genomen vertoonde merkwaardige gelijkenissen met de situatie na 1918. Opnieuw geconfronteerd met een groot overschot aan vaak achtergelaten of deels beschadigde militaire voertuigen werd een groot aantal omgevormd voor civiel gebruik. Menig autocarbedrijf dat ontstond of opnieuw actief werd na de Tweede Wereldoorlog in België kende haar oorsprong op deze manier. Zo begon onder meer Voyages Léonard – een van de grootste autocarbedrijven ten zuiden van de taalgrens – in 1949 wanneer Joseph Léonard het chassis van een achtergelaten Amerikaanse truck recupereerde en deze voorzag van een motor die hij op een werf had gevonden. De geïmproviseerde bus telde 38 plaatsen en het dak bestond uit een

¹⁸⁹ M. Ryckewaert, *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture, 1945-1973*, Rotterdam, 010, p. 20.

¹⁹⁰ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem. *op. cit.*, p. 6.

¹⁹¹ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 115.

¹⁹² L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 6.

¹⁹³ S.n., “Autobussen ter Beschikking in Engeland”, in: *Transport: Maandelijkse Revue*, 2 (1945), november, p.1.

¹⁹⁴ J. Nuyens, *art. cit.*, p. 20.

¹⁹⁵ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 21.

¹⁹⁶ BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1945, etablissementen OUTIMAC, verstuurd op 12 mei 1945.

zeildoek die men tot aan de achterkant van het voertuig kon uitrollen.¹⁹⁷ Dat dit ook in Vlaanderen het geval was bewijst een brief gericht aan de Nationale Federatie van Autobus- en Autocarondernemers. Hierin vraagt een ondernemer uit Izegem de federatie om te bemiddelen in een lening voor de aankoop van een vrachtwagen van het merk GMC met een militair verleden bij de garage Autolux in Kortrijk. Het voertuig had een vermogen van 24 pk, woog zes ton en zou verkocht worden aan een bedrag van 135.000 Bfr.¹⁹⁸ Waar de overbodige voertuigen een waardige interim-maatregel waren was het geen langdurige oplossing. Veel van deze voertuigen hadden het in hun militaire campagne reeds zwaar te verduren gehad en waren vaak al quasi versleten. De meesten hielden het dan ook niet zo lang uit. Bovendien waren de voertuigen enorm zwaar en helemaal niet brandstofefficiënt.¹⁹⁹ Met veel improvisatie en aanvankelijk met schamel en buitenlands materiaal trok de sector zich weer op gang.

4.4. Een trage doorstart

Hoewel de wil er kort na de oorlog al was om terug de activiteiten te hernemen werd het autocarwezen zwaar beperkt door de Belgische overheid. Waar de activiteiten al tijdens de bezetting verplicht moesten worden stopgezet, bleef de benarde situatie op de weg na de bevrijding voortduren. De reden hiervoor was dat de overheid een vernieuwd reglement wou opstellen die zoveel mogelijk verschillende transporttakken voldoening zou geven.²⁰⁰ Een andere mogelijke reden zou liggen in de gebrekkige toevoer van brandstof.²⁰¹ Echter werd het vacuüm dat het gebrek aan autocars had veroorzaakt, tot grote frustratie van de autocareigenaars, opgevuld door particulieren die zonder enige vorm van vergunning of verzekering met vrachtwagens groepen gingen vervoeren naar onder meer feestelijkheden, vergaderingen of voetbalwedstrijden.²⁰² Ook het feit dat allerhande auto's wel op de baan mochten rijden maar de autocaristen zelf uitgesloten werden om hun beroep vrij te kunnen uitoefenen bleek een doorn in het oog van vele ondernemers.²⁰³

Vanaf 1945 werd het verbod al enigszins afgezwakt; vanaf toen moest men ten laatste acht dagen voor de vertrekdatum van reizen of excursies een schriftelijke aanvraag per brief naar het Ministerie van Verkeerswezen sturen, die dan de uitstap goedkeurde. Daarbij kwam dat de autocareigenaar zelf deze aanvraag niet mocht versturen. Het initiatief moest uitgaan van de groepering die de autocar wou gebruiken. In de brief moest de groep de gekozen vervoerondernemer, de datum van de excursie, alsook de reden waarom men op een autocar beroep deed vermelden.²⁰⁴ Men kan zich inbeelden dat een dergelijke administratieve rompslomp op niet veel enthousiasme van de toeristische sector mocht rekenen.

Maar waar er vraag naartoe was, vond de autocar steeds haar weg. Deze restrictieve aanpak gaf dan ook een grote stimulans aan het sluikvervoer. Naast het illegaal transporteren van passagiers in de laadbakken van vrachtwagens waren er ook heel wat autocarondernemers die op stiekeme manieren bleven rijden. Zo besluit een anonieme autocarist onder de schuilnaam *Manten Snuffelaar*, die zich voorstelt als specialist van 'personenvervoer *des Zondags*' bij middel van gecamoufleerde autobussen zonder toelating van het Ministerie, in zijn brief het volgende.

"Ik wil mijn brief niet eindigen zonder U te hebben gezegd dat ik een toestel heb klaargemaakt, fijntjes ineengestoken, dat toelaat in enkele minuten aan den schoonsten autobus het uitzicht te geven van de

¹⁹⁷ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 155.

¹⁹⁸ BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1946, brief gericht aan Mijnheer Catteeuw, gedateerd 21 maart 1946.

¹⁹⁹ F. Schipper, *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century*, Amsterdam, Aksant, 2008, p. 213.

²⁰⁰ S.n., "De toekomst der Autobus- en Autocaruitbaters??? Onzeker!!!", p.3.

²⁰¹ S.n., "Een Autocarist van de Kuststreek schrijft ons", in: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), p. 10.

²⁰² BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1945, De actie onze federatie, geen woordenpraal maar praktisch werk.

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1946, correspondentie van het Ministerie van Verkeerswezen: Algemene Directie van het Vervoer gericht aan autocarondernemer Karel Ramoudt, 20 mei 1946.

*armzaligste camionnette welke men zich voorstellen kan. Ik had bemerkt dat de camionnetten die den zondag supporters vervoeren, nooit gecontroleerd zijn. Alleen de glanzende en mooie autocars en autobussen zijn zonder verpoozen het voorwerp van de menigvuldige onderzoeken en van de nauwkeurige controol der controleurs, die brave menschen zijn en weten dat de eigenaar van een nederige camionnet een arme duivel is die moeitevol zijn brood verdient en zich, dusdoende, des zondags tot sluikvervoer van reizigers gedwongen ziet”.*²⁰⁵

Een andere verklaring voor de restrictieve uitbating voor de autocarbedrijven kan mogelijks gevonden worden in het favoritisme van de overheid tegenover de nationale (buurt)spoorwegen. Minister van Verkeerswezen, Ernest Rongvaux, wees er zelf op dat een voorbarige terugkeer van de vrijheid voor de autocar en de daaruit voorkomende ongeoorloofde reizen nefaste gevolgen zou kunnen inhouden voor de spoor- en buurtspoorwegen. Bovendien stelde hij dat deze diensten niet prioritair waren, en er ook geen vraag daartoe was van de bevolking.²⁰⁶ Wellicht hoopte men inderdaad zo de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen te behoeden voor verder passagiersverlies, want de NMVB werd geconfronteerd met een sterke daling van passagiers, die zware financiële problemen met zich meebracht.²⁰⁷ Het feit dat in een toespraak op de 56^{ste} algemene vergadering van de NMVB, op 28 mei 1946 men expliciet verwees naar het belang van het toerisme in de Ardennen leek er op te wijzen dat de spoorwegen hoopten op zijn minst een deel van de toeristische koek te krijgen.²⁰⁸ Dit lijkt enigszins bevestigd te worden door een bericht dat in april 1947 door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen werd gericht aan de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters van België. Hierin meldde de NMBS dat zij tussen juni en september verschillende toeristische rondritten per autocar wilde organiseren. Het spoor zocht hier nog bedrijven voor om de verschillende excursies uit te voeren in ruil voor een heffing van tien percent op de bruto-ontvangst, verminderd met de vervoerstaks. Autocaristen konden intekenen op een verschillend aantal daguitstappen die onder meer liepen van een excursie langs de Gileppe van ongeveer 140 kilometer, een rit langs de historische kastelen van het Doornikse van 120 kilometer, of een rit van 162 kilometer langs de abdijen van de Kempen.²⁰⁹

Echter werd onder zware druk van zowel hotelsector als de verschillende autobus- en autocarfederaties een vrijmaking van het verkeer langs de baan in 1946 bekomen. Per eerste juli van het jaar 1946 zou de besluitwet betreffende het verkeer en het verbruik der autovoertuigen, die al in gang was sinds 24 oktober 1944, vervallen waardoor het verkeer der autovoertuigen opnieuw vrij werd. Als reden ter opgave oordeelde de autoriteit dat de bevoorrading van brandstof voortaan verzekerd was.²¹⁰ Een permanente regeling volgde kort daarop. In december van 1946 ging de nieuwe besluitwet op het bezoldigd personenvervoer van kracht. Deze wet stelde orde op zaken door een grote kuis te houden in de wildgroei en de vele misbruiken met vooroorlogse vergunningen. Daarnaast werd ook de categorie ‘bijzondere autobusdiensten’ opgericht die instond voor specifiek cliënteel, waaronder werknemers en scholieren. Als laatste werd naast de taxidiensten ook het autocarvervoer hierdoor geregeld.²¹¹

4.5. Internationale excursies, maar niet voor iedereen.

De vrijmaking van het verkeer der autovoertuigen werd enthousiast onthaald door de autocarsector die na jarenlange stilstand eindelijk weer vlot de baan op kon om haar job uit te oefenen. Niet alleen bij de autocaristen was de animo groot, ook onder de bevolking groeide de nood om na al die jaren bezetting

²⁰⁵ BAAV, *Oud-Archief BAAV 1942-1949*, 1945, Brief uit 1945 gericht aan de autocarfederatie door Manten Snuffelaar, autobusuitbater te Zoutenaie.

²⁰⁶ S.n., “Een Autocarist van de Kuststreek schrijft ons”, p. 10.

²⁰⁷ H. Constant, *Instappen a.u.b! Honderd jaar buurtspoorwegen in België*, Antwerpen, Nederlandsche Boekhandel, 1985, p. 48.

²⁰⁸ S.n., “De toekomst der Autobus- en Autocaruitbaters??? Onzeker!!!”, p.4.

²⁰⁹ BAAV, *Oud Archief BAAV: 1942-1949*, 1947, bericht van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen aan de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters van België met betrekking tot het uitvoeren van toeristische rondes.

²¹⁰ S.n., “Terugkeer tot de vrijheid inzake automobiilverkeer: mededeling van het ministerie van economische zaken”, in: *Transport: Maandelijksche Revue*, 3 (1946), mei, p. 23.

²¹¹ J. Peeters, *Het openbaar vervoer in België: 1945 – 1960: beleid en realiteit*, Bergen, TSP, 2010, p. 19.

andere horizons te gaan verkennen, het land te bezoeken, en de buurlanden te leren kennen.²¹² Waar we in een jubileumboek van de Antwerpse autocarfirma foto's terugvinden van een reis per autocar naar Lourdes in 1945, waren deze ver van frequent.²¹³

Een van de eerste lange-afstandsreizen uit België na de Tweede Wereldoorlog vertrok in april 1946 richting Frankrijk. Het was een Berliet-autocar van de firma Généralcar met aan boord 28 toeristen uit Brussel en Verviers die op veertiendaagse reis richting de Azurenkust trokken, waarvan de terugweg langs Grenoble, Genève en Nancy liep. Om toch enige vorm van zekerheid te hebben voor de lange reis door ondertussen opnieuw onbekend gebied had men tweehonderd kilo aardappelen, gecondenseerde melk, en koffie aan boord met zich meegebracht.²¹⁴ Natuurlijk waren deze verre reizen niet meteen een topprioriteit voor het leeuwendeel van de Belgische bevolking. Buitenlandse reizen waren een gecompliceerde zaak kort na de oorlog.

De eerste hindernis was het in bezit hebben van een paspoort. Een aanvraag daartoe was een tijdrovend proces waarbij de rekwestrant meerdere trips richting de arrondissementscommissaris moest maken en een resem aan documenten moest kunnen voorleggen. Zo moest men een bewijs van burgerdeugd, bewijs van goed gedrag en zeden, en voor mannen een militiebewijs kunnen voorleggen vooraleer een paspoort werd uitgereikt. Bovendien kostte het document tweehonderd Bfr. en was dit slechts twee jaar geldig. De meeste landen wilden bovendien een strikte controle behouden over wie het land binnen- en buitenging waardoor het aan de grens vaak lang aanschuiven was. Kwam daarbij dat grote stukken van Europa nog onder militaire curatele stonden, met het in meerdere bezettingszones verdeelde Duitsland als typevoorbeeld.²¹⁵ Ook het feit dat de verkeersinfrastructuur door het oorlogsgebeuren op veel plaatsen tot puin was gereduceerd, en vitale verkeersaders buiten werking waren gesteld door vernietigde bruggen verbeterde de zaak er niet op.²¹⁶ In Duitsland waren 4700 bruggen verdwenen, in Frankrijk liep dit getal zelfs tot 7000 op.²¹⁷ Een laatste factor die internationaal toerismeverkeer voorlopig nog verhinderde was het algemene tekort aan banden, brandstof en vervangstukken voor de bussen in Europa. Landen als het Verenigd Koninkrijk en Nederland bleven bijvoorbeeld nog rantsoeneren tot de jaren vijftig.²¹⁸

4.6. Groei van de binnenlandse toeristische markt

4.6.1. Groei sociaal toerisme per autocar

Aanvankelijk was het merendeel van de excursies en reizen gericht op het eigen land. En de bus bleek binnen deze context het ideale middel om de actieradius van de mensen te kunnen vergroten. Naast de traditionele toeristische centra waren het hoofdzakelijk chauffeurs die in de week zich toelagden op woon-werkverkeer die interesse begonnen te vertonen in toerisme. Waar in de winter de bussen vaak aan volle capaciteit reden, kozen veel mensen er voor om in het warmere zomerseizoen met de (brom)fiets naar de fabriek of werkplaats te rijden. De verminderde bezetting moest deels gecompenseerd worden in de geldbuidel van de bus- of autocareigenaar, dus begon men opnieuw op weekends, jaarlijkse vakanties, of feestdagen toeristische uitjes en soms al meerdaagse reizen uit te voeren met de bus.²¹⁹ Dit waren doorgaans kleine jonge zaken, vaak familiebedrijfjes, waar de eigenaar vaak tot enkele jaren daarvoor 'slechts' een chauffeur was.²²⁰ Men zocht interessante routes die uit succes zouden kennen. Zo trok de bus van het bedrijf *Les Autocars Dora* al in het tweede deel

²¹² Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 115.

²¹³ PAM Vermeulen, *PAM Vermeulen: 75 jaar, 1927-2002*, Antwerpen, s.n., 2002, p. 10.

²¹⁴ S.n., "Onze toeristische nijverheid begint te herleven", in: *Transport: Maandelijksche Revue*, 3 (1946), juni, p. 15.

²¹⁵ S.n., "Het Regiem der Paspoorten", in: *Transport: Maandelijksche Revue*, 3 (1946), juni, p.23

²¹⁶ F. Schipper, *op. cit.*, p. 213.

²¹⁷ M.T. Michanetzki, *IRU: Past and Present Challenges, Road Transport on the Eve of the XX1st century*, Genève, International Transport Union, 1998, p. 17.

²¹⁸ M. Ryckewaert, *op. cit.*, p. 20.

²¹⁹ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 64.

²²⁰ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *Rudolf Vanmoerkerke: met de zon als bondgenoot*, Brussel, Elsevier, 1986, p. 72.

van de jaren veertig elke zondag erop uit; vanuit Luik trok men naar Luxemburg, Antwerpen, Brussel, de stuwdam in Givet, en daarna zelfs naar het buitenland. Vanaf het mogelijk werd stond Keulen ook op de lijst met bestemmingen. Het waren aanvankelijk daguitstappen waarbij telkens 30 tot 38 passagiers op een enkele bus meegingen; het vertrek was meestal vroeg in de ochtend voorzien, en pas in de late uurtjes kwam de bus terug toe. Het zondagsprogramma kon men terugvinden op een krijtbord aan de ingang van de woning van de eigenaar in Bressoux.²²¹ Een ander Waals bedrijf dat er al vroeg bij was Voyages Léonard, die we hierboven al eerder kort hebben aangehaald. Ook zij begonnen op het einde van de jaren veertig uitstappen aan te bieden aan lokale geïnteresseerden. Dagtrips naar de stuwdam van Gileppe, en later de grens over richting Duitsland, waar men in de nabijgelegen Duitse steden de resterende oorlogsschade ging bezoeken.²²²

Ook aan Vlaamse zijde waren er al vroeg bedrijven aan het werk om opnieuw toerisme per bus aan te bieden. Zo kunnen we in een brief uit 1948 lezen hoe een autobusondernemer uit Poelkapelle, Cyriel Deback, graag een toelating zou willen bekomen om naast zijn arbeidersvervoer gedurende de werkweek ook op niet-werkdagen mensen voor toeristische tripjes te kunnen vervoeren. Hij stelt hierbij dat stakingen, periodieke werkloosheid in de fabrieken, de beperking van elektriciteitsverbruik in Noord-Frankrijk, en Franse taksen er frequent voor zorgen dat zijn zaak niet altijd rendabel is. Daarom wil hij zich toeleggen op toeristisch vervoer op zon- en feestdagen om zijn inkomsten op te trekken. Hij stelt dat in West-Vlaanderen er op niet-werkdagen steeds autocars te kort zijn, waardoor fulltime autocaristen frequent een beroep moesten doen op het materiaal van werkliedenvervoerders. Echter moesten deze gelegenheidsautocaristen steeds een speciale aanvraag indienen bij het Ministerie van Verkeerswezen.²²³

4.6.2. Het luxueuzer segment

Aan de andere kant van het spectrum ontpopte in Antwerpen PAM Vermeulen, dat al in 1927 gesticht was, zich tot de touroperator bij uitstek voor luxueuze reizen per bus. Meerdaagse reizen waren immers nog steeds een zaak voor meer bemiddelde burgers.²²⁴ In andere traditionele vakantiegebieden vond men ook stevast busondernemingen die meer gericht waren naar het bovenste segment van de markt. Vooral aan de Belgische kust werd 's zomers heel wat capaciteit op lokale trips en reizen ingenomen door vreemdelingen.²²⁵ Zo hebben we een vraag uit 1947 teruggevonden van het bedrijf Toerisme De Noordzee dat zich specialiseerde in 'privaat- en gezelschapsreizen in luxe-autocars en voitures', en opereerde vanuit Blankenberge. Hierin vroeg de eigenaar, L. Konings aan de federatie wat de vereisten waren voor het voertuig en passagiers om de grens met Nederland te mogen oversteken om een excursie in te leggen naar de bloemvelden van Holland.²²⁶ Een document uit 1947 waarin ondernemers uit Blankenberge prijsafspraken hadden gemaakt somt een lijst op met de mogelijke bestemmingen en de kostprijs voor een dagtrip. We vinden in de lijst onder meer Nederlandse bestemmingen terug met Middelburg en Goes aan tweehonderd Bfr., voor een halve dag Sluis betaalde men vijftig Belgische frank. Op het vlak van Franse bestemmingen vinden we Arras terug aan 300, Paris-Plage aan 325, en Duinkerken aan 175 Belgische frank. Ook enkele bestemmingen in het eigen land werden aangedaan. Brussel, Antwerpen, Brugge en Ieper werden bereikbaar tussen 50 en 225 frank.²²⁷

²²¹ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 191.

²²² *Ibid.*, p. 155.

²²³ BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1948, brief gericht aan de Nationale Federatie van Autobus en Autocaruitbaters door Cyriel Deback met betrekking tot het uitvoeren van autocardiendiensten op zon- en feestdagen.

²²⁴ PAM Vermeulen, *op. cit.*, p. 9.

²²⁵ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 91.

²²⁶ BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1948, brief gericht aan de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters door L. Konings om inlichtingen te verwerven voor grensoverschrijdend toeristisch verkeer naar Nederland. Gedateerd 24 april 1947.

²²⁷ BAAV, *Oud Archief BAAV 1942-1949*, 1947, brief gericht aan Ernest Meier, autocarist uit Oostende met betrekking tot de kostprijs van enkele bestemmingen in binnen- en buitenland. Gedateerd 16 april 1946.

Wanneer we een indruk willen krijgen van de meerdaagse segmenten per busreizen op het einde van de jaren veertig komen we uit bij bestemmingen als Oberammergau, Zwitserland, de boorden van de Rijn, Nice, Lourdes en zelfs Rome. In een bericht uit 1949 van Rudolf Vanmoerkerke, toenmalig secretaris van de autobus- en autocarfederatie van West-Vlaanderen, lezen we dat er een nieuwe reeks reizen beschikbaar waren waarover prijsafspraken waren gemaakt. Echter waren deze volledige uitgestippelde vakanties. De busreis naar de Passiespelen in het Zuid-Duitse Oberammergau aan de voet van de Alpen nam bijvoorbeeld een achttal dagen in beslag, en besloeg in totaal meer dan 1839 kilometer. De heenreis liep langs steden als Bonn, Nürnberg, en München vooraleer men op de vierde dag op de eindbestemming arriveerde. Op de zevende dag werd echter de terugrit al voorzien. Deze liep via Freiburg, Nancy, Bouillon, om vervolgens op de achtste dag terug in Brugge te arriveren. Een reis naar Rome vond plaats in veertien dagen. In drie dagen reed men vanuit België naar Turijn, waarna men stopte in Pisa, om vervolgens op de vijfde dag in Rome te arriveren. Na een verblijf van vijf dagen in de ‘Eeuwige Stad’ keerde men in vier dagen via Milan, Luzerne, en Verdun terug naar België. De totale bereden afstand bedroeg ongeveer 3350 kilometer, en reizigers betaalden 6950 frank. De reis naar Nice besloeg twaalf dagen en bedroeg 2443 kilometer. De kostprijs voor deze trip liep op tot 5200 frank. Een laatste voorbeeld was de Lourdes-reis. De totale kilometrage bedroeg 2197 kilometer en werd afgelegd in 8 dagen, waarbij men de vierde en vijfde dag in de Mariastad verbleef. De totale prijs voor de bedevaartreis bedroeg 3500 Belgische frank.²²⁸ Lourdes, Rome en andere traditionele bedevaartsoorden speelden na de Tweede Wereldoorlog bovendien een grote rol in de ontdekking van het toerisme voor bredere lagen van de bevolking, veel mensen maakten immers binnen een religieuze context voor de eerste maal kennis met toerisme en reizen.²²⁹ Echter moeten we de opmerking maken dat de bovenstaande voorbeelden slechts een willekeurige weergave zijn van het toenmalige toeristische autobus- en autocarverkeer. Een gebrek aan statistische data of grote monografieën verplicht ons terug te grijpen naar anekdotische vermeldingen van dergelijke bedrijven.

4.7. De ideale autocarreis op het einde van de jaren veertig en de vroege jaren vijftig

Dat er op het einde van de jaren veertig al een groeiende markt tot stand kwam voor autocarreizen en – excursies lijkt moeilijk te weerleggen. De autocarreizen langs de weg genoten een groeiende populariteit door hun lagere kostprijs, zo was het reizen per bus vaak tot twintig percent goedkoper dan elk ander transportmiddel. En ondanks dat de gemiddelde snelheid vaak laag lag, werd dit gecompenseerd door een groeiend comfort en het uitbuiten van de eigenschap dat de bus veel vlotter en meer intiem dan elk ander transportmiddel afgelegde bezienswaardigheden kon bereiken.²³⁰ Echter was dit fenomeen voor vele ondernemers uit de sector een nieuwe ervaring. Een groot percentage van hen was net bezig om middenstander te worden en waren vaak nog wat groen achter de oren.²³¹ De bevolking voelde steeds meer de noodzaak tot het consumeren van meerdaagse reizen; de autobus- en autocaruutbaters zochten dan ook naarstig naar de beste manier om hun bedrijf om te vormen om aan deze vraag te voldoen. Daar een groot deel van hen onbekend was met deze materie publiceerde een ervaren autocarist uit Roeselare in 1949 een artikel met enkele zaken die het cliënteel belangrijk achtte.

Het schetst een beeld van hoe de ideale busreis er aan het einde van de jaren veertig en begin van de jaren vijftig uit moest zien. Het centrale idee rond deze reizen was dat niet ontspanning, maar wel nieuwe zaken leren kennen de hoofdzaak was, of om het met de woorden van de schrijver in kwestie, André Desmedt, te schrijven “onze cliënten reizen om te leren”. Het was belangrijk dat de reizigers iets hadden opgestoken na het aflopen van de reis.²³²

²²⁸ Archief BAAV, *Oud Archief BAAV 1948-1962*, 1950, bericht van secretaris Rudolf Vanmoerkerke van de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters, afdeling West-Vlaanderen, met betrekking tot het publiceren van een nieuwe reeks uitstappen waarover eveneens een overeenkomst werd bereikt.

²²⁹ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 155.

²³⁰ K.L. Taylor, *art. cit.*, p. 21.

²³¹ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 72.

²³² A. Desmedt, “Wij reizen om te leren”, in: *Transport*, 8 (1951), februari, p. 24.

Een eerste vitale voorwaarde voor een geslaagde reis was volgens de schrijver terug te vinden bij degelijk materiaal. De cliënt moest comfortabel de rit kunnen beleven. Daarom moest men voldoende afstand tussen de stoelenrijen vrijhouden. Ook het gebruik van *strapontins*, klapstoelen, moest zoveel mogelijk vermeden worden. Een volwaardige autocar vereiste een ingebouwde bagageruimte, niemand zag graag zijn reisgoed op het dak van de bus liggen, waar zon, regen en wind de inhoud konden aantasten. Als laatste punt betreffende materiaal verwijst de schrijver ook naar het belang van een grondig onderhoud van de bus, waarbij voor elk vertrek de bus volledig gereinigd moest zijn. Een tweede voorwaarde lag bij het personeel. Hij beklemtoont de pivotale rol van de chauffeur. Als centraal punt van het ganse gezelschap hangt vijftig percent van het welslagen van een reis af van zijn gedrag, houding en rijvaardigheid. Ook de gids speelde een vitale rol. Hij benadrukte dat de gids op de hoogte moest zijn van lokale merkwaardigheden, zeden, en feiten, en niet zomaar een vriend of kennis van de chauffeur mocht zijn, zoals frequent voorviel.

Het derde punt dat hij aanhaalt is het programma van de reis. Hiermee doelde hij op het feit dat een reis geen race mocht zijn in aantal afgelegde kilometers. Zo raadde hij nachtreizen af, omdat dit voor de reizigers te vermoeiend zou zijn, en mocht men bij voorkeur niet voor acht uur 's morgens de reis hervatten. Verder moesten de maaltijden op vaste tijdstippen gehouden worden: het middagmaal om twaalf uur, het avondmaal volgde om acht uur.²³³ Tevens wijst hij op het gebruik van verschillende snelheden op een weg. Op de autostrade mocht men aan hoge snelheden berijden, echter wanneer men door schilderachtige streken reed moest men de snelheid aanpassen zodat de inzittenden het landschap konden bewonderen. Een laatste punt die hij aanhaalt behandelt de hotels die men gebruikte tijdens de busreis. De voorkeur van de reizigers zou liggen bij een 'comfortabel burgerhotel', met vooral nette en lichte kamers. Ook wijst hij op het belang van een welgevuld menu waarop men bijvoorbeeld algemene gerechten als biefstuk-friet kon terugvinden. Hij beëindigt zijn advies met de waarschuwing om de reizen niet te goedkoop aan te bieden. Hij gaat uit van de mening dat de prijs dikwijls het gehalte en de waarde van een uitgeschreven reis verraadt, waarmee hij impliceert dat een goedkopere reis noodzakelijkerwijs bij het publiek als slechter zou worden onthaald.²³⁴

4.8. De Amerikanen zijn daar

Waar het na de Eerste Wereldoorlog het vooral de Britten waren die een kickstart gaven aan het Belgische toerisme en aan de autocarindustrie, bleven deze in de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog aanvankelijk verpozen in eigen land. Gebukt onder zware besparingsmaatregelen, waarbij slechts een zeer beperkte hoeveelheid aan nationale valuta het lang mocht verlaten werden quota's voor internationaal toerisme ingevoerd. Het gevolg hiervan was dat buitenlands toerisme voor de Britten aanvankelijk op zeer kleine schaal plaatsvond.²³⁵

Een omgekeerde situatie vond plaats aan de overzijde van de Atlantische Oceaan, waar de Verenigde Staten vrijwel ongehavend de oorlog was uitgekomen. Echter was Europa ten westen van het IJzeren Gordijn voor haar herstel in grote mate afhankelijk geworden van Amerika. De grootschalige import van goederen, leningen en grondstoffen uit de Verenigde Staten in de jaren van wederopbouw kon door gebrekkige export aan Europese zijde nauwelijks gecompenseerd worden.²³⁶ Bovendien heerste er in de West-Europese staten een dollargekte. Met vele landen op de rand van bankroet waren de Europese nationale economieën in de jaren na de oorlog zodanig onstabiel dat Europese handelspartners geen vertrouwen hadden in elkaars fluctuerende nationale valuta door het gebrek aan liquiditeit. Het gevolg hiervan was dat de Amerikaanse Dollar aanvankelijk geprefereerd werd als betalingsmiddel voor intra-Europese transacties, omdat deze de enige stabiele munt was.²³⁷ Een oplossing voor deze scheeftrekking in de trans-Atlantische handel en de grote vraag naar Amerikaans devies vond men terug in de geldbuidels van de reizende Amerikaan.

²³³ A. Desmedt, "Wij reizen om te leren", in: *Transport*, 8 (1951), februari, p. 24.

²³⁴ *Ibid.*, p. 25.

²³⁵ L.J. Lickorish en T.C. Middleton, *op. cit.*, p. 20.

²³⁶ F. Schipper, *op. cit.*, p. 233.

²³⁷ H. Schmieding, "How to fill a dollar gap? Observations on the liberalization of West Germany's external trade and payments 1947-1958", in: *Kiel Working papers*, 291 (1987), p. 2

Toerisme bleek een uitstekende wijze om deze *dollar gap* ten minste gedeeltelijk te dichten. Nog tijdens de oorlog bracht de Amerikaanse militaire overheid een reisgids uit voor haar manschappen waarbij de soldaten aangeraden werden om van de ‘gelegenheid’ gebruik te maken om tijdens de zomer Oostende te bezoeken en tijdens de winter Brugge te verkennen.²³⁸ Eenmaal de oorlog afgelopen was keerden Amerikaanse veteranen en andere geallieerde oudgedienden vaak terug om Europa te laten zien aan familie en kennissen, en om de slagvelden te bezoeken waar ze gediend hadden en veelal ook vrienden en collega’s verloren hadden. Daarnaast waren er ook de soldaten van de uitgebreide Amerikaanse bezettingsmacht in West-Duitsland die tijdens hun *tour of duty* de kans schoon zagen om met de geweldige koopkracht van de dollar vakantie te houden in Europa.²³⁹

Bijzonder populair bij het Amerikaanse toeristische publiek waren de pakketreizen per autocar. Vooral de *Grand Tour of Europe* werd door het Amerikaanse publiek bijzonder gesmaakt, al bestonden ook verschillende andere tours.²⁴⁰ De eerste diensten waren zogenaamde gesloten circulaire rondritten, georganiseerd door de AAA, de *American Automobile Association*. Hierin staken de Amerikaanse reizigers eerst per lijnvlucht of oceaanlijner de Atlantische Oceaan over vanuit Washington en New York om bij een vastgelegd beginpunt samen de bus te nemen die hen vervolgens door Europa vervoerde, om uiteindelijk weer bij het beginpunt te arriveren. Passagiers bleven samen gedurende de hele rit. De ‘Grand Tour of Europe’, het paradepaardje van de Europa-reizen bestond uit een zwaar programma waarin het gezelschap in twee tot drie weken acht tot vijftien Europese steden voorgeschoteld kreeg. Aan de hand van het programma kon men telkens nagaan wat de volgende bestemming zou zijn.²⁴¹ Afgaande op de populariteit van de trips en bestemmingen voerden Frankrijk en Italië de lijst aan met beide 300.000 Amerikaanse reizigers, vervolgens kwamen Engeland en Zwitserland met respectievelijk 170.000 en 100.000 bezoekers. Hierachter vond men de Benelux terug, en voor de eerste maal kwamen vanaf 1950 ook West-Duitsland en Oostenrijk terug op de reiskaart terecht. De passagiers waren meestal reizende koppels of grote groepen, en naar schatting werd er per persoon 1500 tot 2000 dollar gespendeerd aan allerhande reiskosten.²⁴²

Dat ook in België de nodige inspanningen werden gedaan om de Amerikaanse toeristen aan te trekken staat buiten kijf. In een artikel uit 1949, verschenen in *Transport*, kunnen we lezen dat kolonel Pozzi, hoofd van de afdeling toerisme binnen het Marshallplan een uiteenzetting kwam geven in Brussel aan de nationale pers over de plannen tot de ontwikkeling van het Amerikaans toerisme in Europa. Op de persconferentie stelde hij dat tussen 1949 en het einde van 1952 ongeveer 500.000 Amerikaanse toeristen de overtocht naar Europa zouden maken en daar gezamenlijk naar schatting 800 miljoen dollar zouden uitgeven. Om dit te realiseren vroeg Pozzi de Belgische autoriteiten enerzijds om de visa voor Amerikaanse staatsburgers in Europa af te schaffen, anderzijds drong hij ook aan op de verlenging van de verloven gedurende het dode seizoen in België. Hij was immers van overtuiging dat ook inter-Europees toerisme een stimulerende werking voor de nationale economieën zou meebrengen.²⁴³ Al in 1949 werden in België 90.683 Amerikaanse nachtverblijven geregistreerd, en naar schatting 4,6 miljoen dollar werd door de trans-Atlantische toeristen in de Belgische economie geïnvesteerd.²⁴⁴ Hoewel we in ons archiefwerk pas vanaf 1957 melding kregen van aanvragen voor het vervoeren van Amerikaanse toeristen vanuit Oostende richting Nederland en terug, lijkt het wel plausibel dat er voordien al met Belgische bussen Amerikaanse burgers door België vervoerd werden.²⁴⁵

²³⁸ M. Constandt, *op. cit.*, p. 28.

²³⁹ U Claes, *op. cit.*, p. T

²⁴⁰ F. Schipper, *op. cit.*, p. 233.

²⁴¹ U Claes, *op. cit.*, p. U

²⁴² S.n., “Europa verwacht 400.000 Amerikaanse toeristen”, in: *Transport*, 7 (1950), mei/juni, p. 12.

²⁴³ S.n., “Het Amerikaans Toerisme in Europa”, in: *Transport*, 6 (1949), april, p. 12.

²⁴⁴ S.n., “De actie der Europese Commissie voor het Toerisme”, in: *Transport*, 7 (1950), mei/juni, p. 12.

²⁴⁵ BAAV, *Oud-Archief BAAV 1950-1960*, 1957, B/N-verkeer in 1957, lijst van Belgische ondernemingen die langs de federatie een persoonlijke vergunning aangevraagd hebben voor het ledig overschrijden der Nederlandse grens.

Hoofdstuk V: Massatoerisme

5.1. Inleiding

Vooraleer we overgaan tot de functie en rol die de autocar had gespeeld binnen het naoorlogs toerisme lijkt het ons bovenal interessant eens de historische ontwikkeling van de Belgische toeristische markt van naderbij te bekijken. Gezien de autocar in deze masterscriptie vooral beschouwd wordt als toeristisch middel kunnen we de sector niet begrijpen zonder de naoorlogse ontwikkeling van het toerisme te duiden.

5.2. aanloop

De naoorlogse situatie gaf aanleiding tot een explosieve ontwikkeling van de toeristische sector onder de term massatoerisme. Hoewel er geen afgelijnde definities voor het groot- of massatoerisme bestaan is het fenomeen in sterke mate geworteld binnen de traditie van democratisering en klasse-emancipatie gedurende de twintigste eeuw. De vroegste aanwijzingen van dergelijk toerisme leidden ons terug naar de opkomst van vakantieoordn aan de Britse en Franse kusten. Deze badplaatsen werden aan het begin van de vorige eeuw voor de eerste maal op grootschalige wijze verbonden met de industriële centra en grootsteden verder landinwaarts door de constructie van spoorwegnetwerken en de organisatie van openbaar vervoer. Ondertussen leidden veranderende economische omstandigheden tot het ontstaan van vakantiedagen bij de fabrieksarbeiders. De combinatie van goedkoop (trein)vervoer en extra vrije dagen, leidde samen met veranderende denkbeelden over sport en gezondheid tot de ontdekking van de kustlijn door minder gegoede sociale klassen. Het liet op grootschalige wijze arbeiders toe om samen met hun gezin te leren genieten van zon, zee, en strand.²⁴⁶

Het is een fenomeen dat niet meer zou verdwijnen, en zelfs alleen aan kracht zou toenemen in de decennia daarop. In de Belgische situatie werd massatoerisme pas vanaf 1936 mogelijk, met de goedkeuring van de wet op het betaald verlof. Echter ging de gemiddelde arbeider in de jaren dertig nog nauwelijks ‘echt’ op reis, dergelijke *congé payé* werd vaak gebruikt om uit te rusten. En als men dan toch besliste om op reis te gaan, was dit vaak beperkt tot een uitje richting zee.²⁴⁷ In de jaren na de invoering van het betaald verlof zien we dan ook dat veel van de vakantiegangers voor de eerste maal de zee te zien kregen in Blankenberge of in Oostende, die dankzij hun uitstekende spoorwegverbinding met het binnenland het grootste aandeel van dergelijke *congés payés* over de vloer kregen.²⁴⁸ Velen onder hen waren dagjestoeristen die ’s ochtends vroeg vanuit de stations in het binnenland vertrokken, en pas ’s avonds laat vermoeid terug thuis arriveerden.²⁴⁹ Daarnaast zouden overal aan de kust kampeerterrainen, kinderhomes en vakantiehuizen opgericht worden om aan de nieuwe vraag te voldoen.²⁵⁰

Ook bepaalde denkbeelden over het houden van vakantie ondergingen een verandering. Waar de zon voordien nog zoveel mogelijk vermeden werd door toeristen, zien we vanaf de jaren dertig een beweging die de zon niet langer meed. Bruingebrand thuiskomen werd het bewijs dat men de financiën had om op reis te trekken. Deze evolutie gaf onder meer aanleiding tot het verspreiden van lossere kledij, zonnebrandolie, en nieuwe badmode.²⁵¹ In slechts enkele jaren tijd werd het commercieel klimaat van de Belgische kust geheroriënteerd op het massatoerisme. De stijl en activiteiten van het elitair publiek moest in vele kuststeden wijken voor de interesses van de dagjestoeristen en de arbeider op verlof. Zo zien we onder meer het organiseren van braderieën, strandwedstrijden, bloemencorso’s en volksbals.²⁵² Op vakantie gaan was niet langer het exclusieve

²⁴⁶ L. Segreto, C. Manera en M. Pohl, *Europe at the Seaside: the Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*, New York, Berghahn Books, 2009, p. 1.

²⁴⁷ U. Claeys, *op. cit.*, p. S.

²⁴⁸ M. Constandt, *op. cit.*, p. 26

²⁴⁹ G. Renoy en P. De Moor, *op. cit.*, p. 148.

²⁵⁰ M. Constandt, *op. cit.*, p. 26.

²⁵¹ *Ibid.*, p. 27.

²⁵² G. Renoy en P. De Moor, *op. cit.*, p. 148.

domein van de welgestelden. Echter werd de opwaartse beweging van het toerisme abrupt tot een einde gebracht door de Tweede Wereldoorlog.²⁵³

In de decennia na 1945 zal het toerisme nooit geziene hoogten bereiken. Toch lag de prioriteit aanvankelijk vooral bij de wederopbouw. Het dagelijks leven werd in de eerste naoorlogse jaren gedomineerd door het verwerken van de oorlogstrauma's en herstel, bovendien stonden veel landen door de uitputtende oorlogsinspanning op de rand van bankroet.²⁵⁴ Toerisme was aanvankelijk geen prioriteit. Kwam daarbij dat een groot deel van de toeristische infrastructuur door de bezetting compleet met de grond gelijk gemaakt was, ook in België was dit het geval. Aan de Belgische kust moesten de toeristische voorzieningen wijken voor de *Atlantikwall*, en de duinen en stranden werden met bunkers en prikkeldraad versperd.²⁵⁵ Daarnaast stond het monetaire beleid van de door de strijd getroffen Europese landen haaks met het internationaal toerisme. De economische politiek was voornamelijk gericht op het verdienen van vreemde valuta, bij voorkeur Amerikaanse dollars, die broodnodig waren om de noodzakelijke goederen en grondstoffen te importeren. Echter hield dit ook in dat zo weinig mogelijk eigen valuta het land mocht verlaten.²⁵⁶ Het gevolg hiervan was dat tot de jaren vijftig er weinig speling was voor internationaal toerisme, laat staan toerisme in het algemeen.

²⁵³ U. Claey's, *op. cit.*, p. 5

²⁵⁴ T.C. Middleton en L.J. Lickorish, *British Tourism: The Remarkable Story of Growth*, Abingdon, Routledge, 2012, pp. 18-19.

²⁵⁵ M. Constandt, *op. cit.*, p. 28.

²⁵⁶ L.J. Lickorish en T.C. Middleton, *op. cit.*, p. 19.

5.3. Jaren vijftig

De revival volgde aan het begin van de jaren vijftig, wanneer de schaarste in onder meer brandstof, kledij, en voedsel afnam en de besparingsmaatregelen geleidelijk aan werden afgezwakt.²⁵⁷ Echter verschilde de naoorlogse vorm van op vakantie gaan tot 1955 vrij weinig met deze van de jaren dertig. Nog steeds ging men voornamelijk op reis in eigen land, en dan nog liefst naar de eigen kust. Buitenlandse reizen werden in grote mate verhinderd door deviezenbeperkingen en douaneproblemen.²⁵⁸ Het enige verschil lag in het aantal vakantiegangers, dat veel hoger lag. Waar in het Verenigd Koninkrijk kort na de oorlog vijftien miljoen Britten ten minste vier of meer dagen op vakantie gingen steeg dit aantal tegen 1955 al tot vijfentwintig miljoen vakantiegangers.²⁵⁹ Ook in België lijkt er zich vanaf de jaren vijftig een grote boom in het binnenlands toerisme ~~zie~~ voor te doen. Vooral het Belgisch kusttoerisme groeide in de jaren na '45 enorm aan. Waar het aantal overnachtingen aan de Belgische kust voor het jaar 1950 stond op 2,5 miljoen, liep het aantal in 1960 op tot 10 miljoen overnachtingen.²⁶⁰

De naoorlogse boom op het vlak van vakanties komt niet als een verrassing. Hiervoor zijn verschillende verklaringen. Eerst en vooral werd het fenomeen vakantiehouden na de Tweede Wereldoorlog steeds meer recht en gewoonte.²⁶¹ Zo beschouwde omstreeks 1955 al 83 percent van de West-Duitse bevolking dat vakantie een legitiem gebruiksgoed was en niet langer een luxegoed was.²⁶² Na vijf jaren bezetting, en de daarop volgende periode van heropbouw stond men te popelen om de woonplaats te verlaten en andere oorden te gaan opzoeken. In de jaren na 1945 ontving Europa ten westen van het IJzeren Gordijn veel Amerikaanse en Canadese toeristen. Deze waren hoofdzakelijk veteranen die in de Eerste of Tweede Wereldoorlog hadden gevochten, die toen in vreedstijd graag een bezoek wouden brengen aan de gebieden waar ze gestreden hadden en vaak vrienden of familie hadden verloren. De bevolking zag hoe deze Amerikanen als toeristen van het leven genoten, en men wilde die levensstijl zelf ook ervaren.²⁶³

Een van de hoofdredenen waarom mensen steeds meer kozen om op reis te gaan vindt haar oorsprong in het specifieke economische beleid dat in België en in grote delen van Europa werd uitgevoerd op dat moment. De periode tussen 1946 en 1972 was voor voornamelijk de West-Europese landen een periode van ongeziene economische groei en vooruitgang met een enorme welvaartstoename tot gevolg. Aangeduid met termen als *Les Trentes Glorieuses* in Franse kringen, het *gouden kwartaal* in het Nederlandse geval, het Duitse *Wirtschaftswunder*, of *the Golden Years* in Angelsaksische kringen, betrof dit vooral een Europees economisch fenomeen.²⁶⁴ Dit werd in de Belgische casus bewerkstelligd door de overgang naar een gemengde economie waarin de overheid een bijsturende functie had om de markteconomie onder controle te houden. Op economisch vlak trachtte de Belgische overheid gedurende deze periode vooral de conjunctuurschommelingen te stabiliseren. Daarnaast streefde ze naar een volledige werkgelegenheid en naar inkomensverbetering aan verhoogde arbeidsproductiviteit gekoppeld. Deze aanpak zou evolueren naar een meer dynamische politiek waarin centraal de versnelling van de groei stond. Echter moesten de winsten uit deze groei verdeeld worden ten voordele van de burgers. Vooral in de jaren vijftig ondernamen de verschillende Belgische

²⁵⁷ J.K. Walton, *art. cit.*, p. 152.

²⁵⁸ A. Hessels, *op. cit.*, p. 233.

²⁵⁹ L.J. Lickorish en T.C. Middleton, *op. cit.*, p. 20.

²⁶⁰ K. Ennekens, *op. cit.*, p. 28.

²⁶¹ A. Hessels, *op. cit.*, p. 269.

²⁶² C.M. Kopper, "The Breakthrough of the Package Tour in Germany after 1945", in: *Journal of Tourism History*, 1 (2009), 1, p. 74.

²⁶³ U. Claeys, *op. cit.*, p. V.

²⁶⁴ J.J. Godschalk, "De Gouden Jaren van het Gouden Tijdperk: 'die tijd komt nooit meer terug'", in: J.J. Godschalk (ed.), *Die tijd komt nooit meer terug: de arbeidsmarkt aan het eind van de eeuw*, Amsterdam, Het Spinhuis, 1999, p. 4.

regeringen in het bijzonder actie binnen de volgende vier domeinen: de economische infrastructuur en planning, de industriële vernieuwing en expansie, de sociale sector, en als laatste de begroting.²⁶⁵

Dankzij de nieuwe groei evolueerde België, net als haar omringende landen uit tot een welvaartmaatschappij waarin het niet langer de verkoper, maar wel de koper was die de markt bepaalde.²⁶⁶ Mede als gevolg van deze nieuwe welvaart kon men overgaan tot de uitbouw van een sociaal vangnet voor de bevolking. Vrees voor werkloosheid, honger, ziekte werd hierdoor grotendeels uitgebannen. De aandacht verschuift hierdoor van productie naar consumptie en vrije tijd.²⁶⁷ Ook eigen aan de nieuwe marktwerking was dat naarmate het nationaal inkomen steeg het aandeel dat werd uitgetrokken voor basisbehoeften begon te dalen, en dat terwijl een groter deel kon gebruikt worden voor de aankoop van duurzame consumptiegoederen en luxeartikelen.²⁶⁸ Ook reizen vielen onder deze laatste categorie. Men had nu simpelweg de middelen om op vakantie te gaan.

Bovendien werd deze tendens versterkt door het feit dat de vakantieregeling voor werknemers gevoelig werd uitgebreid in de jaren vijftig. Waar in 1947 men besliste om het vakantiegeld voor de eerste vakantieweek te verdubbelen, was het vooral gedurende de jaren vijftig dat de vakantieduur een fikse groei kende.²⁶⁹ Met de wet van 27 mei 1952 werd op basis van de dienstanciënniteit een aanvullend verlof toegekend. Afhankelijk van het aantal jaren tewerkstelling kreeg de werknemer vanaf toen oftewel het totaal, twee derden, of een derde extra aantal dagen congé. Twee jaar later echter werd het anciënniteitsverlof al versoepeld. Vanaf 1954 was niet meer de arbeidsanciënniteit van tel, maar werd het betaald verlof berekend op basis van de leeftijd op het einde van het vakantiedienstjaar.²⁷⁰ In 1956 werd het enkel vakantiegeld voor de tweede vakantieweek bij wet vastgelegd. In het jaar van de Brusselse Wereldtentoonstelling, in 1958, werd door een nieuw besluit de algemene modaliteiten van de uitvoering van de wetten betreffende het jaarlijks verlof der loonarbeiders vastgelegd. Vanaf dat moment zou de vakantieduur bepaald worden aan de hand van een schaal waarin de aantal vakantiedagen in verhouding stond tot het aantal gewerkte en gelijkgestelde inactiviteitsdagen in de loop van het dienstjaar.²⁷¹ Bovendien werd ook in de jaren vijftig, meer precies in 1955, overgegaan op de vijfdaagse werkweek, waarbij men maximaal 45 uren arbeid per week mocht leveren.²⁷² De introductie van dergelijke vakantietoelagen hebben ook een psychologische werking gehad. Gezien het vakantiegeld steevast in de maand mei werd uitbetaald, met de zomer voor de deur, moest de gemiddelde werknemer nauwelijks sparen om een nodig vetpotje aan te leggen om te kunnen reizen.²⁷³

Al deze bovenstaande evoluties maakten een groei van het toerismewezen vanaf de jaren vijftig mogelijk. De maatschappij beschikte vanaf de vroege jaren vijftig over voldoende vakantiedagen en een hoog genoeg loon om zich een jaarlijkse vakantie te veroorloven. De permanente omschakeling valt volgens veel Belgische toeristenexperts terug te vinden kort na 1958. Een grote rol werd hierin toebedeeld aan Expo '58. In dat jaar werd de Brusselse Heizel omgetoverd tot een expositieruimte van zestig hectare waarin 26 paviljoenen door de Belgische overheid werden opgetrokken, aangevuld met de constructies van 53 vreemde staten en instellingen. Nieuwsgierig naar de economische en culturele prestaties in een snel veranderende wereld lokte de Wereldtentoonstelling meer dan veertig miljoen bezoekers.²⁷⁴ Het was moeilijk om Belgen te vinden die de Expo niet hadden bezocht. Het was hier dat de halve wereld zich aan België kwam voorstellen, en in België groeide dan ook de zin om over de

²⁶⁵ H. Van der Wee, "België en de economische uitdaging van de twintigste eeuw", in: *BMGN – Low Countries Historical Review*, 102 (1987), 2, pp. 203-204.

²⁶⁶ R. Vandeputte, *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, Tielt, Lannoo, 1986, p. 23.

²⁶⁷ A. Hessels, *op. cit.*, p. 204.

²⁶⁸ J.J. Godschalk, *art. cit.*, p. 4.

²⁶⁹ RJV, *op. cit.*, p. 26.

²⁷⁰ *Ibid.*, p. 30.

²⁷¹ *Ibid.*, p. 26.

²⁷² R. Vandeputte, *Sociale Geschiedenis van België: 1944-1985*, Tielt, Lannoo, 1987, p.57.

²⁷³ M.J. Kusters, *op. cit.*, p.21.

²⁷⁴ R. Vandeputte, *op. cit.*, p. 60.

grenzen te gaan kijken.²⁷⁵ Het was niet toevallig dat net in die periode nieuwe touroperators zoals Sunair, Sunsnacks en Railtour in België hun eerste programma's voorstelden.²⁷⁶

Het is ook in deze periode dat we in België voor de eerste keer over eerste grootschalige reisenquêtes beschikken. Vooral na 1945 stijgt de hoeveelheid aan statistisch materiaal dat als doel het toeristisch verkeer wilde bestuderen.²⁷⁷ In de jaren na de oorlog zien we in veel Europese landen vakantiesurveys opduiken die de betekenis van het toerisme voor het nationaal economisch bestel gaan bestuderen. Ze vormen een waardevolle bron voor wie het toerisme wil bestuderen. België was in deze context een laatbloeier. In Nederland werd al in 1947 een dergelijke studie voor de eerste maal gemaakt, gevolgd door Frankrijk in 1949. In 1951 volgde een eerste Britse vakantiesurvey. Kort daarop ondernamen ook Duitsland en Oostenrijk een gelijkaardig onderzoek.²⁷⁸ België was op dit vlak enigszins een laatbloeier. Een eerste aanzet om de nationale situatie te bestuderen kwam tot stand aan het eind van de jaren vijftig, wanneer Labeau in zijn artikel 'Quelques aspects de la consommation touristique' peilde naar het reisgedrag van 1048 Belgen voor het jaar 1959.²⁷⁹ Hoewel onvolledig vormde dit toch een belangrijke opstap. Labeau schatte in zijn werk dat 2.030.000 Belgen in het jaar 1959 op reis vertrokken.²⁸⁰ Dit zou neerkomen op een vakantieparticipatie door 22,5 percent van de Belgische bevolking, wat nog steeds een pak lager dan bijvoorbeeld de situatie in Nederland, waar 41 percent al aan het reizen was geslagen tegen 1954.²⁸¹ De vakantieparticipatie werd in grote mate bepaald door geografische en socio-economische factoren. De vertrekkers waren jong, grotendeels afkomstig uit de nieuwe middenklasse, en kenden hoofdzakelijk een stedelijk achtergrond.²⁸²

Ook interessant is de vaststelling dat van de Belgische ondervraagden die op reis gingen 47 percent koos voor een binnenlandse vakantie, en 53 percent koos voor het buitenland. Al ligt de verklaring volgens Labeau hier door de beperkte oppervlakte van België. In Duitsland opteerde 71 percent voor een binnenlandse reis, terwijl 13 percent naar het buitenland ging. In Frankrijk bracht maar liefst 81 percent van de vakantievaarders hun reis door in eigen land terwijl 29 percent liever de grenzen overstak.²⁸³ In de situatie van Duitsland ligt dit in overeenstemming met de vaststelling dat in de jaren vijftig buitenlandse vakanties grotendeels weggelegd bleven voor de hogere middenklasse. Arbeiders moesten zich tevreden stellen met een binnenlandse vakantie richting de Duitse kust, het Zwarte Woud of de Duitse Alpen.²⁸⁴ Ook in België bestond er volgens de studie van Labeau op het einde van de jaren vijftig een gelijkaardige discrepantie. Zo ging slechts 18 percent van de industriëlen, 23 percent van de functionarissen, en 26 percent van de vrije beroepen exclusief in eigen land op reis. Aan de overzijde van het spectrum kozen voornamelijk arbeiders, gepensioneerden, en bedienden met respectievelijk 50, 48, en 38 percent voor een exclusieve binnenlandse vakantie.²⁸⁵

In het decennium na de oorlog groeide toerisme stilletjes aan uit tot een massabeweging, alhoewel de snelheid van groei grondig per land verschilde. Meer en meer werd een week vakantie als noodzakelijk beschouwd door de bevolking als manier om afstand te nemen van arbeid en de dagelijkse routine. Men vluchtte niet alleen weg van de alledaagse werkelijkheid, men wou ook ontsnappen aan de dagelijkse omgeving. Huis en wijk moesten plaats ruimen voor het verlangen om

²⁷⁵ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 5.

²⁷⁶ *Ibid.*, p. 116.

²⁷⁷ J. Towner, "Approaches to Tourism History", in: *Annals of Tourism Research*, 15 (1988), 1, p. 49.

²⁷⁸ N. Vanhove, *Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking*, Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1969, p. I.

²⁷⁹ G. Labeau, "Quelques aspects de la consommation touristique", in: *Cahiers Economiques de Bruxelles*, 17 (1963), 1, p. 72.

²⁸⁰ G. Labeau, *art. cit.*, p. 83.

²⁸¹ A. Hessels, *art. cit.*, p. 215.

²⁸² E. Furlough, "Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s", in: *Comparative Studies in Society and History*, 40 (1998), 2, p. 262.

²⁸³ G. Labeau, *art. cit.*, p. 85.

²⁸⁴ M. Kopper, *art. cit.*, p. 78.

²⁸⁵ G. Labeau, *art. cit.*, p. 93.

vreemde horisonten te verkennen.²⁸⁶ Plezier en spel werden prioritair, en stonden als tegengewicht voor de dagelijkse spanningen, de toenemende reglementering en bureaucratisering.²⁸⁷ Vanaf de tweede helft van de jaren vijftig merken we dan ook een toenemende oriëntering op het buitenland op.²⁸⁸ En ook in steeds grotere mate naar Zuid-Europa.

Waar we hierboven reeds besproken hebben hoe in de jaren dertig de zon een favorabel element werd in het vakantiehouden zal deze preferentie zich ook steeds meer afspiegelen in de reisbestemming. Naast de aanwezigheid van water en strand groeide ook het belang van het aantal zonuren als verkoopargument.²⁸⁹ Vanaf het einde van de jaren vijftig, maar steeds meer in de komende decennia zou de gemiddelde toerist zich niet langer tevreden stellen met enkele weken vakantie aan een koud en winderig resort langs de Noordzee.²⁹⁰ Landen met een mild klimaat en grote zonzekerheid groeiden als gevolg snel uit tot de favorieten. In Europa zijn dergelijke landen in de eerste plaats gelokaliseerd rond de Middellandse Zee. Labeau verwijst al in zijn studie naar de populariteit van de noord-zuid vakantiestromen. Zo bespreekt hij de cijfers van een studie door de OESE uitgevoerd over de percentuele verdeling van het aantal toeristische overnachtingen onder de lidstaten van de instelling. Hierin had het gebied dat geklasseerd stond onder de term *Europe méridionale* een aandeel van veertig percent. Onder *Europe méridionale* verstond men Spanje, Portugal, Zuid-Frankrijk, Italië, Joegoslavië, Griekenland en de Franse, Italiaanse en Spaanse eilanden die aan de Middellandse Zee lagen. De tweede positie werd ingenomen door *Europe centrale* met een aandeel van vijfentwintig percent. Hieronder rekende men de Alpenlanden: Zuid-Duitsland, Zwitserland, en Oostenrijk.²⁹¹ Die landen genoten een grote populariteit als familiebestemming waar men in de zomer tot ontspanning kon komen door te gaan wandelen in de wilde natuur; in de winter groeiden ze uit tot skibestemmingen.²⁹² Hierop volgde met 23 percent 'Europe centrale', dat de landen langs de Noordzee omvatte. Als laatste volgde het *Europe septentrionale* dat de Scandinavische landen groepeerde met een aandeel van 12 percent.²⁹³ Hieruit valt duidelijk de grote voorkeur voor het Mediterrane gebied af te leiden.

5.4. De 'gouden' jaren zestig

Waar de jaren vijftig al enigszins gekenmerkt werden door een relatief grote toename van de welstand, verbleekte dit in vergelijking met het volgende decennium. Waar trage groei en economische moeilijkheden voornamelijk nog het kenmerk waren van de jaren vijftig, plukte men in de jaren zestig de vruchten van het beleid dat zwaar had ingezet op infrastructurele vernieuwing en industriële expansie.²⁹⁴ Vanaf 1959 kwam er een nieuwe opwaartse beweging, waarbij de economische groei tussen 1961 en 1974 opnieuw versnelde.²⁹⁵ De werkloosheid daalde tot een nooit gezien peil, en er heerste zelfs een scherp tekort aan gekwalificeerde arbeidskrachten. Ook de lonen stegen in dit decennium spectaculair, op jaarbasis konden deze afhankelijk van de sector anderhalve tot drie percent toenemen.²⁹⁶ De Belgische salarissen behoorden zelfs tijdelijk tot de hoogste in Europa.²⁹⁷ De groeiende welvaart leidde de bevolking er toe om meer luxegoederen als auto's of sportartikelen te kopen. Daarnaast werden ook de secundaire arbeidsvoorwaarden grondig verbeterd.²⁹⁸

²⁸⁶ E. Furlough, *art. cit.*, p. 264.

²⁸⁷ A. Hessels, *op. cit.*, p. 269.

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 233.

²⁸⁹ *Ibid.*, pp. 230-231.

²⁹⁰ P. Lyth, "Flying Visits: The Growth of British Air Package Tours 1945-1975", in: L. Segreto, C. Manera en M. Pohl (eds.), *Europe at the Seaside: The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*, New York, Berghahn Books, 2009, p. 12.

²⁹¹ G. Labeau, *art. cit.*, p. 89.

²⁹² H.G. Kariel en P.E. Kariel, "Socio-Cultural Impacts of Tourism: An Example from the Austrian Alps", in: *Mountain Research and Development*, 9 (1982), 1, p. 63.

²⁹³ G. Labeau, *art. cit.*, p. 89.

²⁹⁴ H. Van der Wee, *art. cit.*, p. 205.

²⁹⁵ *Ibid.*, p. 206.

²⁹⁶ R. Vandeputte, *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, p. 78.

²⁹⁷ H. Van der Wee, *art. cit.*, p. 206.

²⁹⁸ *Ibid.*, p. 206

Zo werd opnieuw de vakantieregeling grondig aangepast en uitgebreid in de zestiger jaren. Een eerste wijziging vond plaats in mei 1960 wanneer op de eerste Nationale overeenkomst tussen werkgevers en werknemers beslist werd om in de daaropvolgende jaren de vakantietoelage voor de tweede vakantieweek geleidelijk te verdubbelen, wat geldig zou zijn voor de periode tussen 1960 en 1963. In 1964 werd de dubbele vergoeding voor de tweede vakantieweek per wet vastgelegd.²⁹⁹ In 1963 volgde het sectorwijde Nationaal Paritair akkoord, waarbij alle werknemers het recht verwierven op een derde vakantieweek. De uitvoering echter werd geregeld via een collectieve arbeidsovereenkomst waarbij in 1964 eerst een halve week vakantie werd toegevoegd, gevolgd door de andere helft in 1965. Hoewel duidelijk afspraken hieromtrent werden gemaakt, werd dit niet overal nageleefd. Hieruit volgde dat in 1966 de derde vakantieweek legislatief werd vastgelegd.³⁰⁰ In de toekomst zouden dergelijke interprofessionele akkoorden vaak de wettelijke regeling voorafgaan. De financiering van het vakantiegeld voor het bijkomende congé werd op een gelijkaardige manier als de derde vakantieweek uitgewerkt, waarbij in stappen het loon voor de derde week zou toenemen vanaf 1963. Dat de zaken echter snel liepen bewijst het feit dat men in 1966 al overging tot de opwaardering van de recentste vakantietoelage. De enkele vakantievergoeding voor de derde week werd voor de helft verdubbeld in 1967, om het jaar daarop volledig te worden verdubbeld. De officiële wet volgde in april van 1969.³⁰¹

Opnieuw waren de toegenomen welvaart en de immer uitbreidende vakantieregeling de motoren die de expansie van het vakantiegevoelen aandreven. Het zou de vakantieparticipatie in de jaren zestig naar nieuwe hoogten tillen. Waar Labeau voor het einde van de jaren vijftig de vakantieintensiteit rond een grote 22 percent had geschat, evolueerde deze in de volgende nationale vakantiesurvey, die door het West-Vlaams Economisch Studiebureau voor de periode 1966-1967 op een publiek van vijfduizend Belgen werd afgenomen, tot 35,4 percent. Dit betekende dat volgens de enquête meer dan een derde van de totale Belgische bevolking tussen oktober 1966 en september 1967 minstens een maal op reis trok.³⁰² De evolutie van het aandeel van 22,5 percent naar 35,4 percent in slechts enkele jaren is op zijn minst spectaculair te noemen. De aanwas van het aantal Belgen die op reis trok valt ook deels te verklaren door het revolutionaire omwenteling die het transportwezen had ondergaan in de eerste decennia na 1945.

Hoewel we in een volgend hoofdstuk dieper gaan ingaan op de evolutie in infrastructuur en transportmiddelen kunnen we wel kwijt dat dankzij de snelle evolutie inzake transportmiddelen vrijwel de gehele wereld binnen het bereik van de toerist kwam.³⁰³ Mede door de aanleg van een nieuw net aan Europese autosnelwegen begint men in de jaren na 1958 te ondervinden wat snelheid werkelijk betekent, hierdoor verkleinen de afstanden met de verder afgelegen vakantieoordens.³⁰⁴ Dit kwam vooral ten goede van de stijgende groep gezinnen die een personenwagen bezat. Het was met name in de periode tussen 1960 en 1970 dat het aantal personenwagens in België fors toeneemt. Van 753.000 wagens in 1960 evolueerde het aantal auto's in België tot meer dan twee miljoen in 1970.³⁰⁵

Een andere cruciale ontwikkeling was de democratisering van het vliegtuig. Waar in de jaren vijftig fenomenen als *tourist class* en wat later *economy class* hun intrede in de luchtvaart maakten, waarbij vliegtickets in ruil voor wat minder comfort betaalbaar werden voor bredere lagen van de maatschappij, zouden het voornamelijk de luchtvaartcharters zijn die het vliegwezen zouden democratiseren.³⁰⁶ Vanaf 1955 zullen we in België het ontstaan van diverse chartermaatschappijen observeren die aanvankelijk afgedankte legervliegtuigen zoals de DC4 zullen ombouwen en deze gaan gebruiken om Noord-Europa met de Spaanse Costa's en zonbestemmingen in Noord-Italië te

²⁹⁹ Vanneste (L.), *op. cit.*, p. 30.

³⁰⁰ *Ibid.*, p. 27.

³⁰¹ *Ibid.*, p. 30.

³⁰² N. Vanhove, *op. cit.*, p. 15.

³⁰³ P. De Groote, *Toerisme*, Tongeren, s.n., 1988, p. 3.25.

³⁰⁴ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 156.

³⁰⁵ E. Jacobs, *Wegverkeer*, Antwerpen, VEV, 1977, p. 51.

³⁰⁶ M. Coppens, "De democratisering van het luchtruim", in: M. Coppens (ed.), *Sabena, de Toekomst kwam uit de Lucht: een Geschiedenis van de Belgische Luchtvaart*, Gent, Borgerhoff & Lambergts, 2011, p. 138.

verbinden.³⁰⁷ Echter zal de brede expansie pas volgen vanaf de vroege jaren zestig, wanneer Britse, Duitse, Scandinavische, maar ook Benelux-touroperators op grote schaal dergelijke vliegverbindingen met Zuid-Europa zouden instellen, vooral het eiland Mallorca ontpopte zich gauw tot een van de eerste charterbestemmingen.³⁰⁸ Dit werd deels gereflecteerd in de vakantiebestemmingen van de Belgen. In de vakantiesurvey van 1967-1968 kwam naar buiten dat naast de populariteit van de Belgische kust, dat een aandeel van dertig percent in handen had, vooralonzekere bestemmingen als Frankrijk, Italië en Spanje, met respectievelijk een aandeel van 17,1%, 4,9%, en nogmaals 4,9 percent de bovenhand haalden.³⁰⁹

Ook op het vlak van mentaliteiten werd vakantie houden meer en meer een obligatie. Vanaf de late jaren zestig werd niet op reis gaan door vele mensen beschouwd als een vorm van asocialiteit en het kenmerk van mensen die in de marge van de samenleving leefden.³¹⁰ Ook sociale druk en prestige speelden een rol. Men kon het zich niet permitteren niet te reizen, zeker niet wanneer burens of andere kennissen dat wel deden. Het gevolg van dergelijke kuddementaliteit was een sneeuwbal effect op de vakantieparticipatie alsook op de keuze van de reisbestemming.³¹¹

³⁰⁷ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 96.

³⁰⁸ O. Löfgren, *On Holiday: a History of Vacationing*, Berkeley, University of California Press, 1999, pp. 157-173.

³⁰⁹ N. Vanhove, *op. cit.*, p. 42.

³¹⁰ E. Furlough, *art. cit.*, p. 262.

³¹¹ P. De Groote, *op. cit.*, p. 6.1.

5.5. De jaren zeventig

De jaren zeventig waren als decennium op zijn minst contradictorisch te noemen. Hierin werden de eerste jaren gekenmerkt door de voorzetting van de hoogconjunctuur die in het voorgaande decennium al de economie in België fors had doen laten aangroeien. Vanaf de tweede helft van 1972 tot het begin van 1974 bereikte de economische activiteit haar hoogtepunt.³¹² Gezien de positieve trend en de blijvende groeicijfers werden verdere stappen ondernomen in de uitbreiding van de vakantieregeling. Met het Interprofessioneel collectief akkoord van 15 juni 1971 ging men stelselmatig over tot de implementatie van een vierde week betaald verlof. In 1973 volgden de eerste twee vakantiedagen, die het jaar daarop tot drie dagen werden uitgebreid, om uiteindelijk in 1975 tot een finaal eindpunt uit te monden van vier volledige vakantieweken.³¹³ De vakantietoelage voor de nieuwe week volgde gelijke tred met de additie van de extra dagen. In 1973 werd het enkel vakantiégeld voor de eerste twee dagen ingevoerd, gevolgd door drie dagen in '74.³¹⁴ Vanaf '75 was de zaak van het enkel vakantiégeld voor de gehele vierde week beklonken. De implementatie van de dubbele betaling voor de vierde week zou echter een werk van lange adem worden. In het Nationaal Interprofessioneel akkoord van februari '75 verbonden de partijen zich er toe om tegen het volgende jaar het vakantiégeld voor de eerste twee dagen te verdubbelen. Dit akkoord werd jaar na jaar verlengd. Uitbreidingen richting een dubbel betaalde vierde week zouden er komen in 1989 en in 2001.³¹⁵

Dat de vakantieregeling enigszins leek te stokken na 1975 is geen toeval. Waar de Belgische economie en het land meer dan twintig 'vette' jaren achter zich had, tuimelde België, net als een groot deel van Europa in een negatieve economische spiraal. Hoge inflatie, de overinvestering in traditionele nijverheid, communautaire problemen, en de instandhouding van de overlegeconomie dat tot exuberante uitgaven leidde in de sociale zekerheid, verzwakten de concurrentiële positie van het land enorm.³¹⁶ Bovendien werden deze ontwikkelingen versterkt door het uitbreken van de energiecrisis vanaf 1973. In de naoorlogse decennia had de Westerse wereld in steeds grotere mate te kampen met een aardolieverslaving om het explosief gegroeid voertuigenpark te bevoorraden. Tussen 1948 en 1969 steeg de consumptie van olieproducten jaarlijks met gemiddeld dertien percent per jaar. Echter werd men vanaf 1973 geconfronteerd met snel stijgende prijzen voor dergelijke producten door het uitbreken van een militair conflict in het Midden-Oosten tussen Syrië, Egypte, en Israël. De situatie escaleerde compleet wanneer de OPEC, de organisatie van Olie Exporterende landen, de prijzen in oktober '73 optrok van drie dollar tot acht dollar per vat ruwe aardolie. In 1974 steeg de prijs opnieuw tot 11,65 dollar. Daarnaast werd de olielevering ook gebruikt als oorlogsinstrument, (indirecte) steun aan Israël resulteerde in een opzegging of vermindering van de leveringen. Ook in 1979 volgde een bruuske stijging van de olieprijs ten gevolge van het omverwerpen van de Iraanse Sjah.³¹⁷ De Energiecrisis van de jaren zeventig maakten een einde aan het gebruik van energie als goedkoop consumptieproduct.³¹⁸ De bevolking in Europa moest zich noodgedwongen aanpassen aan een maatschappij waarin de prijs van aardolie verviervoudigd was. Het verbruik verminderde logischerwijs.³¹⁹

De toeristische sector behoorde tot de kant waar de klappen vielen. Waar het toerisme in de periode 1950-1973 een spectaculaire groeibeweging kende, werd de groei heel wat getemperd tussen 1973 en 1981.³²⁰ Vooral het vliegtuigtoerisme beleefde zware tijden. Waar kerosine voordien nauwelijks een groot aandeel in de kosten had, werd ze in enkele jaren een van de zwaarste posten.³²¹ Vele charter- en luchtvaartmaatschappijen kwamen in financiële moeilijkheden terecht, en faillissementen waren vaak

³¹² R. Vandeputte, *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, p. 125.

³¹³ RJV, *op. cit.*, p. 27.

³¹⁴ *Ibid.*, p. 30.

³¹⁵ *Ibid.*, p. 31.

³¹⁶ H. Van der Wee, *art. cit.*, pp. 207-208.

³¹⁷ R. Vandeputte, *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, pp. 129-130.

³¹⁸ U. Claeys, *op. cit.*, p. X.

³¹⁹ R. Vandeputte, *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, p. 130.

³²⁰ U. Claeys, *op. cit.*, p. W.

³²¹ *Ibid.* p. X.

onafwendbaar.³²² De toegenomen energieprijis werd doorgerekend aan de klant; hierdoor werd vliegen vrijwel onbetaalbaar tot de jaren tachtig.³²³ Ook hotels kregen het zwaar te verduren.³²⁴ Opmerkelijk is echter de observatie dat hoewel de brandstofprijzen voor auto's enorm waren gestegen, de vraag echter niet achteruitging. Men bleef de auto gebruiken, dit zou echter ook in een aangepast reisgedrag resulteren. Men zou in de komende jaren vooral van de auto gebruik maken om op reis te gaan, en dan nog liefst wat dichterbij huis. Een van de meest betaalbare en populaire opties werd de combinatie van de autoreis waarbij de toerist een eigen caravan of tent meenam richting Zuid-Europa.³²⁵

Deze evolutie valt duidelijk af te lezen uit de vakantiesurveys voor de desbetreffende periode. Sinds 1969 begon het West-Vlaamse Economische Studiebureau systematisch met het publiceren van resultaten uit dergelijke enquêtes. De eerste versie uit de jaren zeventig verscheen in 1975 en behandelde de data voor het jaar 1972. Waar we hierboven reeds hebben kunnen lezen hoe de vakantieparticipatie voor de Belgische bevolking voor de periode 1967-1968 afklokte op 35,4 percent, zien we in de nieuwe studie dat de vakantieparticipatie slechts licht was toegenomen. In het jaar 1972 trok nog steeds 'maar' 37,9 percent van de Belgische bevolking (inclusief vreemdelingen) volgens de enquête minstens eenmaal op reis.³²⁶ De lage Belgische vakantieintensiteit stond in schril contrast met de resultaten uit de buurlanden. In 1972 ging in Zwitserland al 66,1 percent van de bevolking minstens een keer per jaar op reis. In Nederland en het Verenigd Koninkrijk lag het aandeel van de vakantiegangers allebei op 62 percent. Ook Frankrijk en West-Duitsland stonden met een aandeel van respectievelijk 46,4 en 42,2 percent van de bevolking hoger gerangschikt dan België.³²⁷ Op het vlak van bestemmingen valt op dat de Belg vaker op reis ging naar het buitenland dan naar het binnenland. 44,2 percent van de reizende Belgen koos er voor om de vakantie in eigen land door te brengen, waarbij 23,6 percent aan de Kust verbleef, en 11,4 in de Ardennen. 55,8 percent van de Belgen ging echter gaan verpozen in het buitenland. Frankrijk spande de kroon met een aandeel van 14,2 percent, gevolgd door Spanje met 9,4 percent, op de derde en vierde plaats in het buitenland volgden Italië en Zwitserland met respectievelijk 8,8 en 5,9 percent.³²⁸

Een volgende publicatie volgde al in 1978, waarin er naar het vakantiegedrag van de Belgen voor het jaar 1976 gepeild werd. De resultaten waren enigszins verrassend, gezien de vakantieintensiteit in slechts enkele jaren sterk toenam. Waar in 1972 slechts 37,9 percent van de Belgen op reis trok, evolueerde dit aandeel naar 47,2 percent van de bevolking in 1976. Met andere woorden ging bijna de helft van de Belgen in 1976 minstens eenmaal op vakantie.³²⁹ Op het vlak van reisbestemmingen blijkt er niet veel verandering te zijn tegenover de voorgaande editie. Waar het aandeel van de binnenlandse reisbestemmingen in de totale vakanties voor '72 op 44,2 percent lag, lag deze voor 1976 op 43,7. De buitenlandse vakanties hadden de overige 56,3 percent in handen, een lichte stijging tegenover de 55,8 percent uit de vorige enquête. Net als in de vorige editie werden de binnenlandse vakanties voornamelijk ingenomen door de Kust en de Ardennen. In het buitenland stond Frankrijk nog steeds het hoogste genoteerd met een percentage van 18 percent. Hierna volgden Italië, Spanje, en Duitsland met respectievelijk een aandeel van 8%, 7,8%, en 3,4 percent.³³⁰

Dat het aantal vakantiegangers in de tweede helft van de jaren zeventig stagneerde, en de groei heel wat getemperd was vinden we terug in de laatste vakantiesurvey van de jaren zeventig. In 1980 publiceerde het WES een nieuw toeristisch-economisch onderzoek dat peilde naar verblijfsrecreatieve attitudes en gedragingen van de Belgische bevolking. De resultaten zijn opvallend daar inzake

³²² L.J Lickorish en T.C. Middleton, op. cit., p. 81.

³²³ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, op. cit., p. 6.

³²⁴ L.J Lickorish en T.C. Middleton, op. cit., p. 81.

³²⁵ U. Claeys, op. cit., p. X.

³²⁶ Westvlaams Economisch Studiebureau. *Struktuur en ontwikkeling van het vakantiepatroon van de Belgische bevolking 1967-1972*, Brugge, WES, 1975, p. 26.

³²⁷ *Ibid.*, p. 27.

³²⁸ *Ibid.*, p. 56.

³²⁹ P. Boerjan. *De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking: 1967-1976*, Brugge, WES, 1978, p. 29.

³³⁰ *Ibid.*, p. 36.

vakantieparticipatie vanaf 1977 tot 1979 er nauwelijks enige beweging zichtbaar is. In 1977 vormde het aandeel vakantiegangers 48,5 percent van de bevolking, in 1978 werd dit 48,6 percent, en in 1979 bleef het percentage rond 48,7 hangen.³³¹ Het ziet er naar uit dat de economische crisis in de laatste jaren de groei van het toerisme vertraagd had. Na jaren van groei en stijgende mogelijkheden trad er stagnatie op.³³² Qua bestemmingen zien we voor het jaar 1979 vooral een nieuwe daling van de binnenlandse bestemmingen op het totaal aantal reizen. Slechts 38,8 percent van de Belgische reizigers ging nog in eigen land op reis. 61,2 percent van het totaal aantal reizen ging naar het buitenland. Koplopers in 1979 vormden Frankrijk met 22%, Spanje met 7,8%, Italië met 7,4%, gevolgd door Duitsland, dat een aandeel van 4,2 percent had.³³³ Uit de peiling bleek dat Frankrijk de favoriete buitenlandse bestemming was. Vooral de Azurenkust, Bretagne, Pyreneeën, Rhônevallei, en de Provence waren de favoriete trekpleisters. Voor Spanje waren dit de Costa Brava en de Costa Blanca. In Italië trok men voornamelijk naar de kuststreek tussen Trieste en Ancona, gevolgd door de Italiaanse meren.³³⁴

In de tweede helft van de jaren zeventig werd het toerisme het kind van rekening van de economische malaise. Waar sinds het einde van de jaren veertig de sector enorm gegroeid was, en de vakantieganger enorm gestimuleerd werd om op reis te gaan, ging men het vanaf toen tijdelijk wat kalmer aan moeten doen. Aanvankelijk kon men ondanks de stijgende energieprijzen blijven reizen, daar deze gecompenseerd werden door een hoger inkomen. Echter begint vanaf 1978 de economische crisis zwaarder door te wegen op het inkomen van de bevolking. Men bezuinigde niet meer op vakanties, deze waren immers ingeburgerd geworden. Men bleef echter wel vaak wat dichterbij huis, of men moest het stellen met wat minder luxe.³³⁵

³³¹ WES, *Verblijfsrecreatieve attitudes en gedragingen van de Belgische bevolking 1979*, Assebroek, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1980, p. 34.

³³² U. Claeys, *op. cit.*, p. Y.

³³³ *Ibid.*, p. 115.

³³⁴ WES, *Verblijfsrecreatieve attitudes en gedragingen van de Belgische bevolking 1979*, p. 116.

³³⁵ *Ibid.*, pp. X-Y.

5.6. De jaren tachtig

De jaren tachtig zijn het laatste decennium die we in dit werk zullen bespreken in de context van het ontstaan van het groottoerisme. Waar literatuur over toerismegeschiedenis na 1950 al zeer dun gezaaid is, is deze vrijwel onbestaande voor de periode na 1980. Wat we wel weten is dat de onzekere economische situatie gedurende de jaren tachtig bleef aanmodderen. Stagnatie en crisis kenmerkte de economie in een groot aantal jaren van het decennium; de Keynesiaanse formule werkte niet meer. De bevolking had boven haar stand geleefd en moest nu deels inleveren. De overheid hoopte door onder andere een sanering van de openbare financiën, loonmatiging, en een muntherschikking de Belgische concurrentiële positie te verbeteren, om zo de economie nieuw leven in te blazen.³³⁶ De belabberde economie bleef ook niet zonder gevolgen voor de Belgische vakantiegangers en vakantietrek.

In 1983 werden de eerste resultaten van het Belgisch vakantiegedrag voor de jaren tachtig door het WES gepubliceerd. Het is typerend aan de tijdsperiode dat men een apart hoofdstuk wijdde aan het wijzigend vakantiegedrag in de crisisperiode. Uit de resultaten van de enquête bleek dat meer dan de helft van de volwassen Belgische bevolking in het jaar 1982 niet op vakantie ging. Hierbij gaf 43,3% van de niet-reizigers financiële redenen op als motivatie om niet op vakantie te gaan in dat jaar.³³⁷ Op het vlak van totale vakanties viel op dat het aantal binnenlandse vakanties stabiliseerde; naar schatting ging 38,2 percent van de Belgische bevolking op reis in eigen land. Daartegenover stond 61,8 percent van de ondervraagden vakantie hield in het buitenland. Op het vlak van binnenlandse vakanties waren vooral de Kust en opnieuw de Ardennen, met een respectievelijk aandeel van 20,4% en 11,1%, vertegenwoordigd. In het buitenland waren de populairste bestemmingen Frankrijk met 20,4%, Spanje met 11,4%, en Italië met 7,6%.³³⁸

Bij de volgende studie, die het toeristisch gedrag voor het jaar 1985 besprak, en uitgebracht werd in 1987 viel opnieuw een gelijkaardige vakantieparticipatie op. 'Maar' 48% van de Belgische bevolking trok er in dat jaar op uit. Dit was aan de lage kant in vergelijking met de buurlanden. De toeristische West-Duitse telling voor 1984 wees aan dat 55% van de West-Duitsers in dat jaar op zijn minst een enkele reis maakten. In het Verenigd Koninkrijk lag dit percentage voor het jaar 1984 op 61%. Nederland voerde de buurlanden aan met een vakantieparticipatie van 66% voor het jaar 1984. Als laatste kende Frankrijk in het jaar 1984 een vakantieparticipatie door 57% van haar bevolking.³³⁹ Qua bestemmingen bleven de binnenlandse vakantieplaatsen stabiel met een aandeel van 37,5%, opnieuw vooral ingenomen door de Kust en de Ardennen. Op buitenlands vlak nam Frankrijk opnieuw de hoofdplaats in met 20,5% van de totale reizen. Spanje volgde met 11%, en op de derde plaats stond opnieuw Italië met een marktaandeel van 6% van het totale aantal vakanties.³⁴⁰

Als er een evolutie is vast te stellen in de eerste helft van de jaren tachtig is het wel het feit dat de vakantiemarkt weinig uitbreiding kende. De groei van het aantal reizen stakte in grote mate tussen de jaren 1982 en 1988.³⁴¹ Hoewel er nog een klasse is die het zich kon veroorloven om meermaals per jaar te reizen, zijn de jaren tachtig voor 'Jan Modaal' op het vlak van vakantie houden een verhaal van minder ver, minder lang, en vooral van goedkoper op reis gaan. Vaak opteerden zij voor een binnenlandse vakantie.³⁴²

De laatste vakantiesurvey die we zullen overlopen stamt uit 1989, aan de vooravond van de jaren negentig. Deze gaat dieper in op het reisgedrag van de Belgen in het jaar 1988. Hierin lijkt er zich enigszins een herstelling, en zelfs een stijging voor te doen in de vakantieparticipatie. Waar 48% van de Belgische bevolking in 1985 op reis ging, groeide dit aandeel uit tot 56% in 1988. Ondanks de herstelbeweging had ze echter nog steeds de laagste vakantieparticipatie in vergelijking met de

³³⁶ H. Van der Wee, *art. cit.*, p. 195.

³³⁷ *Ibid.*, p. V.17.

³³⁸ *Ibid.*, p.

³³⁹ WES, *Toeristische Gedragingen en Attitudes van de Belgen in 1985*, Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1987, p. II.2.

³⁴⁰ *Ibid.*, p. II.19.

³⁴¹ U. Claeyns, *op. cit.*, p. Y.

³⁴² G. Renoy en P. De Moor, *op. cit.*, p. 160.

buurlanden. Ondertussen ging in 1988 al 69,5% van de Nederlandse bevolking op reis. Hierachter volgde Frankrijk met 61%, gevolgd door het Verenigd Koninkrijk, waar 61% op reis ging. Net boven België bevond zich West-Duitsland met een aandeel van 57,1% van de bevolking.³⁴³ Inzake de meest populaire reisbestemmingen zien we dat de binnenlandse vakanties een aandeel halen van 33% in het totale aantal vakanties. 18,1% van de reizen trok richting Kust, gevolgd door 8,6% van de vakanties die in de Ardennen plaatsvond. Het buitenland werd gedomineerd door de Zuid-Europese club van Frankrijk, Spanje, en Italië. Een op vijf Belgische vakanties trok richting Frankrijk. Spanje had een aandeel van 13,7% in het totale aantal vakanties. De top drie werd afgesloten met Italië, waar 6,7% van de reizen heentrok.³⁴⁴

³⁴³ WES, *Reisgedrag van de Belgen in 1988*, Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1991, p. II.3.

³⁴⁴ *Ibid.*, p. II.26.

5.7. De autocar en het toerisme na 1950

5.7.1. Inleiding

Waar we in het vorige deel de evolutie van het Belgisch toerismewezen in de jaren na de oorlog hebben trachten te duiden, willen we in het volgende deel dieper ingaan op de rol die de autocar vervulde in de snel groeiende markt van het vakantiewezen. Eerder hebben we gezien dat de autocar in het interbellum op beperkte schaal werd ingezet voor internationale reizen. In de periode na 1950 zou het voertuig in steeds grotere mate een werkpaard worden om toeristen het buitenland te doen laten ontdekken. We willen dan ook in de volgende pagina's bespreken hoe het autocarwezen als toeristisch middel evolueerde doorheen de decennia.

5.7.2. Het succes van de autocar en de pakketreis

Uit de resultaten van Labeau's vakantiesurvey bleek dat op het einde van de jaren vijftig reizen absoluut nog niet ingeburgerd was in België. Voor vele mensen betekende een vakantie, zeker naar het buitenland toe, nog steeds de grote onbekende. Veel mensen kampten met onzekerheid of angsten tegenover het vreemde buitenland. Reizen per bus had heel wat troeven om deze angsten weg te werken.

In de eerste plaats bood de autocar als het ware een gesloten bubbel, waarin de passagiers afgezonderd waren van ongewenste elementen uit de buitenwereld. En dit niet alleen door de fysiek afgesloten metalen ruimte die ongewenst contact met de lokale bevolking vermeed. Kwam daarbij dat men vooral samen op reis trok met mensen die eenzelfde culturele achtergrond hadden. De meeste reizen werden immers aanvankelijk geboekt bij een lokale touringcarondernemer die een reisbrochure ter beschikking stelde van geïnteresseerden.³⁴⁵ Ook een blootstelling aan vreemde klimaten werd in grote mate vermeden door de aanwezigheid van airconditioning.³⁴⁶

Ook de aanwezigheid van een ervaren chauffeur en reisgids maakten de aanpassing aan het buitenland heel wat makkelijker. In tegenstelling tot de reizigers konden zij immers wel vaak een mondje meepraten met lokale bewoners, en hadden ze enige expertise over vreemd voedsel. Ook speelde hun aanwezigheid een factor in het verlagen van het gevoel bedrogen te worden door de bevolking in de aankoop van vreemde goederen en souvenirs.³⁴⁷

Echter was de grootste factor van zekerheid ongetwijfeld het karakter van dergelijke reizen. Het leeuwendeel van de verkochte reizen per bus en vliegtuig kwamen in de vorm van een all-in pakketreis. Dit hield een systeem in waarin vrijwel alle kosten verbonden aan de vakantie inbegrepen waren in de totaalprijs. Van het moment dat de reiziger de bus opstapte moest de toerist in principe geen enkele keer meer zijn geldbuidel bovenhalen. Hotels, maaltijden, drank, vervoer, alsook toegangstickets voor historische sites, musea, en vertoningen werd op voorhand in de totaalprijs berekend.³⁴⁸ Dit nam misschien wel de grootste angst weg onder de reizigers, namelijk het zonder fondsen vallen in een vreemd land met een andere munt.³⁴⁹

Een groot aandeel onder de reislustige bevolking werd door deze factoren aangetrokken. Men wist zeer weinig over het buitenland en de reisbestemmingen, dus liet men het zware werk over aan reisbureau of touringcarbedrijf. De actieve rol van de toerist werd hierin herleid tot het kiezen van een bestemming of rondreis uit een reisbrochure, de transactie van de betaalmiddelen en het achterlaten van het paspoort, en ten slotte het verzamelen aan het vertrekpunt. Eenmaal hij of zij plaatsnam in de zetel aan boord had men geen andere verplichtingen meer, en kon men zich volledig toewijden op het ontspannen. In zekere zin traden de reisbureaus, reisagenten, begeleiders, en de chauffeurs hier op als 'surrogaatouders' voor de toerist.³⁵⁰ Het mag dan ook geen verrassing zijn dat een aanzienlijk aandeel van het cliënteel uit personen bestond die voor de eerste maal op reis gingen.³⁵¹

Een bijkomend voordeel was dat dergelijke pakketreizen over het algemeen goedkoper waren dan het alternatief waarbij de reiziger zelf zijn reis moest regelen. De reisorganisatie kon immers in bulk hotelkamers, tickets, en maaltijden in restaurants aankopen of reserveren, wat vaak een interessante

³⁴⁵ A. Berendes, "Groot Toerisme", in: *Transport*, 9 (1953), 59, p. 19.

³⁴⁶ I. Quiroga, "Characteristics of Package Tours in Europe", in: *Annals of Tourism Research*, 17 (1990), 2, p. 187.

³⁴⁷ J.K. Walton, "The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe, 1930-1970", in: *The Journal of Transport History*, 32 (2011), 2, p. 160.

³⁴⁸ *Ibid.*, p. 152.

³⁴⁹ *Ibid.*, p. 160.

³⁵⁰ Y. Enoch, "Contents of Tour Packages: a Cross-Cultural Comparison", in: *Annals of Tourism Research*, 23 (1996), 3, p. 600.

³⁵¹ *Ibid.*, p. 601.

korting opleverde. Bovendien waren de hotels en restaurants verzekerd van het nodige cliënteel. Met andere woorden een win-winsituatie voor alle partijen.³⁵²

³⁵² *Ibid.*, p. 601.

5.7.3. De klassieke gesloten rondrit

Aanvankelijk was het toeristisch verkeer per autocar in de jaren vijftig grotendeels gericht op wat men binnen de branche onder de noemer ‘toerisme’ klasseerde, namelijk de gesloten rondreis. Het was enigszins een voortzetting van de ‘klassieke’ internationale autocarreizen die reeds in het interbellum plaatsvonden. Dit hield in dat de autobus met een gesloten groep de grens overstak om vervolgens een rondrit te maken door verschillende landen, oftewel heen en terug richting een bestemming. Het constante karakter hierin was het feit dat de groep gedurende de reis steeds dezelfde was.³⁵³

Een ander typerend karakter aan dit soort reizen was het feit dat naast ontspanning, ook didactiek een van de centrale punten vormde. De bus was naast een toeristisch vervoermiddel ook een didactisch toerismemiddel. De Nationale Secretaris van de Nederlandse Organisatie van het Personenvervoer, A. Berendes, gaf hierbij een mooie illustratie van het leerzame aspect.

*“Dank zij de mogelijkheid, die door het reizen per touringcar werd geschapen, wordt het de toerist mogelijk gemaakt, andere landen en volkeren te leren kennen, vergelijkingen te maken, niet alleen tussen het karakter van de verschillende landschappen, doch ook ten aanzien van de verschillen in landsaard”.*³⁵⁴

Bij dergelijke rondreizen bleef de autocar voortdurend ter beschikking van de groep, en werd deze naast het transport ook ingezet om aan sightseeing te doen, en om nieuwe zaken op te steken.³⁵⁵ De gesloten rondrit sloot aan op het voor de tijdspanne kenmerkende idee dat reizen er uit moest bestaan om op korte tijd zoveel mogelijk te zien. Meestal trok men elke dag richting een nieuwe stad of bezienswaardigheid. Echter had dit soort reizen de keerzijde dat ze vaak prijzig waren. Elke dag een nieuw hotel, en vele afgelegde kilometers maakten dat het vaak geen goedkope bedoening was. Kwam daarbij dat dergelijke reizen vaak erg uitputtend waren.³⁵⁶

Reizen per autocar naar het buitenland was aan het begin van de jaren vijftig nog vooral het domein van de middenklasse.³⁵⁷ De verspreiding van de personenwagen was aan het groeien, maar slechts weinigen bezaten toen al effectief een wagen. Kwam daarbij dat dergelijke reizen vaak al gauw een, twee, tot drie weken in beslag konden nemen.³⁵⁸ Tot halfweg de jaren vijftig beschikte de gemiddelde arbeider simpelweg niet over zo een aantal vakantiedagen. Het gevolg was dat een aantal groepen oververtegenwoordigd waren op dit soort reizen. Het grootste gedeelte behoorde aanvankelijk tot de nieuwe middenklasse die haar prestige wou verzilveren door aan te tonen dat ze naar het buitenland konden reizen. Daarnaast behoorde een aanzienlijk deel van hen tot de nieuwsgierige middenklasse die van de overtuiging was dat men door de aanwezigheid van een gids, die de nodige expertise had op de vlakken van kunst en geschiedenis, meer zou opsteken dan wanneer ze alleen zouden vertrekken. Buiten deze groepen vinden we ook vooral bejaarden, mensen die andere talen niet vaardig waren, of simpelweg personen die het te druk hadden om zelf hun trip te organiseren.³⁵⁹

Het eigenaardige cliënteel van dit soort rondreizen gaf aanleiding tot het ontstaan van enkele blijvende stereotypen. Orvar Löfgren omschreef ze als volgt.

“The darling old couple on their first trip abroad, the photo-crazy engineer and his bored wife, the fussy spinster complaining about bathrooms, the know-all middle-aged accountant always checking

³⁵³ D. Van Setten, “Internationaal Personenvervoer langs de Weg”, in: *Transport*, 9 (1953), 63, p. 6.

³⁵⁴ A. Berendes, *art. cit.*, p. 22.

³⁵⁵ L. Glorieux, *De toekomst van de autocar, autocar van de toekomst: analyse van de mogelijkheden*, Roeselare, Cartoeristiek, 1999, p. 67.

³⁵⁶ R. Nuyens, *Het Vervoer van Engelse Toeristen per Autocar vanuit Oostende*. Antwerpen (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling), UFSIA, 1966, p. 2.

³⁵⁷ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 50.

³⁵⁸ T. Kaiserfeld, “From Sightseeing to Sunbathing: Changing Traditions in Swedish Package Tours; from Edification by Bus to Relaxation by Airplane in the 1950s and 1960s, in: *Journal of Tourism History*, 2 (2010), 3, p. 14.

³⁵⁹ Y. Enoch, *art. cit.*, p. 601.

*the bill twice, the young newlyweds with eyes just for each other, the merry widow casting longing glances after Mediterranean males, the happy drunk in search of new bars, the clowning driver, the dapper young guide, both being mothered by the group and mothering them”.*³⁶⁰

Echter vanaf medio jaren vijftig lijkt de samenstelling van de reizigers te veranderen. Waar voordien het cliënteel veelal behoorde tot de middenklasse, zien we circa 1955 dat het doelpubliek begint te verschuiven. Onder invloed van het groeiend aantal vakantiedagen beginnen ook ‘congé payés’, hun weg te vinden naar de buitenlandse reizen. Waar voordien de arbeidersklasse het moest stellen met dagtochten en meerdaagse reizen is men nu in staat om het buitenland te gaan ontdekken per touringcar.³⁶¹ Vaak tot grote spot van de middenklasse begint nu ook de arbeider kilometers af te leggen naar onder meer de grotten van Han, Keulen, Lourdes, en zelfs de Azurenkust.³⁶² Parallel naast de gesloten rondritten begonnen nieuwe vormen van transport per autocar zich te ontwikkelen.

³⁶⁰ O. Löfgren, *On Holiday: a History of Vacationing*, Berkeley, University of California Press, 1999, p. 171.

³⁶¹ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 91.

³⁶² F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 78.

5.7.4. De pendeldienst

Waar de gesloten rondrit aanvankelijk het grootste gedeelte van de autocarreizen voor zijn rekening nam zien we in de loop van de jaren vijftig andere vormen opduiken. Naast de internationale autobusdiensten zien we ook de pendeldienst opduiken. De pendeldienst, pendel, pendulum, ook gekend onder de naam *navette* opereerde op een geheel andere wijze. In dit soort reizen werd de autocar gereduceerd tot een puur transportmiddel.³⁶³ Eenmaal toegekomen werden passagiers en bagage afgezet, en keerde de autocar terug richting het punt van oorsprong. Echter nam de autocar voor haar terugkeer de lading reizigers mee die het in een eerder traject reeds had afgezet. Dit liet een zeer intensief gebruik van het materiaal toe, wat natuurlijk een verschil maakte in de totale uitbatingskost voor de dienst.³⁶⁴

De lagere kosten maakten het mogelijk om de prijs van dergelijke tickets heel wat te laten zakken. Dit speelde natuurlijk in de kaarten van de groeiende groep aan arbeiders die hun vakanties in het buitenland wilden spenderen, nu ze over voldoende vakantiedagen konden beschikken. De pendel liet toe om reizigers naar het buitenland te vervoeren die over een kleinere geldbuidel beschikten.³⁶⁵ Anderzijds liet de formule ook toe om op vakantie te gaan zonder gebonden te zijn aan een vast gezelschap of route. Het liet mensen toe die afgeschrikt waren van dergelijke situaties om toch de bus te nemen langs een interessante route om vervolgens in volle vrijheid hun vakantie door te kunnen brengen.³⁶⁶ De pendels speelden zo in op de groeiende behoefte naar vrijheid op het vlak van vakantiewezen. Eerder hebben we al gewezen op het gebruik van reizen als vlucht uit de dagelijkse realiteit van groeiende druk en reglementering. Voor veel reizigers werd vrijheid prioritair. Men had minder behoefte om gedurende enkele weken een vaste reisroute af te reizen met een vast gezelschap.³⁶⁷ Daarnaast kon men dankzij de pendel kiezen om ter plaatse uitstappen te doen, al waren deze volledig facultatief.³⁶⁸

Echter was er aanvankelijk behoorlijk wat tegenkanting over de uitvoer van dergelijke pendelreizen onder de autocarbedrijven die zich bezighielden met rondreizen. Niet alleen omdat ze vooral door reisbureaus georganiseerd werden en een behoorlijk deel aan inkomstenverlies teweegbrachten in vergelijking met gesloten rondritten. Gezien dit soort reizen vooral gericht waren op meer de onderlaag van de samenleving werd weinig omgekeken naar de kwaliteit van de hotels en het materiaal.³⁶⁹ En omdat het verblijf ter plaatse primeerde werden dergelijke pendelreizen vaak aan hoog tempo afgewerkt.³⁷⁰ Het afleggen van lange afstanden in materiaal dat vaak niet geschikt was voor dergelijk langdurige etappes leidde tot een afkeer onder sommige reizigers. Men zat vaak opeengepakt in een voertuig waarin men zich moeilijk kon bewegen; bovendien reed het voertuig vaak een hele nacht door. Men kwam uitgeput thuis aan.³⁷¹ Gezien de gemiddelde toerist geen weet had van het verschil tussen pendel- en rondreizen kreeg de autocar voor veel reizigers een wrange bijmaak. Het deed mensen afschrikken om in de toekomst opnieuw beroep te doen op de autocar om te gaan reizen.³⁷² Het bezorgde bij veel reizigers het idee dat reizen per autocar eerder anti-toerisme was.

Zo lezen we een voorbeeld van een pendelreis van negen dagen richting het Garda-meer. Hierin bracht men vier volledige dagen door de bus. Op de eerste dag reed men vanuit België naar Kirchheim, in het centrum van Duitsland. In de tweede dag legde men via de Duitse *autobahn* de overige afstand af via Oostenrijk richting Italië. Tussen de derde en zevende dag had men vervolgens de volledige vrijheid om uit te rusten langs het Italiaanse meer. Echter op dag acht moest de terugrit ingezet worden; van het Garda-meer trok men richting Zofingen. Om vervolgens op de laatste dag het resterende traject naar

³⁶³ L. Glorieux, G. Van der Wiele en G. Willem, *op. cit.*, p. 7.

³⁶⁴ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 11.

³⁶⁵ A. Berendes, *art. cit.*, p. 24.

³⁶⁶ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 11.

³⁶⁷ A. Hessels, *op. cit.*, p. 227.

³⁶⁸ R. Nuyens, *op. cit.*, p. 2.

³⁶⁹ A. Berendes, *art. cit.*, p. 25.

³⁷⁰ R. Nuyens, *op. cit.*, p. 2.

³⁷¹ S.n., "Het toerisme per autocar of 'hoe reizen in 1975?'" , in: *Transport en Toerisme*, 31 (1975), 325, p. 39.

³⁷² D. Van Setten, *art. cit.*, p. 26.

België af te leggen.³⁷³ Het mag duidelijk zijn dat dit voor het grootste gedeelte van de jaren vijftig en zestig een zeer uitputtende bedoening moest geweest zijn voor zowel passagiers als chauffeur. Hoewel cijfers voor België ontbreken trokken de pendelreizen in 1952 al een 40.000 vakantiegangers in Nederland aan.³⁷⁴

De rol van de pendel kunnen we vooral plaatsen in het vervoer van de vanaf de jaren vijftig groeiende groep aan zonnekloppers, die jaarlijks tijdens de zomermaanden mede door het nieuwe ideaal van *sun, sea, sand, sex, and sangria* participeerden aan een massaverhuizing richting de zonovergoten kusten van de Middellandse Zee.³⁷⁵ Aanvankelijk richting de Italiaanse Adriatische kust, naar bestemmingen als Lago di Jesolo, Rimini en de lido rond Venetië, later richting de Azurenkust en Costa Brava.³⁷⁶ Naarmate het wegennet werd uitgebreid bereikte men steeds meer afgelegen locaties.

³⁷³ R. Nuyens, *op. cit.*, p. 2.

³⁷⁴ A. Berendes, *art. cit.*, p. 24.

³⁷⁵ J.K. Walton, "Histories of Tourism", in T. Jamal en M. Robinson (eds.), *The SAGE Handbook of Tourism Studies*, London, SAGE, 2009, p. 117.

³⁷⁶ O. Löfgren, *op. cit.*, p. 171.

5.7.5. De gouden tijden en het nieuwe publiek

In de loop van de decennia zou het vervoer per autocar naargelang de vraag wisselen tussen de pendel en de rondrit.³⁷⁷ De autocarsector werd vrijwel sinds haar ontstaan immers gekenmerkt door een slingerbeweging tussen enerzijds het transport (de pendels), en anderzijds het toerisme (de rondritten). Waar begin jaren vijftig aanvankelijk nog deze tweede vorm primeerde, zou naarmate de jaren vijftig vorderde vooral de pendel (naar de zon) de dominante vorm van uitbating worden doorheen de jaren zestig, zeventig, en tachtig. Pas vanaf de late jaren tachtig en jaren negentig evolueert de sector terug richting het toeristische element. Pendels werden vanaf het jaar 2000 vrijwel niet meer uitgevoerd.³⁷⁸ Daarnaast moeten we ook opmerken dat het nooit echt een zwart-wit situatie betrof, zo bleven bijvoorbeeld doorheen de jaren rondreizen naar de Alpen en de culturele steden van Noord-Europa uitgevoerd worden.³⁷⁹

Zolang er relatief weinig serieuze concurrentie voor het transportmiddel was zou het autocarwezen gouden tijden beleven. De periode van grote bloei kunnen we grotendeels situeren gedurende de jaren vijftig en zestig. Het vliegtuig viel nog buiten het bereik van vele potentiële reizigers, nog niet elk gezin bezat een auto, en de treinen hadden vaak slechte verbindingen met de favoriete vakantieoorden.

Vanaf medio jaren vijftig en de jaren zestig bereikte de autocar inzake internationale reizen in België, en grote delen van Europa haar hoogtepunt. Het was de periode van de busreizen richting de badplaatsen aan de Costa Brava, de Italiaanse Riviera, en de Adriatische Zee.³⁸⁰ Vooral vanaf de jaren zestig ontstond er een enorme boom op de pendelreizen.³⁸¹ Het waren gouden tijden voor de carrosseriebedrijven. Uit de ateliers van Miesse, Jonckheere, en Van Hool stroomden een eindeloze lijn aan Volvo's, Leylands, Scania Vabis en Mercedesen.³⁸² Deze bloeitijd valt duidelijk af te lezen wanneer we er voor kiezen het aantal Belgische autocars via een lijngrafiek weer te geven.

³⁷⁷ L. Glorieux, *op. cit.*, p. 44.

³⁷⁸ I. Siebens, M. Addiers, G. Troukens, et al. *Handboek Toerisme: Overzicht van de Reissectoren de Transportmiddelen*, Leuven, Lannoo Campus, 2013, p. 124.

³⁷⁹ S. Barton, *Working-class organisations and popular tourism, 1840-1970*, Manchester, Manchester University Press, 2005, p. 201.

³⁸⁰ D. Gauf en H. Hughes, "Diversification of German Tour Operators: the case of TUI and coach tourism", in: *Tourism Economics*, 4 (1998), 4, p. 328.

³⁸¹ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 191.

³⁸² F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 78.



383

Als we de bovenstaande grafiek observeren valt onmiddellijk de enorme stijging op van het autocarpark in de eerste twintig jaar. Waar in 1951 slechts 1630 Belgische autocars werden geteld, groeide dit aantal tot 3221 voertuigen uit in 1969. Met andere woorden verdubbelde het voertuigenpark bijna in een periode van iets minder dan twintig jaar.³⁸⁴ Echter moeten we uiterst voorzichtig omspringen met dit materiaal.

Hoewel de autocar meestal binnen een toeristische context werd gebruikt had men in de besluitwet van 1946 een redelijk ruime omschrijving aan de autocar toegewezen. Onder artikel 56 beschouwde men twee zaken als autocardiensten. Het eerste punt was het volgende: *“de personentransportdiensten met toeristisch karakter, die op een bepaalde plaats een groep mensen opnemen die daar verenigd zijn met het oog op het verwezenlijken van een gemeenschappelijk programma, en deze groep naar zijn vertrekpunt terugbrengt na een reisweg in gesloten omloop, of een reis waarvan de reisweg in omloop minstens 50% van de totale reisweg bedraagt; zelfs indien het programma het bijwonen veronderstelt aan manifestaties van artistieke, sportieve, sociale, politieke, filosofische of godsdienstige aard”*. Het tweede punt had betrekking op het buitenland, en klonk als volgt: *“De transportdiensten van personen naar een grenspost van het land met het oog op reizen in het buitenland”*.³⁸⁵

Zeker in officiële tellingen kon het gebruik van een autocar gaan van een groep supporters die naar een voetbalmatch ging kijken, tot een reis richting Noord-Afrika bij wijze van spreken. Het is bijgevolg erg moeilijk om hieruit conclusies te trekken in verband met busreizen. Ook wanneer we de statistieken van het aantal vervoerde passagiers willen bekijken komen we in de problemen door het feit dat we niet weten welk aandeel van de passagiers op meerdaagse reizen ging, en welke slechts op daguitstap gingen. Wellicht heeft de toegenomen reisdrang weliswaar een positieve bijdrage gebracht aan de groeibeweging.

Volgens Luc Glorieux is deze toename ten dele te verklaren door de uitbouw van de vakantieregeling en de geleidelijke introductie van het vakantiegeld.³⁸⁶ Het lijkt zeer plausibel om aan te nemen dat een

³⁸³ Bijlage 1 en 2, kernstatistieken autocarsector.

³⁸⁴ Ibid.

³⁸⁵ R. Nuyens, *op. cit.*, p. 14.

³⁸⁶ L. Glorieux, *op. cit.*, p. 44.

deel van het groeiend aantal mensen die in staat waren om op reis te gaan hun weg naar de autocar vonden. Hoogstwaarschijnlijk speelde de introductie van de al eerder vernoemde voordeligere pendelreizen hierin een rol. Waar tussen 1956 en 1965 de kosten voor het levensonderhoud ongeveer met twaalf percent gestegen waren, daalde de prijs voor een autocarreis met ongeveer twintig percent. De bus werd een uiterst betaalbaar vervoermiddel om mee te reizen.³⁸⁷

Kwam daarbij dat de autocar tegen de jaren zestig haar prestige voor een groot deel had verloren. En dit had interessant gevolgen voor het reiscliënteel. Molenaar stelt binnen deze context dat de toenemende motorisering onder de middenklasse, ertoe heeft geleid dat deze groep voortaan met hun eigen voertuig op reis trok, terwijl deze voordien vooral met de autocar reisden. Door het verlies van de middenklasse als cliënteel moesten de autocarondernemers zich hierdoor steeds meer richten op een andere sociale klasse, met name de arbeidersklasse en hun gezinnen, die potentieel een veel grotere markt vormde.³⁸⁸ Molenaar omschrijft een andere reden voor deze evolutie als volgt:

*“... L'autocar est vraiment devenu le moyen de faire du tourisme social. [...] Car il est évident que les gens qui font un voyage de quinze jours désirent rester dans un groupe qui soit plus ou moins du même niveau. Quand des intellectuels désirant visiter des musées se trouvent, dans un car, en contact avec des gens qui veulent surtout beaucoup boire et s'amuser, cela crée des tensions et finalement vous perdez une des deux catégories.”*³⁸⁹

Daarnaast speelde de trage snelheid van de bussen wellicht een rol. In het tijdperk waarin de eerste straalvliegtuigen hun opwachting maakten was de bus als transportmiddel beduidend trager dan andere voertuigen op de baan. De lage snelheid droeg ongetwijfeld bij tot de impressie dat bussen als transportmiddel eerder voor de minderbedeelden waren.³⁹⁰

Anderzijds speelde de autocar op deze manier een belangrijke rol in het democratiseringsproces van het reiswezen. Vele auteurs onderschrijven dan ook het verband tussen het volkse karakter en het reizen per bus. Luc Glorieux stelt het volgende: *“Autocartoerisme was de pionier van de eerste vakantie van de man in de straat: eerst reisde hij naar de Rijn, Parijs, en Lourdes”*.³⁹¹ Ennekens onderschrijft het belang van de autocar in de jaren zestig als reismiddel voor alleenstaanden en bejaarden.³⁹² En Löfgren heeft het over het volgende: *“..., the real expansion in mass travel occurred after the Second World War. It started with bus travel and spread to charter flights”*.³⁹³ Dat de sector zich had neergelegd bij het vervoer van onder meer de arbeidersklasse, kinderen, of bejaarden lezen we in een memorandum van de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters uit 1969. Hierin schrijft de auteur het volgende: *“De autocardiendiensten hebben een uitgesproken sociaal karakter omdat zij aan minder gegoede bevolkingsklassen toelaten hun horizon en hun persoonlijke kennissen uit te breiden”*.³⁹⁴

De cruciale boost die tot een tijdelijke enorme ontwikkeling van het autocarwezen in België zou leiden vond haar oorsprong op het einde van de jaren veertig en in de vroege jaren vijftig, wanneer de Britse toerist zijn weg naar het continent terugvond.

³⁸⁷ M. Molenaar en M. Miry, “Les Transports en Autocar”, in: A. Haulot, ed. *Stages de Formation Touristique: les transports et le tourisme*. Brussels, Editions Est-ouest, 1966, p. 75.

³⁸⁸ Ibid., p. 75.

³⁸⁹ Ibid., p. 76.

³⁹⁰ T. Kaiserfeld, “From Sightseeing to sunbathing: changing traditions in Swedish package tours; from edification by bus to relaxation by airplane in the 1950s and 1960s, in: *Journal of Tourism History*, 11 (2010), 2, p. 13.

³⁹¹ L. Glorieux, *op. cit.*, p. 44.

³⁹² K. Ennekens, *op. cit.*, p. 120.

³⁹³ O. Löfgren, *op. cit.*, p. 170.

³⁹⁴ BAAV, *Archief BAAV 1960-1970*, 1969, Memorandum van 12.06.69 betreffende onder meer de statuten van toetreding tot het beroep en de beperking van de autocar- en bijzondere diensten-vergunning. Blad 1.

5.7.6. Het Engelse toerisme aan de Belgische Kust

5.7.6.1. De geleidelijke terugkeer na 1945 en de groei van het kustautocarbedrijf

Waar de Britten al spoedig na het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog terug kwamen vertoeven aan de Belgische Kust, was dit niet meer het geval na de Tweede Wereldoorlog. Door de zware oorlogsinspanning balanceerde Groot-Brittannië in de late jaren veertig virtueel op de rand van bankroet. Vrijwel door al haar reserves heen was het land verplicht zwaar te rantsoeneren tot de vroege jaren vijftig.³⁹⁵ Internationaal toerisme stond voor Britse staatsburgers, net als vrijwel geheel Europa, aanvankelijk niet prioritair op de agenda. De weinige Britten die toch naar het buitenland trokken kregen slechts een geringe hoeveelheid aan Britse ponden mee, die cruciaal waren om de nodige importen te bekostigen.³⁹⁶ Zo liet Groot-Brittannië in 1947 slechts 32.000 Britse toeristen toe om hun vakantie in België door te brengen, die samen ‘slechts’ 1.100.000 Pond Sterling mochten uitgeven. In vergelijking; schattingen van Britse toeristen in België voor de oorlog liepen tussen 500.000 en 750.000 personen op.³⁹⁷ Echter werd elk jaar de limiet wat uitgebreid. Zo voorzag de Britse overheid voor het toeristisch seizoen van 1949 al een budget voor ongeveer 35.000 personen, waarbij volwassenen 35 pond, en kinderen onder zestien telkens 25 pond mochten uitgeven.³⁹⁸ Naarmate de besparingsmaatregelen en schaarste minder werden begon het besteedbare inkomen exponentieel te stijgen en werden de quota steeds losser. Het gevolg hiervan was dat (internationale) autobusreizen voor het hoofdzakelijk Engelse publiek explosief begon te groeien.³⁹⁹ Ook groeiden de besteedbare deviezen voor Britse reizigers in België in de periode tussen 1 juli 1950 tot 31 mei 1951 uit tot twee miljoen pond sterling, waar ze in het seizoen voordien nog gelimiteerd waren tot 1.250.000 pond.⁴⁰⁰

Dat omstreeks 1950 het Britse publiek haar weg naar de Belgische kust had teruggevonden bewijzen enkele reclamefolders voor diverse autocarbedrijven aan de Belgische Kust. In de toeristische folders wordt een breed gamma aan dagexcursies en meerdaagse reizen in de Engelse taal aangeboden, met stevast een omrekeningsleutel bijgevoegd om Britse pond Sterling in Belgische frank te converteren. Uit de folder van het Blankenbergse *Grey-Red-Cars* voor het toeristische seizoen van 1950 verwijst men duidelijk naar het feit dat het personeel het Engels machtig is, verder is de gehele folder in het Engels geschreven. Zij boden in hun programma onder meer excursies van halve dagen aan richting De Panne, Brugge, of Sluis. Voor dergelijk type excursies betaalde de klant tussen 75 en 100 frank. Uit de reeks van dagexcursies vinden we bestemmingen als Brussel, Ieper, Antwerpen, Duinkerken, Arras in Frankrijk, en Middelburg in Nederland terug. De kostprijs voor deze dagtrips schommelde tussen 150 en 250 Belgische frank. Opmerkelijk is de bijzondere aandacht voor fronttoerisme inzake bestemmingen van het bedrijf. Men wist deze kaart vlot uit te spelen. In de beschrijving voor de trip naar Ieper bijvoorbeeld heeft men het over “A pilgrimage to the famous ‘Meningate’”. In het bijschrift van de tocht naar Middelburg verwijst men ook naar het eiland Walcheren als “...the little island which suffered so much.” En ook de tocht naar Arras hield een bezoek in aan de Franse en Belgische slagvelden van 1914-1918 en 1940-1944.⁴⁰¹ Een gelijkaardig programma vinden we terug in de folder van *Ostendia Cars* uit Oostende. Ook dit bedrijf specialiseerde zich ook in excursies per luxueuze autocar. De bestemmingen gingen onder meer richting Dunkerque, Paris-Plage en Arras in Frankrijk, en Sluis en Middelburg in Nederland. Net zoals het eerste voorbeeld verwijst ook deze folder expliciet naar het fronttoerisme. Zo staat bovenaan het reclameblad “Special tours arranged for visit of cemeteries in France. Free inquiries.” Ook lange-afstandsreizen werden aangeboden. Een bus richting Lourdes vertrok tijdens het drukke zomerseizoen om de vijftien dagen. Reizen naar Luxemburg vonden elk jaar plaats in september, de bus richting Zwitserland reed eenmaal in

³⁹⁵ T.C. Middleton en L.J. Lickorish, *op. cit.*, p. 20.

³⁹⁶ *Ibid.*, p. 19.

³⁹⁷ S.n., “Het Engels Toerisme in België”, in: *Transport*, 6 (1949), april, p.12.

³⁹⁸ *Ibid.*, p.12.

³⁹⁹ J.K. Walton, *art. cit.*, p. 152.

⁴⁰⁰ S.n., “Verhoging van het contingent deviezen ten behoeve der Engelse toeristen die naar België komen”, in: *Transport*, 5 (1950), 5, p. 12.

⁴⁰¹ Bijlage 3, reisbrochure *Grey-Red-Cars* uit 1950.

september.⁴⁰² Een laatste pril voorbeeld vinden we terug bij het bedrijf *Belgian Automobile Tours*. Naast de gebruikelijke dagexcursies naar bijvoorbeeld Parijs, Rijsel en de Belgische slagvelden had het bedrijf ook een uitgebreide lijst aan lange-afstandsreizen die tussen twee en achttien dagen liepen. Een tour van drie dagen naar het Duitse Rijnland werd verkocht voor 1650 frank, een reis van vier dagen naar de slagvelden van Normandië en een bezoek aan de Mont Saint-Michel, met halte in Parijs liep aan hetzelfde bedrag. Ook langere reizen werden aangeboden. Een reis van elf dagen naar Oostenrijk, richting Tirol, kostte de reiziger 3450 Belgische frank. Naast de klassieker Lourdes, kon de welgestelde reiziger een busvakantie boeken van achttien dagen die langs Frankrijk, Spanje, en Portugal reed. Geïnteresseerden moesten hiervoor wel 10.000 frank neerleggen. Interessant is ook het korte stukje tekst wanneer men het heeft over de voorzieningen aan boord. Zo worden de bussen omschreven als ‘the acme of comfort’, waarbij het voertuig met airco was voorzien, er een microfoon aan boord was, en de passagiers in grote leunstoelen zaten die toelieten een dutje aan boord te doen.⁴⁰³

Britse toeristen brachten hun buitenlands verlof door aan de Belgische, Nederlandse, en Franse kust. Waar echter de meer gegoeden met een eigen (huur)wagen, per spoor of per vliegtuig dieper het continent introkken bleef de grote massa van Britse toeristen wegens geldgebrek vooralsnog grotendeels geconcentreerd aan de kustgebieden, waar sociale tarieven en accommodatie algemener waren.⁴⁰⁴⁴⁰⁵ De autocaruitbaters van de kust speelden dan ook gretig in op het onderste segment van deze markt door dagtrips en excursies aan sociale tarieven aan te bieden. Gedurende het toeristisch seizoen aan de kust, dat liep tussen de paasvakantie en oktober, werden de autocars en toeristische bussen hoofdzakelijk ingezet om de grote stroom aan Britse toeristen langs de kust, en daarbuiten rond te leiden.⁴⁰⁶⁴⁰⁷ Ook een deel van de autobusondernemingen sprong op de kar van het toerisme.⁴⁰⁸ Het is dan ook geen toeval dat we in deze periode het ontstaan van Belgische autocarbedrijven met Engelstalige namen observeren. Voorbeelden hiervan zijn onder meer *Royal Tours*, *Albion Tours*, en *Continental Tours*.⁴⁰⁹

Echter was deze stroom van toeristen zeer seizoensgebonden, daar het leeuwendeel van de toeristen slechts gedurende het zomerseizoen aanwezig waren. Het nare gevolg hiervan was dat veel van deze autocarbedrijven te kampen hadden met rollend materiaal dat gedurende zes maanden werkloos in hun garages stond weg te kwijnen. Om deze periode van inactiviteit deels te overbruggen zijn veel van deze bedrijven begonnen met het organiseren van ophaaldiensten voor schoolkinderen in de kalme en kille wintermaanden.⁴¹⁰ Anderzijds begon men ook met het organiseren van buitenlandse reizen voor binnenlands cliënteel in het tussenseizoen.⁴¹¹ In het voor- en naseizoen organiseerden autocarbedrijven vakanties, aanvankelijk eerst naar buitenlandse bedevaartsoorden, maar kort daarna volgden bestemmingen als het carnaval in Nice, de Costa Brava in Spanje, en Italië.⁴¹² Op dergelijke wijze werd ook bijvoorbeeld het bedrijf ‘Royal Tours’ van Gerard Brackx gelanceerd, de latere stichter van touroperator Jetair. Waar Engelse toeristen aanvankelijk werden rondgeleid in de zomer, begon men in 1957 met het organiseren van reizen voor lokale geïnteresseerden. In dat jaar vond de eerste reis met twee bussen richting Oostenrijk plaats, gevolgd door een bedevaart naar Lourdes en het openen van eerste reisbureau in Oostende het jaar daarop.⁴¹³

⁴⁰² Bijlage 4, Reclamepamflet uit 1950 voor het autocarbedrijf Ostendia Cars ‘Excursions by luxurious motor-cars’.

⁴⁰³ Bijlage 5, Reclamepamflet uit 1950 voor het autocarbedrijf Belgian Automobile Tours.

⁴⁰⁴ R. Nuyens, *op. cit.*, p. 3

⁴⁰⁵ M. Constandt, *op. cit.*, p. 29.

⁴⁰⁶ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 14.

⁴⁰⁷ *Ibid.*, p. 191.

⁴⁰⁸ D. Parmentier, *art. cit.*, s.p.

⁴⁰⁹ L. Glorieux, G. Van Der Wiele en G. Willem, *op. cit.*, p. 7.

⁴¹⁰ S.n., “Afzonderlijke Problemen”, in: *Federale Berichten*, 5 (1971), 50, s.p.

⁴¹¹ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 191.

⁴¹² *Ibid.*, p. 35.

⁴¹³ *Ibid.*, p. 35.

Als we een brochure van ‘Royal Tours’ uit 1961 onder de ogen krijgen valt onmiddellijk het aantal reizen op die in september en oktober vertrokken. Zo vertrok de reis naar de Spaanse Costa Brava, dat werd aangeprezen als ‘een heerlijke vakantiereis naar de Spaanse zon en bezoek aan Lourdes’, op zes oktober. Een prachtige tiendagenrondrit met bestemming Venetië langs Tirol, de Dolomieten, Milaan en Zwitserland vertrok op 21 september. Twaalf dagen richting Madrid en Valencia aan 3690 Bfr. vertrok op twintig september. Acht dagen naar de Franse Riviera en Nice vertrok op acht oktober. De enige reizen die in de zomer liepen waren deze die in samenwerking met *Arrowsmithreizen* georganiseerd werden richting Italië, de Costa Brava, Oostenrijk en San Sebastian.⁴¹⁴ Wellicht was er in dit geval sprake van een gemengd publiek dat deels uit Belgen en deels uit Britten bestond. Interessant is ook de specifieke vermelding dat deze reizen zonder nachtritten werden uitgevoerd.

5.7.6.2. Conflict met de Britse autocaruitbaters

De hernieuwde reislust van de Britten die per autocar Europa doorkruisten veroorzaakte al vroeg problemen met de autobus- en autocarbedrijven van de kust. Grote Britse touroperators begonnen in de vroege jaren vijftig met het uitvoeren van all-in vakanties per bus door België en Europa. Onder het mom van “*Who would have thought that holidays on the Continent in such variety could be arranged entirely within the limits of a foreign travel allowance of £25?*”, ontwikkelden de grote Britse reisbureaus minutieus afgelijnde pakketreizen per bus die toelieten de Britten te laten reizen binnen de perken van de door de overheid beschikbaar gestelde deviezen.⁴¹⁵ Echter stelde zich het probleem dat het Kanaal een natuurlijke hindernis vormt die het moeilijk maakte om een eigen vervoermiddel richting het continent te transporteren. Daarom waren de Britten enigszins genoodzaakt om overeenkomsten te treffen met de autoriteiten van de landen aan de overzijde van de Noordzee om nutteloze, tijdrovende, en vooral verlieslatende overzetten zoveel mogelijk te vermijden.⁴¹⁶

Aanvankelijk liet De Belgische transportregelgeving enkel vreemde autocars in het land toe als deze aan een tweetal voorwaarden voldeden. Zo moest het voertuig bij het verlaten van het land dezelfde passagiers vervoeren als bij het binnenkomen, en mocht onder geen geval plaatselijk verkeer op Belgisch grondgebied uitgevoerd worden. Nadat echter Frankrijk en Nederland bijzondere faciliteiten hadden verleend aan de Britse autocars was het departement voor verkeerswezen verplicht gelijkaardige maatregelen in te voeren om de belangen van de Belgische horeca en de ferrylijn tussen Dover en Oostende niet te schaden.⁴¹⁷ Elk jaar ontscheepten immers vanaf april systematisch ladingen Britse toeristen die met de mailboot in Oostende toekwamen om vervolgens daar met de bus verder te reizen naar hun volgende bestemming in Europa.⁴¹⁸ De bijzondere faciliteiten hielden in dat er een uitzondering zou worden gemaakt zodat de Britse exploitanten met een speciale vergunning maximum een tot twee reizen konden laten aanvangen in Oostende, en zo de nutteloze oversteek konden vermijden. Er werd echter los omgesprongen met dergelijke vergunningen, waardoor vele Britse autocarondernemers de toelating verkregen voor een hele reeks reizen.⁴¹⁹

Voor dit laatste leidde tot een groot ongenoegen bij hun Belgische beroepsgenoten. Hoewel officieel het aantal reizen die vanuit Oostende mochten vertrekken vastgelegd was op slechts 35 retourritten voor het jaar 1951, werd er nauwelijks gecontroleerd op het bezit of de validiteit van dergelijk bewijs.⁴²⁰ Het gevolg was dat de Britse autocars vrij in de buurt van het station en de kade klanten mochten oppikken en afzetten die Oostende via de pakketboten bereikten.⁴²¹ Logischerwijs waren de Belgische ondernemers hier niet mee opgezet. Naast het misbruik van de licenties was het ook zo dat de Britse autocars en hun chauffeurs niet onderworpen waren aan de Belgische wetgeving. Op die positie had de autocarsector een zware handicap tegenover haar Britse tegenhanger. De autocarsector was in België immers streng gereguleerd en vooral zwaar belast. Naast de jaarlijkse verkeersbelasting

⁴¹⁴ Bijlage 6, Reisbrochure Royal Tours 1961.

⁴¹⁵ J.K. Walton, *art. cit.*, p. 152.

⁴¹⁶ R. Nuyens, *op. cit.*, p. 3

⁴¹⁷ R. Vanmoerkerke, “Engelse Cars te Oostende”, in: *Transport*, 8 (1952), 26, p.3

⁴¹⁸ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p.81.

⁴¹⁹ R. Vanmoerkerke, *art. cit.*, p.3

⁴²⁰ *Ibid.*, p. 3.

⁴²¹ R. Huilmand. “Britse Autocars Nemen de Belgen de Kaas van hun Brood” In: *De Zeewacht*, 14.05.1954, s.p.

van 40.000 Bfr. per voertuig kwam daarbij dat geïmporteerde nieuwe chassis onderhevig waren aan 24 percent invoertaks met nog een luxebelasting aan tien percent daarbovenop.⁴²² Britse voertuigen die vanuit België opereerden betaalden geen enkele vorm van wegen- of verkeersbelasting ondanks het feit dat ze opereerden vanuit België en de infrastructuur gebruikten. Kwam daarbij dat de lonen voor de Britse chauffeurs en gidsen een derde lager lagen dan in België. En ook de voertuigen zelf moesten niet naar Belgische maatstaven gekeurd worden.⁴²³

In de Franse havensteden Calais, Boulogne, en Dunkerque heersten gelijkaardige situaties als in Oostende. Gezien het grote verlies aan potentiële tewerkstelling en het mislopen van de voor de overheden kostbare vreemde valuta die Amerikaanse, Canadese, Australische, en zelfs Zuid-Afrikaanse toeristen – die via Londense reisbureaus naar het Europese vasteland werden gestuurd – met zich meebrachten, werd er al in 1952 actie ondernomen.⁴²⁴⁴²⁵ De bestaande uitzonderingsmaatregelen werden opgeschort en een certificaat om bussen te mogen stationeren in de Franse kusthavens werd zeer moeilijk uitgegeven. Uiteindelijk evolueerde dit in 1952 tot een maatregel waarbij men overging op een fifty-fifty-verdeling waarbij de Britse reisagentschappen verplicht waren de helft van hun reizen door Franse autocaristen te laten uitvoeren. In ruil mocht de andere Britse helft blijven opereren aan de Franse zijde van het Kanaal.⁴²⁶

Natuurlijk zag men een dergelijke verdeelsleutel ook in België graag komen. Spilfiguur in de campagne om tot een gelijkaardige overeenkomst in België te komen was Rudolf Vanmoerkerke, – de latere stichter van touroperator Sunair – toenmalig voorzitter van de Beroepsvereniging van autobus- en autocarondernemers in West-Vlaanderen.⁴²⁷ Al in 1952 werd er al voorgesteld om in België het toenmalige beleid te verstrengen en tot een vijftig-vijftig-verdeelsleutel te komen. Echter stuitte men toen op de weigering van de toenmalige minister van verkeerswezen, P.W. Segers. De minister vreesde dat door toedoen van een dergelijke maatregel de Britse touroperators Oostende en België in de toekomst zouden vermijden, met kwalijke gevolgen voor de door de staat uitgebate Regie voor Maritiem Transport.⁴²⁸

Uiteindelijk werd na twee jaar hard lobbyen in 1954 door Edward Anseele jr., de nieuwe minister van verkeerswezen, de zaak beslecht. In de toekomst zou de helft van de bussen die vanuit Oostende hun reis zouden aanvatten Belgisch materiaal moeten zijn.⁴²⁹ Natuurlijk waren de Britse touroperators en autocarondernemers hier niet mee opgezet. Het leidde tot debatten in het Britse Lagerhuis en in Brussel. Hoewel de beslissing was gevallen in het voordeel van de Belgische ondernemers rees er een groot obstakel. Hoe zeer de wil er was om deze reizen uit te kunnen voeren was er echter een gebrek aan kwalitatief materiaal in België op dat moment. Alleen de uitbaters van de kust beschikten over een beperkt wagenpark aan kwalitatieve voertuigen. De vele autocarondernemers van het hinterland die voornamelijk aan arbeider- en schoolvervoer deden bezaten dergelijke voertuigen nog minder.⁴³⁰

5.7.6.3. *West Belgium Coach Company*

Ondanks het oordeel van minister Anseele slaagde men er aanvankelijk niet om met eigen materiaal de reizen uit te kunnen voeren. Echter verzekerde Rudolf Vanmoerkerke de Britse delegatie dat men binnen de termijn van een jaarⁱ op een competent Belgisch wagenpark zou kunnen rekenen.⁴³¹ Tot die tijd zou de bestaande situatie gewaarborgd blijven.⁴³² Hoewel Vanmoerkerke een voorstel op tafel smeed waarbij een samenwerkend vennootschap zou worden opgericht waarin elke ondernemer zijn

⁴²² R. Vanmoerkerke, *art. cit.*, p.4.

⁴²³ *Ibid.*, p.4.

⁴²⁴ *Ibid.*, p.4.

⁴²⁵ R. Huilmand, *art. cit.*, s.p.

⁴²⁶ *Ibid.*, s.p.

⁴²⁷ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 231.

⁴²⁸ R. Vanmoerkerke *art. cit.*, p.3.

⁴²⁹ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p.82.

⁴³⁰ F. Verleyen en R. Vanmoerke, *op. cit.*, p. 82.

⁴³¹ Y. Duval en G. Van Lierde. *op. cit.*, p. 232.

⁴³² F. Verleyen en R. Vanmoerkerke. *op. cit.*, p. 83.

wagenpark kon inbrengen om het lucratieve contract met de Britten te vervullen, stond men na enkele maanden geen enkele stap verder.⁴³³⁴³⁴ Het grote struikelblok vormden de afgesproken maatstaven, die de wens van de Britse toerist moesten respecteren. Dit hield een uniforme uitvoering in van de voertuigen, waarbij dezelfde autocarmodellen, dezelfde kleuren, en hetzelfde interieur zouden gebruikt worden om een uniforme service aan de klant te kunnen leveren. Vele ondernemers hadden het moeilijk met het feit dat ze hierdoor moesten afstappen van hun eigen bedrijfsidentiteit, waarbij de bussen met een eigen kleurenschema beschilderd werden, en waar de familienaam van het bedrijf in grote letters op de zijkant van de bus pronkte.⁴³⁵

Met een naderende deadline en de onmogelijkheid om een akkoord te vinden met de West-Vlaamse autocarondernemers nam Vanmoerke de beslissing op te stappen als voorzitter van de West-Vlaamse autocarfederatie. Hij opteert er voor om zelf het initiatief te nemen en richt vervolgens ‘West Belgium Coach Company’ op in 1955.⁴³⁶ Aanvankelijk beschikte WBCC⁴³⁷ zelf niet over eigen rollend materiaal. Het bedrijf hield zich hoofdzakelijk bezig met het huren van voertuigen. Wie wou rijden in dienst van het bedrijf kreeg de garantie dat men op zijn minst jaarlijks 40.000 kilometer zou afleggen aan tien frank per kilometer, en dit aan een contract voor vijf jaar. Wie meer kilometers kon of wou afleggen kreeg daar een bonus bovenop. Autocarondernemers die hierop intekenden moesten in ruil hiervoor wel met hetzelfde type rondrijden, aanvankelijk een Volvo, en alle bussen moesten uitgerust zijn met hetzelfde interieur. Voor de Britse touroperators bracht het bedrijf ook voordeel. Men moest zich in de toekomst slechts tot een enkel bedrijf wenden om het nodige materiaal te verzamelen om hun reizen uit te kunnen voeren.⁴³⁸ Waar in het eerste jaar Vanmoerkerke een dertigtal autocars exclusief ter beschikking had voor de Britse markt, groeide dit het jaar daarop uit tot zestig à tachtig voertuigen. Enkele jaren later reed maar liefst drie kwart van de Belgische toerwagens al dan niet tijdelijk voor het bedrijf.⁴³⁹

5.7.7. Een blijvende afhankelijkheid

In de vijftien jaren na de Tweede Wereldoorlog hadden de Belgische ondernemingen onder impuls van het voornamelijk Angelsaksische publiek een belangrijke rol gespeeld in het vervoeren van toeristen doorheen Europa. De vloed van Britten die goedkoop per autocar Europa wouden ontdekken leed ertoe dat in enkele jaren de Belgische autocaruitbaters de elite vormden van het passagiersvervoer in Europa. En mede door het hoge aantal passagiers namen ook de autocarbouwers in België een hoge vlucht. Vooral carrosseriebouwers als Van Hool en Jonckheere kenden hierdoor een groot succes.⁴⁴⁰ Hoewel het grotendeels seizoensgericht was, had de operatie die in Zeebrugge en Oostende plaatsvond zo een schaal dat men heel wat tijdelijke arbeidsplaatsen kon creëren. Zo vereiste elke autocar minstens een chauffeur, twee wanneer er naar het buitenland werd gereden. Daarbij kwam een hele reeks aan nevenactiviteiten die al dan niet rechtstreeks te maken hadden met het autocar- en reiswezen. Denk maar aan onderhouds- en carrosseriebedrijven, toeleveringsbedrijven voor brandstof en onderdelen; ook reisbureaus en financieringsinstellingen werden door deze activiteit gestimuleerd. Kwam daar nog het horecawezen aan de Kust bij, waar de Engelse transittoerist vaak een nacht verbleef vooraleer men op de bus sprong.⁴⁴¹

In het zomerseizoen van 1955 waren naar schatting een vijfhonderdtal autocars uit Oostende vertrokken, die ongeveer vijftienduizend hoofdzakelijk Angelsaksische toeristen vervoerden, met

⁴³³ S. Van Eeckhout, “The Empire of Rudolf Vanmoerkerke”, in: *Transport en Toerisme*, 45 (1989), 8, p. 5.

⁴³⁴ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 83.

⁴³⁵ *Ibid.*, p. 83.

⁴³⁶ L. Glorieux, G. Van der Wiele en G. Willem, *op. cit.*, p. 7.

⁴³⁷ Afkorting voor West Belgium Coach Company.

⁴³⁸ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 84.

⁴³⁹ *Ibid.*, p. 85.

⁴⁴⁰ J. Ickx, “Op weg naar de eeuw van de autocar, automobielaantekeningen van J. Ickx”, in: *Transport en Toerisme*, 31 (1975), 325, p. 45.

⁴⁴¹ K. Devroe, “Het autocarvervoer als economische sektor”, in: *West-Vlaanderen werkt: tijdschrift van de westvlaamse economische raad*, 7 (1965), 1, p. 14.

gemiddeld dertig toeristen per autocar. Dit aantal groeide gestaag uit in de komende jaren.⁴⁴² Het vervoer van voornamelijk Britten zou een constante factor blijven in de komende decennia voor het Belgisch autocarwezen. De jaarlijkse trek van duizenden toeristen uit voornamelijk het Verenigd Koninkrijk via Oostende richting Spanje en Italië, of op een zogenaamde Europatour zou een blijvende bron van inkomsten blijven.⁴⁴³ Hoewel de hoogtijden hierin waarschijnlijk rond de vroege jaren zestig lagen beschikken we echter niet over gegevens om dit te staven. Wel weten we dat in 1971 nog steeds een behoorlijk aantal Belgische autocars werkzaam waren in het voornamelijk pendelvervoer van Britse toeristen. In dat jaar reden nog steeds een 130tal Belgische autocars op de diverse pendellijnen richting de Middellandse Zee.⁴⁴⁴

Het ving ook enigszins het jaarlijks verlagende aandeel van de Belgische markt op die in steeds toenemende mate beroep deed op de personenwagen en het (charter)vliegtuig. De seizoenale stroom van Brits transitverkeer liet de Belgische autocarondernemers toe ondanks de achteruitgang van de binnenlandse markt hun wagenpark gevoelig uit te breiden, en vooral te vernieuwen gedurende de jaren vijftig en zestig.⁴⁴⁵ Zelfs wanneer de Britse badgasten minder de Belgische kust aandeden bleef Oostende als belangrijke toegangspoort tot het continent het vertrekpunt bij uitstek voor de autocarreizen. Echter zou de drukte aan de kade van Oostende en Zeebrugge in grote mate afhangen van de internationale conjunctuur. Een slechte koers van de dollar, maar vooral van het pond zou vaak nare gevolgen met zich meebrengen.⁴⁴⁶ Vanaf het einde van de jaren zestig zou het pendelverkeer steeds grotere klappen krijgen.

⁴⁴² BAAV, *Oud-Archief BAAV 1940-1950*, varia, antwoord van secretaris Rik Tanghe aan G. Declercq, vertegenwoordiger West-Vlaamse economische raad op 27 juli 1956.

⁴⁴³ K. Devroe, *art. cit.*, p. 14.

⁴⁴⁴ BAAV, *Oud-Archief BAAV jaren 1960-1970*, Memorandum houdende enkele ideeën in verband met het aanvangen van pendeldiensten in andere landen dan het land van inschrijving van het voertuig, 16.2.1971.

⁴⁴⁵ BAAV, *oud-archief BAAV 1940-1950*, varia, De toestand in het autocarbedrijf: volledige vrijheid of sanering? Een tekst door K. Lefever.

⁴⁴⁶ L. Glorieux, G. Van der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 8.

5.7.8. Terugval

Aan het einde van de jaren zestig had de autocar te kampen met een grondige bestaanscrisis. Enerzijds werd het succes van de autocar als reismiddel in grote mate afgekalfd door enerzijds de algemeenheid van de personenwagen, en anderzijds de opgang van het chartervliegtuig. Ook onder de bevolking heerste er in zekere mate een moeheid tegenover het voertuig.

Kwam daarbij dat de Britse toerist vanaf de jaren zestig steeds minder op vakantie trok richting de Belgische kust. In een krantenknipsel afkomstig uit de *Standaard* van dinsdag 1 augustus 1961 kunnen we lezen hoe de hotelsector aan de Belgische kust klaagde over de mindere afwezigheid van de Engelse toerist. Waar de afwezigheid deels te verklaren viel door het onrustige sociale klimaat rond de jaarwisseling, het moment wanneer de meeste Britse toeristen hun reis boekten. Het was immers de periode van de zware en gewelddadige stakingen tegen de eenheidswet, die vooral het zuiden van het land platlegde. Echter lagen volgens de schrijver ook andere factoren aan hun absentie. Zo had een groot aandeel slechte ervaringen opgelopen met de dumpingpolitiek van enkele autobusondernemers aan de kust. Waar ze een excursie hadden geboekt in een agentschap aan tweehonderd Belgische frank, verkochten sommige ondernemers deze aan bodemprijzen rond de zestig frank. Uiteraard viel dit niet in goede aarde bij de Britse toerist die ferm overbetaald had. Kwam daarbij dat men voor een klein supplement van deonzekerheid in Zuid-Europa kon genieten.⁴⁴⁷

Veel zwaarder binnen deze context viel de devaluatie van het Britse pond in 1967. Waar de Brit dankzij de hoge wisselkoers van het pond in België aangenaam en in redelijk comfort voor weinig geld kon vakantie houden kwam hieraan een eind in 1967. In dat jaar devalueerde de Britse overheid het pond met 14,3%, wat leidde tot een verlaging van de koopkracht met twintig percent. Het gevolg hiervan was dat de Brit hierdoor minder mark, frank, of gulden kon verkrijgen voor zijn pond, en bijgevolg minder kon kopen. Echter trof dit in grote mate de autocarreizen, en bevoordeelde deze het chartervliegtuig naar Spanje. Waar Spanje rond diezelfde periode een waardevermindering van haar eigen munt met 16,6% doorvoerde maakte dit vrijwel geen verschil op de vliegpreizen naar het Iberische schiereiland. Echter viel het voor de autocarreizigers wel duurder uit door de stijgende transportkosten en de duurdere hotels in de transitlanden, die wel in lokale munteenheden moesten betaald worden.⁴⁴⁸ Kwam daarbij dat de inwoners van het Verenigd Koninkrijk er door de belabberde economische situatie er voor opteerden om op reis te gaan in eigen land. Slechts tien percent van de Britse bevolking ging naar het buitenland op reis, voornamelijk al naar Spanje en Ierland.⁴⁴⁹ De Belgische kust werd vermeden. De afwezigheid van het Britse cliënteel schaadde in de eerste plaats de uitbating van de kleine autocarbedrijven aan de kust die in de weer waren met het organiseren van toeristische uitjes voor de Engelse toerist. De situatie werd echt penibel wanneer op het einde van de jaren zestig het pendelverkeer achteruitging.⁴⁵⁰ Jaarlijks liep het verkeer per autocar terug, en een gevoel van crisis maakte zich binnen de sector meester.

De Britse markt vermeed de Belgische kust steeds meer in de tweede helft van de jaren zestig.⁴⁵¹ Ook het vervoer van Engelsen ging zienderogen achteruit. In een toespraak uit 1968 van Robert Sercu, schatbewaarder van de nationale autocarfederatie en voorzitter van de sectie autocar, kunnen we al vaststellen dat de beste dagen er op zaten. Hij stelde dat het Engels vervoer nog maar een schim van zichzelf was. Waar in 1963 het hoogtepunt bereikt was, en waarbij dat jaar honderd percent zou voorstellen, was het aandeel in 1965 al tot tachtig percent gezakt. In 1966 liep het aandeel verder terug tot zestig percent. Volgens Sercu lag het aandeel voor 1968 nog maar op een kleine dertig percent, een aandeel dat nog verder zou zakken. Het was een dramatische terugval in het bijzonder voor West-Vlaanderen, waar de helft van de vervoerscapaciteit was afgestemd op het transport van Britse reizigers. Hij schetste dat de toekomst van de autocar in België zou bestaan uit enerzijds het uitvoeren van uiterst goedkope reizen met schoolgroepen, clubs en met de laagste klasse van de bevolking.

⁴⁴⁷ J. Veltman, "De Engelsen Komen Niet...", in: *De Standaard*, 1.08.1961, s.p.

⁴⁴⁸ G. Brackx, "De gevolgen van de devaluatie van het pond voor het westvlaamse autocarbedrijf", in: *Transport en Toerisme*, 24 (1968), 4, p. 9.

⁴⁴⁹ S.n., "1967: jaar van stilstand voor de Britse verlofgangers", in: *Federale Berichten*, 1 (1967), 10, p. 74.

⁴⁵⁰ S.n., "Het internationale vervoer per toerwagen", in: *Federale Berichten*, 2 (1968), 2, s.p.

⁴⁵¹ D. Parmentier, *art. cit.*, s.p.

Anderzijds zou men trachten een luxesegment aan te boren. Een segment dat vooral in trek was bij Amerikanen die een rondrit door Europa wilden maken. Echter stelde dit segment hoge eisen op het gebied van materiaal en personeel. Hypermoderne en luxueuze autocars enerzijds, gevormd en stijlvol personeel anderzijds.⁴⁵²

De sombere vooruitzichten op het einde van de jaren zestig hadden drie hoofdoorzaken. De eerste waren de steeds zwaardere exploitatiekosten. De viabiliteit van de autocarbedrijven kwam in het gedrang door stijgende sociale lasten en lonen, gecombineerd met het beperkt aantal uren die autocarchauffeurs mochten rijden. Een tweede probleem lag in de vermindering van het cliënteel, naast het thuisblijven van overzeese toeristen door economische en politieke gebeurtenissen was de concurrentie door de privéwagens en het vliegtuig moordend. Een derde punt lag in de te grote capaciteit van het autocarpark, dat in het buitenseizoen tot enorme scheeftrekkingen in de prijs leidde. Men moest streven naar een grotere polyvalentie, onder meer door het uitvoeren van meer opdrachten voor schoolgroepen.⁴⁵³

In een artikel uit maart 1974 lezen we dat deze vervoerscrisis vooral binnen de sector in West-Vlaanderen zwaar had huisgehouden. Tussen 1965 en 1974 waren 46 bedrijven in West-Vlaanderen alleen al over de kop gegaan of stopgezet, wat neerkwam op een vierde van het totale aantal ondernemingen in de provincie. Opvallend is dat het bedrijven waren met een Engelse inslag. Voorbeelden waren onder meer *Anglo-Belgian Coach Company*, *Ostendia Cars*, *Silver Queen Cars*, *John Tours*, naast verschillende anderen.⁴⁵⁴

De grote handicap van de autocarsector lag in het feit dat er weinig sectoren zijn die zo snel evolueren als de reisindustrie. Daartegenover werd het autocarwezen gekenmerkt werd door een verlammende immobiliteit. De autocar stond aan de zijlijn, keek toe, en onderging noodgedwongen de veranderingen zonder zelf een eigen antwoord of aanpak te kunnen formuleren.⁴⁵⁵ Zo bleef men in de eerste helft van de jaren zeventig voortborduren op de oude wijze. De autocarondernemer bleef verder in kilometers tellen ongeacht de prijs per kilometer. Een groot aantal gereden kilometers werd vaak gelijkgesteld aan een goed seizoen, terwijl dit niet altijd het geval was. Ondanks de afwezigheid van de grote aantallen Britse toeristen sinds de devaluatie van 1967 had men weinig aanpassingen gedaan aan het autocarpark. Het gevolg was dat door de verminderde aanwezigheid van dit soort toeristen minder autocars naar de kust werden opgeroepen en een groot aantal autocars de binnenlandse markt overspoelde, met zware prijsslagen als gevolg. Er was te weinig innovatie en men bleef vasthouden aan bestaande programma's en reizen ondanks het feit dat deze vaak voorbijgestreefd waren.⁴⁵⁶

Een verzwarende factor vormde ook het verouderende autocarpark. Zolang de Britse markt een beroep bleef doen op de Belgische autocars vormde er zich geen probleem in de aankoop van nieuwe toestellen om dezelfde markt te bedienen. Echter wanneer deze wegbleef zat men opgezaald met een te groot aantal dure voertuigen voor een te kleine binnenlandse vraag. Gezien het inkomstenverlies konden vele bedrijven de nodige investeringen in nieuw materiaal niet langer ophoesten. Dit leidde echter tot een vicieuze cirkel, daar het rollend materiaal verouderde en niet meer inzetbaar was om de resterende internationale toeristen te vervoeren. Tussen 1966 en 1974 steeg de gemiddelde leeftijd van de Belgische autocar van 4,5 tot 7,42 jaar. Doorgaans lag de gemiddelde afschrijvingstijd van een voertuig tussen 4 en 7,5 jaar. Bussen van die leeftijd konden enkel nog ingezet worden in de bijzondere dienstensector, waar ze instonden voor arbeiders- en schoolvervoer.⁴⁵⁷ Vele ondernemers moesten hierdoor de sector verlaten. Hun aandeel werd overgenomen door Europese concurrenten,

⁴⁵² S.n., "Toespraak van de heer Robert Sercu, schatbewaarder en voorzitter van de sectie autocar", in: *Federale Berichten*, 2 (1968), 9, s.p.

⁴⁵³ S.n. "Afzonderlijke Problemen", in: *Federale Berichten*, 5 (1971), 3, s.p.

⁴⁵⁴ L. Glorieux, "Gaaf het dan echt zo goed?", in: *Federale Berichten*, 7 (1974), 60, s.p.

⁴⁵⁵ L. Glorieux, *op. cit.*, p. 51.

⁴⁵⁶ L. Glorieux, "Bedenkingen bij een slecht seizoen", in: *Federale Berichten*, 10 (1977), 84, s.p.

⁴⁵⁷ I.R.U., "De belangrjkheid van de autocar op de toeristische markt", in: *Transport en Toerisme*, 32 (1976), 339, p. 14.

aanvankelijk vooral Duitsers en Italianen, die onder de principes van de Europese vrijgemaakte markt in Oostende passagiers mochten komen ophalen.⁴⁵⁸

Natuurlijk leidde de mindere instroom van Britse reizigers en de verminderde vraag onder de binnenlandse bevolking niet tot het compleet verdwijnen van de autocarreis. Rond 1967 vinden we in de vakantiefolder van de touroperator *Suncomfort* voor de zomer van 1967 naast vliegtuigreizen nog steeds een aparte sectie autocarreizen terug. Onder de slagzin “Reizen per super-luxe autocar” kunnen we nog steeds een gevarieerd gamma aan verblijfsreizen (per pendel) en rondreizen onderscheiden. Onder de verblijfsreizen vinden we klassieke bestemmingen terug als Rimini en Lago di Jesolo in Italië, Opatija in Joegoslavië, of Rosas aan de Costa Brava.⁴⁵⁹ Ook uit de vakantiepeilingen van Labeau en het WES naar het reisgedrag van de Belgen kunnen we iets leren over het gebruik van de autocar als reismiddel. Zo reisde in 1959 naar schatting 21,6 procent van de Belgen per autocar.⁴⁶⁰ Echter was het aandeel van reizigers per bus gezakt tot 6,2 procent in het totaal aantal reizen voor 1967.⁴⁶¹ Op het vlak van buitenlandse reizen koos 7,3 van het publiek voor de autocar als transportmiddel. In 1972 bleef het aandeel van de autocar in de totale reizen met 6,2 procent stabiel.⁴⁶² Qua vakanties naar het buitenland ging 5,7 procent van de reizigers buiten de landsgrenzen met de autocar, voornamelijk naar Duitsland, Oostenrijk, Italië en Frankrijk.⁴⁶³ 4 jaar later, in 1976 trok 4,7 procent van de reizigers met de autocar op reis, waarvan op het vlak van buitenlandse reizen 4,9 procent op vakantie ging met de autocar, vooral naar Oostenrijk, gevolgd door Italië en Duitsland.⁴⁶⁴ Met andere woorden bleef het aandeel van de autocar onder de vakantiegangers zakken, de zwaarste daling had zich tussen 1959 en 1967 voorgedaan.

5.7.9. Naar een nieuwe vorm en imago van het autocartoerisme

Vanaf 1975 groeide de gedachte dat het autocartoerisme zich moest herpositioneren binnen de reissector. De autocar had twintig goede jaren gekend, maar worstelde nu met zichzelf. Men moest vooral de slechte naam van de autocar als reismiddel doen laten verdwijnen. Men begon steeds meer te hameren op de pluspunten die deze vorm van toerisme inhield. Naast veiligheid, comfort, en energiebesparing trachtte men ook verfoeide groepsreis te herwaarderden.⁴⁶⁵ Men trachtte ook af te stappen van de pendelreizen die voornamelijk een vervoer karakter hadden, men zag in dat deze strijd tegen het vliegtuig niet gewonnen kon worden.⁴⁶⁶

Zeker op het vlak van veiligheid had de sector heel wat vooruitgang geboekt. In de jaren zestig, voor de invoering van Europese rij- en rusttijden waren dodelijke ongevallen per autocar schering en inslag. Vooral op het einde van het toeristisch seizoen, wanneer chronische vermoeidheid haar tol begon te eisen onder de chauffeurs durfde het al eens mis gaan. Vaak reden chauffeurs op internationale pendeldiensten twaalf uur aan een stuk. Tijdens non-stop tochten naar de Azurenkust, waarbij men twintig uur reed om de 1150 kilometer af te leggen, en men enkel pauzeerde voor een korte maaltijd, kwam men vaak al uitgeput ter plaatse. Vrijwel direct na de aankomst werd de terugreis opnieuw aangevat met een nieuwe groep. Vaak sliepen chauffeurs in het hoogseizoen amper viermaal per week tien uur. Ongevallen konden op dergelijke manier niet uitblijven.⁴⁶⁷

⁴⁵⁸ BAAV, *Oud-archief BAAV jaren '60-'70*, verslag van de vergadering van de werkgroep van 30 september 1975 ter voorbereiding van het autocarkomitee van dinsdag 14 oktober 1975.

⁴⁵⁹ Bijlage 6, reisbrochure *Suncomfort*.

⁴⁶⁰ G. Labeau, *art. cit.*, p. 131.

⁴⁶¹ Westvlaams Economisch Studiebureau, *Struktuur en ontwikkeling van het vakantiepatroon van de Belgische bevolking 1967-1972*, p. 103.

⁴⁶² *Ibid.*, p. 103.

⁴⁶³ *Ibid.*, p. 101.

⁴⁶⁴ P. Boerjan, *De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking: 1967-1976*, p. 78.

⁴⁶⁵ A. De Wandt, “De Autocar. Voorloper van het Toerisme”, in: *Transport en Toerisme*, 33 (1978), 369, p. 17.

⁴⁶⁶ L. Glorieux, “Het fenomeen autocar: voordelen, noden, eigenheden”, in: *Transport en Toerisme*, 31 (1976), 337, s.p.

⁴⁶⁷ S.n., “Allerhande nieuws”, in: *Federale Berichten*, 1 (1967), 4, s.p.

Echter werd als gevolg van de reeks van ongevallen in 1967 een Belgische wet ingevoerd die het aantal uren die een chauffeur achter het stuur mocht doorbrengen fel beperkte.⁴⁶⁸ In 1969 volgde een gelijkaardige Europese richtlijn. Daarnaast werd de installatie van een rustcabine verplicht gemaakt. Hierdoor kon de eerste chauffeur rusten, terwijl de andere chauffeur het wiel overnam.⁴⁶⁹ Ook de introductie van de automatische transmissie en een drietal remmen zorgden ervoor dat de autocar tegen medio jaren zeventig het veiligste transportmiddel werd. Waar volgens het West-Duitse Bureau voor Statistiek het aantal slachtoffers op een totaal van een miljard kilometer per reizigers voor de auto op 22 viel, was het aantal slachtoffers per autocar slechts een.⁴⁷⁰

Ook op het vlak van comfort waren er reuzensprongen gemaakt. Waar een autocar in de vroege jaren vijftig in veel gevallen een metalen gevaarte was met zitbanken was het in de loop der jaren geëvolueerd tot een vrij comfortabel voertuig dat ideaal was voor sightseeing. In een verslag over het Belgisch autosalon van 1967 maakt men gewag van een hele nieuwe generatie autocars. De bussen werden gebouwd volgens een gestrekte strenge lijn, waarbij de voorruit meestal uit een stuk bestond, er geluidswering ingebracht was, en waarbij het ruitoppervlak voor het plezier van de passagiers gemaximaliseerd werd. Ook binnenin het voertuig werden de nodige aanpassingen gemaakt, zo luidt als volgt: *“Het comfort van de moderne bus is zo volledig, dat wij de Amerikaanse droomcars helemaal niet meer moeten benijden: air conditioning, toilet, bar en koelkast zijn op onze autocars geen zeldzaamheid meer”*.⁴⁷¹ In 1975 gaat men zelfs zover om het volgende te stellen: *“De autocars beschikken heden over een hele reeks snuffjes die de buitenstaander dromerig maken”*.⁴⁷² Men had het hierin over een het feit dat sommige bussen uitgerust waren met bar en ijskast, burelen, toiletten, en projectietoestellen om media tijdens de rit af te spelen.⁴⁷³ Ook de ingebruikname van gemengde en volledige pneumatische ophangingen leden tot een groter comfort.⁴⁷⁴ Van de circa 3000 autocars die in België waren ingeschreven, waren omstreeks 1975 slechts 1200 autocars nog reiswaardig, en voorzien van de laatste nieuwe accessoires.⁴⁷⁵

Een ander punt was het hameren op gevormd personeel, in de eerste plaats de chauffeur en de gids. Naast de vormingsstage werden ook vervolmakingscursussen georganiseerd waarbij de chauffeur op toeristisch vlak werd bijgeschoold. De gids moest naast een leidend figuur ook over een grondige kennis van de te bezoeken streek beschikken in alle opzichten.

De sector drong aan op een herwaardering van de rondrit in groep. De nieuwe aanpak werd gebaseerd op een viertal pijlers. Ten eerste moesten de dagafstanden zo kort mogelijk gehouden worden, de passagiers op rondreis mochten dagelijks niet meer dan tweehonderd kilometer, of een viertal uur in de autocar doorbrengen. Een tweede punt drong aan op de aanwezigheid van een bekwame reisleader aan boord. Ten derde was een ervaren chauffeur, die bovendien bijgeschoold was op het vlak van toeristische specialisatie een must. Een laatste punt legde de aandacht op een meer verzorgd horeca-aspect, in de eerste plaats betere hotels en restaurants.⁴⁷⁶ Al dacht men ook waarde te vinden in regio's met een betere keuken. In kort moest de sector zich afkeren van het vervoer- en verblijfkarakter, die in de eerste plaats naar Zuid-Europa ging. Daartegenover moest de aandacht verschuiven naar de toeristische rondrit in landen en streken met minder zon, maar waar echter wel meer bezienswaardigheden waren.⁴⁷⁷ Specialisatie moest een must worden. Door zich meer te richten op een meer luxueus aspect zou men de prijzen kunnen opdrijven. Ook het doelpubliek moest aangepast worden. Op het vlak van autocarreizen moest men in de eerste plaats de middenklasse adresseren. In het bijzonder de persoon die dag in dag uit pendelde met de auto en stilletjes aan het (file)rijden beu

⁴⁶⁸ L. Glorieux, G. Van der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 7.

⁴⁶⁹ J. Van der Steen, “Wat brengt ons het autosalon 1967”, in : *Transport en Toerisme*, 23 (1967), 227, p. 14.

⁴⁷⁰ S.n., “Het toerisme per autocar, of ‘hoe reizen in 1975?’”, in *Transport en Toerisme*, 30 (1975), 325, p. 39.

⁴⁷¹ J. Van der Steen, *art. cit.*, p. 13.

⁴⁷² S.n., “Het toerisme per autocar of ‘hoe reizen in 1975?’”, p. 39.

⁴⁷³ *Ibid.*, p. 39.

⁴⁷⁴ J. Ickx, *art. cit.*, p. 46.

⁴⁷⁵ L. Glorieux, “Het fenomeen autocar voordelen, noden, eigenheden”, s.p.

⁴⁷⁶ *Ibid.*, s.p.

⁴⁷⁷ L. Glorieux, “Bedenkingen bij een slecht seizoen”, s.p.

werd. Een autocarreis liet immers deze doelgroep toe zelf te ontspannen en te genieten van het uitzicht in plaats van zelf achter het stuur plaats te nemen.

Dit leidde in 1978 tot de introductie van het ‘sterrensysteem’ door de Nationale Federatie van Autobus- en Autocarondernemers, het Ministerie van Verkeerswezen, en het Commissariaat-Generaal voor Toerisme. Dit systeem was een waardemeter om het autocarcomfort te meten. Het liet autocaruitbaters toe om enerzijds het publiek te informeren over de kwaliteitsklasse van zijn voertuig, en anderzijds vormde het voor de gebruiker een maatstaf over de betaalde prijs in relatie tot het comfort.⁴⁷⁸

Dat de nieuwe aanpak enig effect had blijkt uit de resultaten van de vakantiesurvey voor 1979. Hierin verklaarde 5,6 percent van alle ondervraagden de autocar in dat jaar gebruikt te hebben om mee op reis te gaan. Drie jaar eerder, in 1976 was dit aandeel 4,7 percent. Van de personen die naar het buitenland op reis gingen in 1979 gebruikte 4,9 procent de autocar, wat een status quo was tegenover de vorige peiling. De voornaamste bestemmingen per autocar waren in populaire volgorde Oostenrijk, Duitsland, en Italië. Spanje volgde kort daarachter.⁴⁷⁹

⁴⁷⁸ A. De Want, “Tweede dag van het Autocarisme”, in: *Transport en Toerisme*, 36 (1981), 396, p. 8.

⁴⁷⁹ WES, *Verblijfsrecreatieve attitudes en gedragingen van de Belgische bevolking*, p. 182.

5.7.10. Herleving van het autocartoerisme

Hoewel veel tijd en publiciteit werd gespendeerd aan de opwaardering van de toeristische tak van het autocarwezen kreeg de sector echter uit onverwachte hoek hulp. Wanneer de Energiecrisis gedurende de jaren zeventig losbarstte had niemand zich kunnen inbeelden welke zware repercussies deze met zich mee zou brengen. De olieschokken lieten de prijs voor fossiele brandstoffen explosief stijgen, met zware gevolgen voor de transport- en toerismesector. Waar voor het individueel vervoer en de luchtvaart, en vooral de vliegtuigchartermarkt, zware tijden aanbraken door de verhoogde prijs van brandstof, vond vooral het gemeenschappelijk vervoer een tweede adem.⁴⁸⁰ De productie van autocars die in het toerisme werkzaam zijn liep zichtbaar minder schade op dan de productie van privéwagens.⁴⁸¹ De jaren tachtig vormden voor het autocarvervoer in België een kentering. Vliegtuigtickets werden peperduur, en daarvan profiteerde de autocar. Het voertuig had het voordeel dat hoewel ze ook onderworpen was aan stijgende brandstofkosten ze veel energie-efficiënter was dan haar tegenhangers. Een autocar die vijftig mensen vervoerde verbruikte immers tien maal minder brandstof dan vijftig auto's. Het gevolg was dat een deel van de klanten die voordien het vliegtuig namen om op reis te gaan hun toevlucht zochten tot de autocar.⁴⁸²

Vanaf de late jaren zeventig, in hoofdzaak veroorzaakt door de oliecrisissen, maar ook door het opdrijven van de maximumsnelheid van touringcars, en de constante uitbreiding van het autosnelwegennet kende het autocarverkeer in West-Europa een opwaartse beweging. Hoewel ook de klassieke rondritten in groep een herleving kenden was het vooral het pendelverkeer dat van de situatie profiteerde. Mede door grote infrastructurele werken en het steeds uitbreidende autosnelwegennet in Zuid-Europa was men vanaf het einde van de jaren zeventig in staat om vanuit het noorden van het continent de Mediterrane vakantieoordn van Spanje, Frankrijk, Italië, en Joegoslavië te bereiken binnen een periode van 24 uur. De minder dan 24 uur durende reistijd was een belangrijke psychologische drempel voor reizigers die een week of meer vakantie wouden doorbrengen.⁴⁸³

Een andere reden voor de herleving ligt in de reorganisatie van de Britse reis- en busbedrijven. Waar voor 1980 door een strenge regulering de Britse autocarreissector gedomineerd werd door enkele bedrijven als National en Wallace Arnold. Deregulering maakte een einde aan de oligopolie. Waar voordien nieuwkomers moesten aantonen dat er een vraag was voor nieuwe inrichtingen, verdween deze voorwaarde na 1980. Bovendien hield de deregulering in dat reizen niet langer enkel via de uitvoerder van de vakanties mochten worden verdeeld, deze mochten nu ook aan de man gebracht worden via onderkantoren en kleinere reisfirma's. Dit leidde tot een groei van goedkope vakanties voor het Britse publiek waarbij men via nachtritten hotels in Zuid-Frankrijk en Spanje bereikten. Een nachtrit bracht ook het voordeel dat de extra kosten voor een hotel onderweg wegvielen waardoor het pakket iets goedkoper werd.⁴⁸⁴

De grootste groei vond plaats in het segment van de reizen dat inspeelde op zon, zee en strand. Talloze kleine als grote touragentschappen creëerden eigen vakantiepakketten die verder doorverkocht werden in andere reisbureaus. Naast de dure brandstofprijzen stond de Britse munteenheid vrij hoog in vergelijking met haar Europese tegenhangers waardoor men met minder geld meer kon kopen op het continent. Bovendien dreven een aantal slechte zomers ook de passagiers richting de bussen naar zonzekere bestemmingen. De grote groei van de Britse markt vond vooral plaats in 1980 en 1981.⁴⁸⁵

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Belgische autocarsector mooie groeicijfers kon voorleggen. Vooral het totaal aantal afgelegde kilometers in het buitenland maakte bokkensprongen. Waar de teller voor het jaar 1977 stond op in totaal 30.639.541 afgelegde kilometers, bleef een positieve trend zich in

⁴⁸⁰ M.T. Michanetzki, *op. cit.*, p. 82.

⁴⁸¹ I.R.U., "De belangrijkheid van de autocar op de toeristische markt", p. 14.

⁴⁸² Armand De Want, "Aktiviteitsverslag 1980 van de Autocarsektor door de Voorzitter", in: *Transport en Toerisme*, 36 (1981), 397, p. 8.

⁴⁸³ D. Gauf en H. Hughes, *art. cit.*, pp. 328-330.

⁴⁸⁴ D. Holding, "Continental Coach Holidays after 1980", in: P. Callaghan (ed.), *Travel and Tourism*, Houghton-le-Spring, Business Education Publishers Ltd., 1989, pp. 23-24.

⁴⁸⁵ *Ibid.*, p. 243.

de jaren daarop doorzetten. In 1980 werd er in totaal al 37.824.341 kilometer afgelegd door de Belgische autocars. Dit groeide in 1983 al uit tot 45.096.110 in het buitenland gereden kilometers.⁴⁸⁶ De groei in het aantal afgelegde kilometers in het buitenland zette gestaag verder naarmate de jaren tachtig vorderden. In 1987 werden iets meer dan 59 miljoen kilometers afgelegd. Het jaar daarop groeide dit verder tot 65.268.866 kilometer.⁴⁸⁷ Wellicht werd een groot aantal van deze kilometers afgelegd door de boom op vooral Spaanse bestemmingen. Toch bleef de sector enigszins op haar hoede voor de heropleving. Men zag natuurlijk de groei in het pendel- en verblijfstoerisme graag komen, maar gezien de ervaringen uit het verleden vroeg men zich wel af de evolutie een blijvend karakter zou hebben.⁴⁸⁸ Ondertussen had men immers al kennis gemaakt met de volatiliteit van de pendel, en haar vaak fluctuerende vraag.

Ook de rondritten stonden niet stil. Geconfronteerd met hun onvrije imago ondernamen zij ook stappen om dit weg te werken. In het reizenprogramma voor het seizoen 1980 van het autocarbedrijf *Scheldevallei* uit Oudenaarde kunnen we nog steeds de klassiekers lezen: zeven dagen Lourdes, acht dagen Oberammergau, twee dagen Carnaval in Keulen. Echter zien we dat er specifiek op rondreizen richting de zon er een aanpak werd aangenomen waarin heel wat vrije tijd werd voorzien. Zo had men op een 12-daagse reis richting de Joegoslavische Riviera zes dagen vrijaf. Hetzelfde verhaal lezen we bij een tiendaagse reis naar de Spaanse Costa Dorada, waarbij men zes dagen volgens een eigen planning kon invullen. Daarnaast was men ook overgestapt op facultatieve uitstappen, men was niet langer verplicht een uitstap te volgen die men niet wenste.⁴⁸⁹ Daarnaast speelde men op het vlak van rondreizen ook vaker de wat meer lokale kaart uit. In plaats van rondreizen te maken die moeilijk binnen het bereik van de autocar vielen koos men vaker voor een bestemming of streek dicht bij huis. Vooral het 'burentoerisme', waarbij men enkele dagen een streek in de buurlanden ging bezoeken kende grote aantrek. Voorbeelden hiervan waren onder meer de Rijnvallei, het Zwarte Woud, Friesland, de Vogezes of Bourgondië.⁴⁹⁰

Ook in de vakantiesurveys voor de jaren tachtig valt de groei op te merken. Waar in de editie voor 1979 4,9 procent van de reizigers die naar het buitenland trokken de autocar hiervoor gebruikten, groeide het aandeel in de peiling voor 1982 uit tot 7,7 procent. In totaal hadden in dat jaar 7,3 procent van de ondervraagden het voertuig gebruikt om te reizen.⁴⁹¹ Dit aandeel groeide in 1985 uit tot 9,7 van de totale reizen in binnen en buitenland. Voor reizen naar het buitenland alleen nam 11 procent van de ondervraagden de autocar. Interessant is dat men voor deze editie ook een onderscheid maakt tussen de pendel en de rondreis. Van de 9,7 procent reizigers die in 1985 naar het buitenland reisden per autocar namen zes procent een pendelvakantie. De populairste bestemmingen voor dat jaar waren respectievelijk Oostenrijk, Italië, Spanje, en als nieuwkomer Joegoslavië.⁴⁹² In 1988, de laatste editie die we zullen bespreken, was het marktaandeel van de autocar opnieuw toegenomen. In dat jaar gebruikte 12,2 procent van de reizigers de autocar als reismiddel. Als we alleen naar de buitenlandse vakanties kijken nam 14 procent van de ondervraagden de autocar om zijn bestemming in het buitenland te bereiken.⁴⁹³ Kortom kunnen we de jaren tachtig grotendeels zien als een periode van groei voor de Belgische autocarsector.

Hoewel de autocar heel wat cliënteel van de chartervliegtuigen had afgesnoept kwam deze laatste al vrij vlug haar klap te boven. Geconfronteerd met lege vliegtuigen waren de luchtvaartmaatschappijen genooddaakt om kosten te besparen. Vanaf 1982 zien we hoe het vliegtuig voor de toerist terug betaalbaar begint te worden. Echter slaagde de autocar er wonderwel in haar marktsegment naar de Middellandse Zee in handen te houden. Vooral de pendelritten naar Spanje bleven populair tot de late

⁴⁸⁶ S.n., "De Autocar Doorgelicht", in: *Transport en Toerisme*, 40 (1984), 440, pp. 16-17.

⁴⁸⁷ Bijlage 2, statistische gegevens van de autocarsector.

⁴⁸⁸ S.p., "Van creëer carwerk tot ...", in: *Federale Berichten*, 17 (1984), 120, s.p.

⁴⁸⁹ Bijlage 7, Busreisbrochure voor de firma 'De Scheldevallei' uit Oudenaarde.

⁴⁹⁰ G. Lowing, "The European coach/bus holiday market", in: *Travel & Tourism Analyst*, 1 (1990), 6, p. 9.

⁴⁹¹ WES, *Toeristische Gedragingen en Attitudes van de Belgische Bevolking in 1982*, Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1983, p. II.65.

⁴⁹² *Ibid.*, pp. 65-68.

⁴⁹³ WES, *Reisgedrag van de Belgen in 1988*, Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1991, p. II.25.

jaren tachtig. Men kon immers meer bagage aan boord van de touringcar meenemen; en de prijs van de vliegtickets lag nog steeds iets hoger. Echter werd dit verschil tegen 1988 grotendeels weggewerkt. Met de hulp van een vast cliënteel hield de autocar het nog enkele jaren vol. Mede door de opkomst van hoge snelheidstreinen werd de sector echter vrijwel gedwongen uiteindelijk toch afscheid te nemen van de pendeldienst. Tot op de dag van vandaag worden deze in België vrijwel niet meer uitgevoerd.⁴⁹⁴ En ook voor het vervoer van Britse toeristen per touringcar langs de Belgische noordzeehavens kwam met de oplevering van de Kanaaltunnel in 1993 vrijwel tot een einde. Vandaag concentreert het autocartoerisme zich daarom grotendeels op de rondritten.⁴⁹⁵

⁴⁹⁴ I. Siebens, M. Addiers, G. Troukens, et al. op. cit., p. 123.

⁴⁹⁵ G. Lowing, *art. cit.*, p. 14.

Hoofdstuk VI: Integratie

6.1. Inleiding

Het openstellen van de staatsgrenzen is een van de verwezenlijkingen die de Europese Unie in de laatste paar decennia van de vorige eeuw had gerealiseerd. Echter wordt binnen het toerisme vaak het effect van deze openstelling geminimaliseerd. Vooral omdat het zich vrijwel onzichtbaar en trapsgewijs voordeed. Nochtans zijn er weinige andere sectoren die in de Europese casus zo hard van de groeiende Europese samenwerking hebben kunnen profiteren. Beginnende met de aanbouw van een Europees wegennet in de jaren vijftig, evoluerend naar een gemeenschappelijke markt vanaf 1957, om uiteindelijk in de jaren negentig tot een geliberaliseerde Europese markt te komen waar het verkeer van kapitaal, goederen, diensten, en personen volledig vrij is. Ook de autocar sector werd gevoelig beïnvloed door deze ontwikkelingen. Denk maar aan de constructie van een Europees verkeersnet aan expreswegen die liep van de poolcirkel in Scandinavië tot Gibraltar, of de laars van Italië in het zuiden van Europa. Of het verwijderden van de douaneposten bij de grensovergangen, waar men vaak nodeloos uren moest aanschuiven. Denk ook aan de afschaffing van de visaplicht en het verplicht bezitten van een paspoort om bepaalde grenzen over te steken.⁴⁹⁶

⁴⁹⁶ P. De Groote, *op. cit.*, p. 3.25.

6.2. De initiële situatie na 1945.

Geïnteresseerden die in de eerste jaren na 1945 groepsreizen wilden organiseren en die de grens wilden oversteken werden aanvankelijk geconfronteerd met een enorme administratieve papierenmolen. Wie in 1947 de Nederlandse grens wou oversteken moest voldoen aan volgende voorwaarden.

1. Minstens tien deelnemers moesten participeren aan de excursie.
2. De lijst van de deelnemers moest in drie exemplaren opgemaakt worden. Bovendien moest naast de naam en voornaam ook de plaats en datum van geboorte opgeschreven worden, net als het adres, alsook het nummer van de eenzelveheidskaart, inclusief de datum van de aflevering.
3. Voor elke deelnemer moest het gewoon getuigschrift van burgertrouw, goed gedrag, zeden en identiteit worden afgeleverd.
4. De groepsleider moest drie foto's voorleggen van hem en twee formulieren invullen die men in het arrondissementscommissariaat kon bekomen.
5. Minderjarige deelnemers moesten in het bezit zijn van een schriftelijke toelating van de vader, bovendien moest deze toelating ondertekend worden door de burgemeester van de stad waarin men ingeschreven was.
6. Alles gebeurde via bemiddeling door het arrondissementscommissariaat. Alle formulieren moesten daar worden aangevraagd, en daar moesten de ingevulde papieren ingediend worden.

Dergelijk proces kon een tiental dagen in beslag nemen vooraleer de groepsleider schriftelijk werd verwittigd. Daarnaast was het verblijven op Nederlands grondgebied niet gratis. Voor een reis van vier dagen of minder of werd drie Belgische frank aangerekend, een reis van vijf tot dertig dagen liep op tot vijftientwintig frank per persoon. Bovendien mochten Belgische toeristen slechts een beperkte geldvoorraad op zak hebben. Waar de groepsleider 1000 Bfr. aan contant geld met zich mocht meebrengen lag dit bedrag voor de gewone reiziger op dertig Nederlandse gulden plus honderd Belgische frank. De hele papierbundel moest aan de Nederlandse grens overhandigd worden waarna deze als bewijs werd gestempeld.⁴⁹⁷ Ook voor Frankrijk was dit het geval. Bovendien moest men per enkele reis een aanvraag indienen op het Franse commissariaat voor toerisme in Brussel.⁴⁹⁸ Ongetwijfeld schrikten de vele formulieren en toelatingen het grensoverschrijdend toerisme af. De administratieve rompslomp zoals we die hierboven kunnen lezen sloot perfect aan op het naoorlogse tijdsbeeld waarin privatreizen werden afgeraden onder het motto 'Is your travel really necessary?', en waarbij het reizen werd beperkt door valutarestricties en storende paspoort- en visaregimes.⁴⁹⁹ Het is wachten tot de jaren vijftig eer de eerste faciliterende maatregelen genomen zouden worden.

6.3. De eerste stappen richting een vrijer internationaal toerismeverkeer

De eerste stappen die moesten leiden richting een onbelemmerd personenverkeer werden door de Raad van Europa in 1956 genomen. Sinds haar ontstaan in 1949 bekommerde het transnationale orgaan zich

⁴⁹⁷ BAAV, Oud-Archief BAAV 1945-1962, 1947, Autocaristen: de huidige formaliteiten te vervullen voor de groepsreizen naar Holland.

⁴⁹⁸ BAAV, Oud-Archief BAAV 1945-1962, 1948, Briefwisseling van 17 maart tussen de secretaris van de Nationale Federatie gericht aan de heer Theo Denoyel met betrekking tot het uitvoeren van reizen naar Frankrijk.

⁴⁹⁹ L.J. Lickorish en C.L. Jenkins, *op. cit.*, p. 184.

in grote mate over grensoverschrijdende verplaatsingen voor individuen. Waar men zich aanvankelijk vooral toelegde op de uniformisering van paspoortuitgiftes en de simplificatie van grensformaliteiten, kwam men echter in 1956 tot enkele doelstellingen. Zo oordeelde de Raad dat paspoorten in de nabije toekomst niet langer verplicht zouden zijn voor reizen tussen lidstaten. Dit hield in dat men toen ook met een identiteitskaart de grens over kon steken. Tevens streefde de Raad naar een zo groot mogelijke afschaffing van storende visaregelingen. Dat de maatregelen in grote mate door het toerisme gestuurd werden vinden we terug in het volgende citaat:

*“...that the continuing obstacles to crossing frontiers and, above all, the widely differing attitudes taken by Member Governments towards the application of frontier formalities, prevents tourists from travelling with complete freedom in all European countries;...”*⁵⁰⁰

Dit zou vanaf 1956 stelselmatig uitgewerkt worden in België, Denemarken, Frankrijk, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Turkije, West-Duitsland, alsook in Oostenrijk.

In 1957 volgde een nieuw akkoord tussen de leden van de Raad van Europa waarin men aan andere nationaliteiten die deel uitmaakten van het akkoord op termijn de toelating zou verlenen om maximaal drie maanden lang te verblijven in een andere lidstaat, op vertoon van een geldig identiteitsbewijs.⁵⁰¹ Hoewel dergelijke beslissingen binnen de Europese Raad niet bindend waren effenden ze toch het pad voor de toekomst.

Het waren echter vooral de OESO en haar voorloper, de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking, die sterk bijdroegen aan de vrijmaking van het toeristische verkeer in West-Europa. Het internationaal toerisme werd binnen het kader van het Marshall Plan en de Europese wederopbouw als een hoeksteen gezien. Men ging dan ook over tot de oprichting van het *OEEC Tourism Committee*, die de primaire taak had een toeristisch herstelprogramma op te zetten dat reisbeperkingen onder de vorm van valutarestricties, douane, paspoorten en visums grondig moest beperken.⁵⁰² Ook een wederzijdse opheffing van een paspoortverplichting viel hieronder.

Zo observeren we in het tweede deel van de jaren vijftig een golf van bilaterale opheffingen inzake paspoort- en visumplicht. Te beginnen in 1955, wanneer Belgen de toelating kregen om op vertoon van een identiteitskaart zestig uur lang in het land mochten verblijven zonder reispas. In 1957 volgde een akkoord tussen België en Duitsland dat de nood voor een paspoort deed verdwijnen. In de jaren hierop volgden gelijkaardige akkoorden elkaar in sneltempo op. In 1957 volgden akkoorden tussen Nederland en Frankrijk, Frankrijk en Italië. In 1958 verschenen gelijkaardige overeenkomsten tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland, Zwitserland, en Oostenrijk. Ook tussen België en Frankrijk werd in datzelfde jaar de paspoortverplichting afgeschaft.⁵⁰³ Permanente stappen zouden echter door het ontstaan de Europese Economische Gemeenschap in richtlijnen worden gegoten.

⁵⁰⁰ D.C. Turack, “Freedom of Movement and the Travel Document”, in: *California Western International Law Journal*, 4 (1973), 8, p. 28.

⁵⁰¹ *Ibid.*, p. 28.

⁵⁰² L.J. Lickorish en C.L. Jenkins, *op. cit.*, p. 183.

⁵⁰³ D.C. Turack, *art. cit.*, p. 35.

6.4. De Benelux-akkoorden

Een eerste grote stap voor de vrijmaking van het verkeer vinden we terug in het Benelux-akkoord dat in de lente van 1947 werd afgesloten tussen België, Luxemburg, en Nederland. Centraal in het verdrag stonden drie leidende beginselen. Zo zouden de drie landen dezelfde toltarieven hanteren voor ingevoerde goederen. Ook ging men geen tolrechten meer innen aan de gemeenschappelijke grenzen. Het derde punt besprak een gecoördineerd beleid op het vlak van buitenlandse handel.⁵⁰⁴ Deze samenwerking leidde voor het einde van de oorlog al tot de beslissing een vermindering van de paspoortcontroles tussen België en Luxemburg door te voeren. Eenmaal Nederland in 1950 mee op de kar sprong werd enkel nog een identiteitskaart noodzakelijk om tussen deze lidstaten te reizen.⁵⁰⁵

Naast de vrijmaking van particulier vervoer, kon ook het transport per autocar rekenen op een vrijmaking. Wanneer het akkoord in werking trad in januari 1960, bevatte deze ook gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het ongeregelde passagiersvervoer. Dit hield in dat men vrijgesteld was van vergunningen in de andere Benelux-landen, zolang men een vergunning had in een van de drie lidstaten. De enige uitzondering was - met de transitrol van de Belgische kusthavens in het achterhoofd houdende - het pendelvervoer vanuit België naar een niet Benelux-land. Dit hield in dat bijvoorbeeld een Nederlandse autocaruitbater een rondreis voor Brusselse toeristen kon organiseren die richting Zwitserland trok, puur onder de eigen Nederlandse vergunning.⁵⁰⁶ Ook verscheen er met het in werking treden van de unie een Benelux-ritblad, dat gebruikt moest worden bij internationale ritten binnen de drie lidstaten. Dit Benelux-ritblad verving het zogenaamde *Carnet de Passage en Douane*, een garantie voor de vreemde overheid dat een voertuig binnen een bepaalde periode terug het land zou verlaten. Al was het enthousiasme onder de chauffeurs aanvankelijk wel wat aan de lage kant door de verwarring die het ritblad schepte, en door de douaniers die onvoldoende geïnformeerd waren.⁵⁰⁷ Tevens betekende de ingang van het akkoord het einde van grensovergangen tussen de drie lidstaten. Men besliste om de drie lidstaten als een unie te zien waarbij de controles aan de binnengrenzen van de Benelux quasi afgeschaft werden, en waarbij de buitengrenzen van de Benelux zouden gelden als ingangs- en uitgangspunten voor vreemde nationaliteiten over het gehele samengevoegde grondgebied.⁵⁰⁸

⁵⁰⁴ R. Vandeputte, *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, p. 33.

⁵⁰⁵ J. Torpey, *The Invention of the Passport: Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 145.

⁵⁰⁶ S.n., "Het internationale Vervoer per Toerwagen", in: *Federale Berichten*, 2 (1968), 13, p. 97.

⁵⁰⁷ S.n., "Autocar-marginalia", in: *Federale Berichten*, 2 (1961), 22, s.p.

⁵⁰⁸ D.C. Turack, *art. cit.*, p. 25.

6.5. De Europese Economische Gemeenschap

Met het ondertekenen van het verdrag van Rome in 1957 koos het ‘Europa van de Zes’, dat bestond uit Italië, Frankrijk, België, Nederland, Luxemburg, en de Bondsrepubliek Duitsland, om gezamenlijk over te gaan tot de oprichting van een gemeenschappelijke markt. Het verdrag gaf aanleiding tot de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap die zich toelegde op de creatie van een douane-unie en een gemeenschappelijke markt die werd gekenmerkt door vrije maar gelijke competitie. De aanwezigheid van een douane-unie hield wel in dat de lidstaten stappen zouden moeten nemen om de grenzen en verschillen tussen de verschillende nationale economieën weg te werken. Dit hield in dat onder meer tarieven en handelsverstoringen praktijken baan moesten ruimen. Ook gingen men over tot het instellen van een gemeenschappelijk buitentarief waarmee men met de landen buiten de gemeenschap zou handelen.⁵⁰⁹

Van de 238 artikels, protocollen, en appendices die het verdrag rijk was, hadden enkele betrekking op het transport binnen de economische ruimte. Zo verwees titel vier exclusief naar transport. Hierin stelde artikel 74 dat de lidstaten zich collectief zouden inspannen om tot een kader te komen voor een gemeenschappelijk transportbeleid. Echter was het verdrag in grote mate een blauwdruk, een aanzet tot een verdere uitbouw. Het is niet verrassend dat artikel 75 in grote mate een verbintenis was waarin de lidstaten in de jaren daarop tot een akkoord zouden moeten komen met betrekking tot de actuele inhoud daarvan.⁵¹⁰ Het klonk als volgt:

“...1. For the purpose of implementing Article 74, and taking into account the distinctive features of transport, the Council shall, acting unanimously until the end of the second stage and by a qualified majority thereafter, lay down, on a proposal from the Commission and after consulting the Economic and Social Committee and the Assembly [European Parliament]: (a) common rules applicable to international transport to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States; (b) the conditions under which non-resident carriers may operate transport services within a Member State; (c) any other appropriate provisions.”

Punt twee bevestigde dat men de actuele inhoud in de jaren hierop zou uitklaren.

*“...2. The provisions referred to in (a) and (b) of paragraph 1 shall be laid down during the transitional period”.*⁵¹¹

6.5.1. De eerste etappe: 1958-1962

De eerste echte transportgerelateerde besluiten volgden gedurende de eerste etappe om tot een gemeenschappelijke markt te komen, die eigenlijk vooral een studieronde was, en die tussen januari 1958 en december 1962 liep. Op 10 april 1961 werd het ‘Memorandum Betreffende de aan het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid te geven Richting’ voorgelegd aan de Raad van Ministers, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité, alsook de beroepskringen. Steunend op de eisen van het verdrag kwamen hierin drie centrale doelstellingen aan bod.

1. De opheffing van de belemmeringen die in het vervoer het tot stand komen van de algemene gemeenschappelijke markt in de weg kon liggen;
2. De integratie van het vervoer op Europees niveau;
3. De organisatie van het vervoerstelsel binnen de Gemeenschap.

Bovendien moesten deze drie doelstellingen verwezenlijkt worden binnen een kader van vijf beginselen.

1. Gelijkheid in de behandeling tussen vervoerondernemingen en tussen takken van vervoer enerzijds, en ten opzichte van de gebruikers anderzijds;

⁵⁰⁹ A. Blair. *The European Union since 1945*, Harlow, Pearson Education, 2005, pp. 27-28.

⁵¹⁰ M.J. Dedman. *The origins and development of the European Union 1945-95: a history of European Integration*, London, Routledge, 2000, p. 82.

⁵¹¹ VERDRAG ROME P. 28. BIJLAGE

2. Financiële zelfstandigheid van de vervoerondernemingen, dat met name inhield dat zij het tot hun toe te rekenen deel van de infrastructuur op zich nemen;
3. Vrijheid van handelen in hun commercieel beleid, een beginsel dat men name geldt inzake de toegang van de ondernemingen tot de markten voor nationaal en internationaal vervoer en inzake de vaststelling der vrachtprijzen, die tot op zekere hoogte vrij moet zijn.
4. De vrije keuze door de gebruiker van vervoerstak en vervoersonderneming, hetgeen de mogelijkheid inhoudt om gebruik te maken van eigen vervoer;
5. Coördinatie der investeringen, waarvoor de instellingen van de Gemeenschap en de overheden der lidstaten de verantwoordelijkheid moeten dragen.

Dit zou de basis vormen voor de uitbouw van de liberalisering van de transportsector. In eerste instantie zou het werk vooral bestaan uit de creatie van studies over de transportsector, het gelijkmaken van nationale reglementeringen en de geleidelijke nivellering van de verschillende nationale vervoerpolitieken.⁵¹²

6.5.2. De tweede en derde etappe: 1962-1969

De tweede en derde etappe voorzagen de eerste grote Europese wijzigingen aan het personenvervoer en de autocarsector. Vooral op het vlak van gelijkschakeling werden grote stappen gezet. In het bijzonder richtte men zich tot de problemen rond de arbeidsduur, de toegang tot het beroep, de openstelling der grenzen, alsook de gelijkschakeling van de nationale reglementeringen. Daarnaast besliste men vanaf 1966 om het personenvervoer per bus en autocar voortaan in vier categorieën onder te verdelen: de autocardiens, openbare busdiensten, bijzondere autobusdiensten, en de pendeldiensten. In datzelfde jaar werd ook een Europees ritbladenboek ingevoerd. Dergelijk ritbladenboek maakte een eind aan de talloze internationale ritbladen en documenten die voordien in omloop waren.⁵¹³ Met de introductie van dit document moest men enkel de gegevens per rit aanvullen en men kon vertrekken. Ook werd onder de lidstaten tegen 1964 een richtlijn uitgevaardigd die een einde maakte aan de verschillende regelingen op het niveau van reisdocumenten, voortaan had men genoeg aan een identiteitskaart om de grenzen van de verschillende lidstaten over te steken.⁵¹⁴

Vanaf 1967 besliste de Europese Raad over te gaan tot de liberalisering van enkele diensten. Zo had men vanaf januari 1967 niet langer een vergunning nodig om gesloten rondritten buiten het eigen land uit te voeren. Daarnaast vereisten de ritten met geladen heenreis en ledige terugreis niet langer een licentie. Die laatste categorie was vrijwel exclusief van toepassing op de pendelritten. Tevens werden ook nachtritten en dagritten van meer dan vijfhonderd kilometer in één dag geautoriseerd, zolang ze tot de hierboven genoemde diensten behoorden.⁵¹⁵ Op zich was dit niet echt een revolutionaire beslissing. De vrijmaking van de rondritten betekende eigenlijk niets meer dan een officiële bevestiging van wat in de praktijk al enige tijd de standaard was. En ook de vrijmaking van de brengritten in de pendelreis kunnen we zien als een officiële vermindering van de papiermolen, daar in de meeste lidstaten dergelijke vergunningen vrijwel altijd werden verleend.⁵¹⁶ In januari 1969 rolde de liberaliseringsgolf verder wanneer ook de terugrit van de pendel binnen de Europese Economische Gemeenschap vrijgemaakt werd. Autocars konden vanaf toen ook zonder toelating een land ledig binnenrijden, en gevuld met passagiers terugkeren naar het punt van oorsprong.⁵¹⁷ Toch bleef de pendelreis, waarbij de autocar gevuld vertrok en gevuld met een andere groep terugkeerde nog steeds onderworpen aan een speciale vergunning. Na deze periode van liberalisering die in 1969 werd afgesloten bleven veranderingen tijdelijk uit.

6.5.3. Gevolgen

Vooral de invoering van het Europese ritblad betekende een enorme reductie van papier aan de grensovergangen. In het bijzonder in Frankrijk leidde dit tot een grondige terugloop van de

⁵¹² S.n., "De E.E.G.-vervoerpolitiek", in: *Federale Berichten*, 2 (1968), 19, pp. 6-7.

⁵¹³ *Ibid.*, p. 7.

⁵¹⁴ D.C. Turack, *art. cit.*, p. 33.

⁵¹⁵ *Ibid.*, p. 7.

⁵¹⁶ S.n., "Het Internationale Vervoer per Toerwagen: III", in: *Federale Berichten*, 2 (1968), 15, p. 112.

⁵¹⁷ S.n., "De E.E.G.-vervoerpolitiek", p. 7.

administratie. Waar men voordien aan de Franse grensposten in het bezit moest zijn van een resem aan administratieve documenten: een 'feuille de route', 'carnet de bord', 'carnet de déclarations'; liep dit nu terug tot een enkel Europees ritblad. Ook in de andere lidstaten verminderde het aantal paperassen gestaag.⁵¹⁸ Deze ritboeken moesten door de uitbater dubbel bewaard worden, een boek in de autocar, het tweede exemplaar moest steeds in het bedrijf blijven in het geval van controle. Dergelijke documenten moesten minstens drie jaar lang bewaard worden binnen het bedrijf.⁵¹⁹ Een andere tijdbesparende maatregel die het ritblad inhield was het feit dat men in bestemmingen naar de Benelux, alsook tussen België en West-Duitsland niet langer verplicht was de namen van de reizigers op te schrijven. In dit geval moest enkel het totale aantal passagiers worden opgeschreven, en vervolgens worden omcirkeld.⁵²⁰

Echter waren deze enkel geldig voor de EEG. Daarbuiten bestonden nog steeds diverse ritbladen die afhankelijk per land verschilden. Er werden via intracommunautaire verdragen stappen gezet met de landen die niet aangesloten waren bij Europese Gemeenschap. Zo werd een deel van de diensten vrijgemaakt via de E.C.M.T., de *Europese Conferentie van Ministers van Transport*. Dit ging op het einde van de jaren zeventig over de volgende landen: Finland, Griekenland, Joegoslavië, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Turkije, Zweden, en Zwitserland. Al verschilden de details van de vrijmaking vaak naargelang de eisen van de hierboven vernoemde landen.⁵²¹ Wel zou een groot deel van deze landen in de jaren en decennia hierop toetreden tot de Europese Economische Gemeenschap, waarop ook deze staten de regels van de Economische Ruimte inzake transport moesten naleven. Waar in 1973 al Denemarken, Ierland, en het Verenigd Koninkrijk toetraden, volgde Griekenland in 1981. In 1986 traden ook Spanje en Portugal toe.

Problematischer waren de ritten per autocar richting Oost-Europa. Omstreeks 1978 maakten de landen achter het IJzeren Gordijn deel uit van het *Comité voor Inland Transport*, dat een gespecialiseerde afdeling voor het vervoer van de *Europese Commissie voor Europa* was. In theorie moesten deze lidstaten onder het principe *Vrijheid van het internationale toeristenverkeer over de weg* twee vormen van ongeregeld vervoer toelaten, namelijk de gesloten rondrit, en ten tweede, reizen die vertrokken in een zee- of luchthaven van hun respectievelijke landen die eindigde in een andere zee- of luchthaven van om het even welk dezer landen, op voorwaarde dat het voertuig ledig naar het vertrekpunt terugkeerde. Desondanks waren deze akkoorden nooit officieel geratificeerd door de overheden van in het bijzonder Bulgarije, de Duitse Democratische Republiek, Hongarije, Polen, Tsjechoslovakije, alsook de Sovjet-Unie. In de praktijk werd deze vrijheid omtrent het uitvoeren van gesloten rondritten echter wel gerespecteerd.

Voor deze specifieke landen bestonden geen gemeenschappelijke controledocumenten, waardoor men naargelang de bestemming specifieke documenten nodig had. Een rondreis in Bulgarije vereiste een inrijverlof, Tsjecho-Slowakije werkte met een Tsjechoslovaaks reisblad, en Polen kende een zogenaamde statistische kaart die aan de Poolse douanekantoren moest ingediend worden. Op het vlak van pendelvervoer en geregeld vervoer bestonden echter geen multilaterale akkoorden met de landen uit het Oostblok.⁵²²

⁵¹⁸ Roeselare, Oud-Archief BAAV 1960-1970, 1967, Betreft Europees Controle-dokument, tekst door A. Dewant en R. Molenaar.

⁵¹⁹ S.n., "De Nieuwigheden in de Autocarsector", in: *Federale Berichten*, 8 (1975), 65, s.p.

⁵²⁰ S.n., "Al wat de autocars mogen en niet mogen zonder machtiging", in: *Transport en Toerisme*, 35 (1980), 384.

⁵²¹ S.n., "Handleiding Autocardiendiensten", in: *Transport en Toerisme*, 33 (1978), 363, p. 21.

⁵²² *Ibid.*, p. 23.

6.6. De eengemaakte markt en de Schengenakkoorden

Als laatste punt in dit deel willen we nog even beknopt ingaan op enkele gebeurtenissen die vooral na 1992 een invloed op het autocarwezen zullen uitoefenen. Hoewel deze lichtjes buiten onze tijdsafbakening vallen willen we deze toch duiden, daar ze vaak hun oorsprong nog hadden in de jaren tachtig. De interne markt die tot stand kwam in 1992 hief immers tal van restricties op die voordien concurrentieverstorend waren, en liet ook een grotere vrijheid van opereren toe aan het autocarbedrijf in de steeds uitdijende Europese ruimte. Het Schengenverdrag, dat nauw aanleunde bij de eerste gebeurtenis maakte, bevrijdde de sector van heel wat storende elementen.

Sinds haar oprichting groeide de Europese Economische Gemeenschap geleidelijk toe naar het ideaal van een gemeenschappelijke ruimte waarin personen, kapitaal, goederen, en diensten vrij konden circuleren. Echter was omstreeks de jaren tachtig deze eengemaakte ruimte verre van gerealiseerd. Met de Europese Akte van 1985 werd vastgelegd om tegen 1992 tot een compleet vrijgemaakte markt te komen binnen de lidstaten van de EEG.⁵²³ Voor het personenvervoer langs de baan hield dit vrijwel een complete deregulering in van de verschillende sectoren. Vanaf 1992 zouden de verschillende soorten autocardiens in alle vrijheid over de gehele unie mogen georganiseerd worden door een bedrijf of uitbater, zolang deze maar over een licentie in een van de lidstaten beschikte. Bovendien moest elke vorm van onwettige subsidiëring verdwijnen om een gelijk speelveld voor het personenvervoer te creëren. Vanaf dat moment moest een nieuwe era voor de transportsector ontstaan waarin oude jaloezieën en restrictieve maatregelen door overheden en wetgevende organen definitief tot het verleden zou horen. Het zou leiden tot nieuwe vormen van competitie tussen de transportmiddelen op het Europese niveau, waarbij de autocar nu met gelijke middelen kon strijden tegen de traditioneel zwaar afgeschermd nationale spoorwegen.⁵²⁴

De Schengenakkoorden speelden in op de reeds langdurig bestaande wens om tot een vrij verkeer van personen te komen. Waar het vrij verkeer van personen in de jaren en decennia daarvoor gedeeltelijk al werd vrijgemaakt, zoals in de Benelux al het geval was, was dit in het grootste deel van de Gemeenschap nog geen realiteit. De lidstaten hield elk nog steeds een grote rem op wie het land binnen- en buiten mocht door het in standhouden van grenscontroles. Wel broeide tussen voornamelijk Frankrijk en Duitsland het idee om uit de crisisperiode van de jaren tachtig te geraken door een relance van het Europese project in de vorm van de interne markt; een markt waarin alle restricties op beweging van de verschillende onderdanen van de lidstaten compleet weg zouden vallen. Dit hield ook het verdwijnen van de grenscontroles langs de binnengrenzen in.⁵²⁵

Voor dit laatste zou tegemoetkomen aan de eisen van het bezoldigd baanvervoer. In een artikel uit 1984 lezen we over de ontevredenheid die heerste onder de autocarvervoerders en de IRU, de *Road Transport Union*, over de grensoverschrijdingen. Hierin drong de belangenvereniging aan op de afschaffing, of op zijn minst de verlichting van de beperkingen waarmee de autobus of autocar mee geconfronteerd werd aan de grensovergangen. In het bijzonder was men getergd door de lange wachttijden voor de autocars aan de grenzen. Daarnaast had men ook moeite met de BTW-betalingen voor de autocardiens aan de grens, in vaktermen de *steuer* genoemd. Ook de controle van de vrijgestelde brandstofhoeveelheden bij binnen- of buitenrijden van een land stoorde, net als de ontoereikende voorzieningen bij sommige grensposten. Als laatste wordt ook de stelselmatige controle van de machtigingen vermeld als ergernis, omdat dit vaak tot onnodig tijdverlies leed.⁵²⁶ Een afschaffing van de binnengrenzen zou al deze problemen in een klap doen verdwijnen.

In mei 1984 leidde de samenwerking tussen Duitsland en Frankrijk tot het ondertekenen van een akkoord in Rambouillet waarin de twee landen stappen zouden zetten om een geleidelijk de controles aan de Frans-Duitse grens af te schaffen. Een maand later werd op de top van Fontainebleau een oproep gedaan tot de andere lidstaten om in het kader van de Interne Markt de intra-Europese

⁵²³ H. Brady, *Saving Schengen: How to protect passport-free travel in Europe*, London, The Centre for European Reform, 2012, p. 5.

⁵²⁴ G. Lowing, *art. cit.*, pp. 12-15.

⁵²⁵ H. Brady, *op. cit.*, p. 5.

⁵²⁶ W. Rockmann, "Onze problemen met het buitenland", in: *Transport en Toerisme*, 40 (1984), 442, p. 18.

controles te laten opdoeken.⁵²⁷ Kort na juni 1984 toonden ook de Benelux-landen interesse in het project. Het leidde in juni 1985 tot het ondertekenen van het Schengenakkoord op een rivierboot in de buurt van het gelijknamige Luxemburgse stadje. Hierin verklaarden de Benelux, Frankrijk, en Duitsland dat ze over zouden gaan tot het afbouwen van de controles aan de binnengrenzen.⁵²⁸ In 1990 bereikte men een consensus over de concrete invulling van het akkoord. Het zou in de eerste plaats leiden tot het afbreken van de interne binnengrenzen, maar tegelijkertijd ook het oprichten van versterkte buitengrenzen. Hier tegenover stond echter dat aan de binnengrenzen geen controles meer op paspoorten of voertuigen uitgevoerd zouden worden. In 1995 trad het systeem in werking tussen de vijf originele Schengenlanden.⁵²⁹

⁵²⁷ R. Zalotti. *Cultures of border control: Schengen and the evolution of European frontiers*, Chicago, University of Chicago Press, 2011, p. 68.

⁵²⁸ Ibid., p. 71.

⁵²⁹ H. Brady, *op. cit.*, p. 6.

6.7. Een aansluitend netwerk van wegen

In het laatste deel van dit hoofdstuk zullen we dieper ingaan op de ontwikkeling van een aaneensluitend Europees wegennet, een proces dat zich in de laatste vijftig jaar grotendeels heeft voltrokken. Als transportmiddel langs de baan is het lot van de autocar steeds verbonden geweest aan de staat van de weginfrastructuur. Deze weginfrastructuur is vooral in de decennia na 1945 enorm toegenomen, en heeft in zekere zin de mobiliteit van de samenleving gerevolutioneerd, met als summum ongetwijfeld de aanleg van duizenden kilometers aan autosnelwegen. In het kader van deze masterscriptie durven we zelf stellen dat zonder deze expressbanen naar de zon er wellicht nooit een markt geweest was voor de pendelreis. Het ontstaan van een verkeersnetwerk dat uit ettelijke kilometers aan geasfalteerde wegen bestond die exclusief aan motorvoertuigen voorbehouden waren, en bovendien op regelmatige intervallen voorzien was van faciliteiten als tankstations, wegehulp, en hotels verlaagde ongetwijfeld de drempel om langere trajecten te gaan rijden aan steeds hogere snelheden.⁵³⁰ De toegenomen snelheid had an sich het gevolg dat men binnen dezelfde reistijd steeds verder afgelegene bestemmingen kon bereiken.⁵³¹ Het begin van deze nieuwe generatie aan autosnelwegen kent haar oorsprong al vroeg na het aflopen van de oorlog.

6.7.1. Een nieuw verkeersnet voor een nieuw Europa

In de jaren na 1945 groeide al vroeg het besef dat Europa nood had aan een gemeenschappelijk continentaal wegennet. Niet alleen om de heropbouw te bevorderen en de uitwisseling van goederen en grondstoffen te faciliteren, ook was men van mening dat onderlinge wegverbindingen zouden leiden tot meer gemeenschappelijk contact en wederzijdse afhankelijkheid onder de Europese staten. Op termijn zou dit leiden tot het ontstaan van vrede, wederzijds respect en broederschap op het continent.⁵³² Vanaf 1947 opperde de ECE, de *Economic Commission for Europe*, - wat een sub-comité van de Verenigde Naties was dat als doel had de economische samenwerking tussen de lidstaten te stimuleren – het plan om over te gaan tot de constructie van een Europees wegennet waarin de hoofdwegen zouden lopen tussen het noorden van Zweden en de zuidkust van Sicilië, en waarbij de belangrijkste Europese stedelijke centra zouden verbonden worden.⁵³³

Later gooide de Koude Oorlog roet in het eten waardoor men de uitvoering van het ambitieuze plan op iets bescheidenere schaal moest verderzetten. Op 16 september 1950 werd de *1950-declaration*, ook gekend als de *Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries* door een vijftal landen ondertekend: België, Luxemburg, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. De verklaring was een memorandum waarin de betrokken landen erkenden dat er nood was aan een ontwikkeling van een internationaal verkeersnet tussen de Europese landen. Het doel was om collectief over te gaan tot de constructie van een aaneensluitend wegennet dat internationaal verkeer zou toelaten, om zo dichter tot elkaar te groeien.⁵³⁴

De concrete invulling van de verklaring werd uitgewerkt in een aantal addenda. Het eerste addendum specificeerde de geplande routes die het netwerk zou vormen. Hierin kreeg elke route, die E-weg werd genoemd, een eigen uniek nummer toegewezen. Cijfers tussen een en dertig verwezen naar hoofdadars, hogere cijfers werden toegewezen aan zijtakken en aanvoerwegen. Het tweede addendum was van groot belang, hierin werden immers de kenmerken van dergelijke E-wegen uiteengezet. Zo onderscheidde men een drietal verschillende categorieën. Vooral het tweede type vertoonde grote gelijkenissen met de moderne opvatting van de autosnelweg. Type II bestond uit twee rijvakken van telkens zeven meter breedte. De eigenschappen van het type moesten toelaten om meer dan zeshonderd voertuigen per uur gebruik te laten maken van de weg.⁵³⁵

We moeten echter benadrukken dat dergelijke wegen aanvankelijk geen autosnelwegen pur sang waren. Niet alle E-wegen waren immers autosnelwegen. Hoewel het addendum benadrukte dat de

⁵³⁰ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 36.

⁵³¹ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 9.

⁵³² F. Schipper, *op. cit.*, p. 193.

⁵³³ *Ibid.*, p. 193.

⁵³⁴ *Ibid.*, p. 194.

⁵³⁵ *Ibid.*, p. 195.

nieuwe generatie in een zo groot mogelijke mate dichtbevolkte gebieden moest vermijden, moest de baan indien nodig toch voorzien zijn van fiets- en voetpaden. Echter bleef het uiteindelijke doel de constructie van een volledig vrijgemaakte baan exclusief voorbehouden voor het gemotoriseerd vervoer, zonder onderbrekingen of storende elementen als kruispunten.⁵³⁶

De vierde annex verwees naar de inrichting van verschillende diensten op dergelijke E-wegen die een vlotte doorstroming zouden bevorderen. De bijlage wees in het bijzonder op de installatie van adequate grensposten die gelijkaardige openingsuren zouden hebben, en voorzien zouden zijn van voldoende parkeerplaats. Daarnaast gaf men ook belang aan de inrichting van garages, bevoorradingsposten, wegrestaurants, maar ook mogelijkheden tot eerste hulp en de installatie van noodtelefoons langs de baan mocht een verkeersongeluk zich voordoen. Het derde addendum, dat van iets minder belang was, besprak de vorm en kleur van het verkeersbord dat de E-wegen zou aankondigen.⁵³⁷ Hoewel de aanbouw in het eerste decennia aan de trage kant was waren de funderingen voor transnationaal verkeersnet zichtbaar.

6.7.2. Het begin van het Belgisch snelwegennet

In België speelde men al sinds de jaren dertig met het idee om een autosnelwegennet uit te bouwen. Zo bestond omstreeks 1937 reeds een plan waarin men de intentie had om een 260-tal kilometer aan ‘snelle’ verkeerswegen te bouwen, verspreid over een vijftal routes. Mede door de oorlog bleef het overgrote deel echter enkel op papier gerealiseerd. Slechts enkele stroken in de buurt van Brugge, die deel uitmaakten van een autosnelweg die Oostende met Brussel moest verbinden, werden effectief aangelegd.⁵³⁸

Vanaf 1947 werd er een vervolg aan de constructie gebreid. Na grondige kritiek over de erbarmelijke staat van het wegennet werd de Belgische overheid zich bewust van de nood tot degelijke wegen. Ingebed in een tienjarenplan greep men terug naar de oorspronkelijke geplande wegen: Tienen-Tervuren, Antwerpen-Maldegem, de omleiding van Luik en Sint-Truiden, en ook het traject tussen Brussel en Oostende. Er werd maar zeer moeizaam vooruitgang geboekt, tegen 1948 was er nauwelijks enige verbetering zichtbaar tegenover de vooroorlogse situatie, en bleef het grootste gedeelte van de werven beperkt tot grondwerken.⁵³⁹ De toenmalige topman van de wegadministratie, algemeen-directeur Armand Devallée, ijverde voor een uitbreiding van het bestaande netwerk met een noord-zuid tracé dat de verbinding moest vormen tussen Nederland en Frankrijk. Daarnaast ijverde hij ook voor een andere snelweg die Antwerpen via Nederlands-Limburg met Duitsland moest verbinden, en ook in het zuiden van het land moest er werk worden gemaakt van een nieuwe connectie die Luik via Doornik met Calais kon verbinden.⁵⁴⁰

De jaren daarop werden gekenmerkt door een langzame vooruitgang van de nieuwe generatie wegen. Het land was in de ban van de Koningskwestie en de oorlog in Korea vereiste de aanbouw van nieuwe militaire vliegvelden waardoor er weinig speling zat in het budget voor de aanbouw van autosnelwegen. De vroege jaren vijftig markeerden echter een kentering op het vlak van de langzame constructie.⁵⁴¹ In 1949 werd Devallée opgevolgd door Hondemarcq. Hondemarcq was zich meer dan zijn voorganger er van bewust dat België nood had aan een uitgebreid snelwegennet. Tevens maakte hij deel uit van de groep die in 1950 overging tot de oprichting van het E-netwerk. Een eerste daad die hij verrichtte bestond uit de oprichting van een nieuw orgaan dat specifiek gericht was op de uitbouw van de snelwegen, de Dienst der Autosnelwegen.⁵⁴²

⁵³⁶ *Ibid.*, p. 195.

⁵³⁷ *Ibid.*, p. 196.

⁵³⁸ M. Ryckewaert. *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 010, 2011, p. 69.

⁵³⁹ J.M. Grégoire. *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, Simon Stevin, 1985, p. 17.

⁵⁴⁰ *Ibid.*, p. 25.

⁵⁴¹ *Ibid.*, p. 26.

⁵⁴² J.M. Gregoire, *op. cit.*, p. 26.

Op basis van de binnenlandse en Europese noden onthulde de directeur-generaal op het Belgische wegencongres te Namen in 1950 zijn *930-kilometer-programma*. Hondemarcq wou met dit plan België en vooral Brussel laten uitgroeien tot een van de belangrijkste verkeersknooppunten van West-Europa.⁵⁴³ Centraal in het plan stond de aanbouw en afwerking van vijf pivotale snelwegen. De eerste was de snelweg die Oostende met Aachen moest verbinden via Brussel en Luik. De tweede zou Amsterdam met Parijs verbinden via de Belgische steden Antwerpen en Brussel. Daarnaast vinden we tussen zijn plannen ook de snelwegen Keulen-Luik-Namen, Antwerpen-Gent-Rijsel-Parijs, alsook Antwerpen-Aachen-Keulen terug als absolute prioriteit. Van secundair belang was de baan Oostende-Calais, alsook Luik-Maastricht. Daarbij kwam nog de aanbouw van een verkeersring rond Brussel. De plannen van Hondemarcq zouden naar schatting vijftien jaar in beslag nemen, en 19 miljard Belgische frank kosten. De praktische uitwerking van het net zou telkens in vijfjarenplannen plaatsvinden, waarin de eerste secties, Brussel-Antwerpen en Brussel-Oostende, al in 1954 moesten afgewerkt zijn.⁵⁴⁴ Dit plan zou de ruggengraat vormen van het Belgische autosnelwegennet.

Ondanks een nieuwe secretaris-generaal bleef het tempo van de werken tergend traag, en de initiële deadlines werden dan ook grotendeels gemist. De nood om schot in de zaak te krijgen leidde in 1952 tot de oprichting van een nieuw wegenfonds. Dit nieuwe wegenfonds had als doel de financiering van publieke werken die van nationaal belang waren. Dit fonds had heel wat gebreken. Vooral het feit dat men niet autonoom kon opereren was mede verantwoordelijk voor het beperkte succes, rond 1954 was slechts vijftig kilometer van de meer dan negenhonderd kilometer in totaal afgewerkt.⁵⁴⁵ Een nieuw en verbeterd wegenfonds drong zich op. Deze ontstond in 1955, mede onder impuls van de toenmalige minister van openbare werken, Omer Vanaudenhove. In tegenstelling tot het vorige wegenfonds was de nieuwe versie heel wat beter gewapend. Met een reserve van dertig miljard frank verspreid over de periode 1955-1969 moest deze het constructietempo aanzwengelen. Een ander verschil lag in het feit dat het nieuwe fonds autonoom kon opereren. Het wegenfonds vormde een eigen entiteit binnen de overheid met een eigen legale status. Het kon zelf leningen verdelen, studies organiseren, en eigen personeel aanwerven.⁵⁴⁶

Enige haast was wel vereist daar België in 1958 de Wereldtentoonstelling Expo 58 organiseerde. De werken in de marge van de wereldtentoonstelling moesten immers blijf geven van het moderne imago van Brussel en België, bijgevolg moest gezichtsverlies absoluut worden vermeden.⁵⁴⁷ De grootste prioriteit werd ingenomen door de autosnelweg Brussel-Oostende, de Brusselse ring en het aanvangen van de werken aan de *Koning Boudewijnsnelweg*, die Antwerpen met Luik moest verbinden.⁵⁴⁸ In 1958 werden de grote wegenwerken in het Brusselse, alsook de autosnelweg tussen Brussel en Oostende afgewerkt, net op tijd voor de prestigieuze expo. Eenmaal de expo echter haar deuren sloot kwam de wegenbouw opnieuw in een dip terecht.⁵⁴⁹ Aan de vooravond van de golden sixties stond de teller betreffende de bouw van de autosnelwegen op 184 kilometer, nog steeds een heel eind verwijderd van de geplande negenhonderd kilometer aan autostrades.⁵⁵⁰

6.7.3. De versnelling in de jaren zestig en vroege jaren zeventig

Waar de jaren vijftig voor veel landen een studieronde was inzake de aanbouw van autosnelwegen, vormden de jaren zestig het decennium waarin het aantal kilometers asfalt parallel aan de economische groeicijfers snel zou toenemen. Enkele landen hadden in de jaren vijftig al beschikking over een bescheiden autosnelwegennet. In het bijzonder hadden Duitsland, Italië, Oostenrijk en Nederland al behoorlijk wat autosnelwegen lopen op hun grondgebied, al was het bij die eerste drie voornamelijk

⁵⁴³ M. Hubert, "Expo 58 en 'koning auto': welke toekomst voor de grote weginfrastructuur in Brussel?", in: *Brussels Studies*, 22 (2008), p. 2.

⁵⁴⁴ *Ibid.*, p. 26.

⁵⁴⁵ M. Ryckewaert, *op. cit.*, p. 70.

⁵⁴⁶ *Ibid.*, p. 70.

⁵⁴⁷ M. Hubert, *art. cit.*, p. 5.

⁵⁴⁸ J.M. Gregoire, *op. cit.*, p. 31.

⁵⁴⁹ M. Ryckewaert, *op. cit.*, p. 71.

⁵⁵⁰ J.M. Gregoire, *op. cit.*, p. 37.

een erfenis van de autoritaire regimes van de jaren dertig.⁵⁵¹ Zo hadden Nederland en Duitsland in 1955 reeds beschikking over respectievelijk 206 en 2187 kilometer aan autosnelwegen. Landen als Frankrijk en Groot-Brittannië hadden op dat moment officieel nog geen autosnelwegen aangelegd.⁵⁵²

Spoelen we de tijd door naar 1970 krijgen we een heel ander beeld. Op dat moment lag er in Nederland al een kleine duizend kilometer aan asfalt. In Duitsland was het aandeel in vijftien jaar tijd meer dan verdubbeld, van 2187 kilometer in 1955 naar 4461 kilometer in 1970. Ook in Frankrijk en Groot-Brittannië werden er reuzensprongen gemaakt. Waar beide landen in 1955 geen snelwegen hadden, hadden Frankrijk en Groot-Brittannië in 1970 respectievelijk de beschikking over 1125 en 1057 kilometer aan asfalt. En ook in België lag er ondertussen al meer dan vijfhonderd kilometer aan snelwegen.⁵⁵³

Overall op het continent heerste een echte bouwwoede op het vlak van motorwegen. Van Ierland tot de Balkan werden er werken uitgevoerd.⁵⁵⁴ In Engeland werd het binnenland ontsloten door de aanleg van de M1, gevolgd door de M6 in de vroege jaren zestig.⁵⁵⁵ Ook toeristische autosnelwegen schoten als paddenstoelen uit de grond. In Joegoslavië bereikte de *Jadranska Magistrala*, de autosnelweg langs de Adriatische Zee Šibenik in 1963, en Montenegro in 1965. Hierdoor werd Dalmatië voor het toerisme ontsloten.⁵⁵⁶ In de Alpen werden in diezelfde tijdsperiode tunnels opgeleverd die het noord-zuid verkeer zouden stimuleren. In 1964 was er de Mont Blanc tunnel, gevolgd door de Grote Sint-Bernhardtunnel tussen Zwitserland en Italië in 1965.⁵⁵⁷

Ook in Frankrijk markeerden de jaren zestig het decennium waarin de constructie vaart begon te krijgen. Niet toevallig werd in 1956 het eerste Franse autosnelwegbedrijf, ESCOTA, gecreëerd voor de aanbouw en uitbating van de A8, die langs de Azurenkust liep. Dit stuk sloot aan op het bestaande wegennet van *routes nationales* en was opgericht op de ondersteuning van de jaarlijkse Franse vakantieuittocht. Omdat het aantal personenwagens en vakantiedagen in Frankrijk toenam was de nood aan autosnelwegen zo groot dat de Franse overheid quasi verplicht was om de aanbouw en uitbating in concessie te geven aan private bedrijven. De Franse bestuurder kon dus maar kort genieten van tolvrrije autosnelwegen.⁵⁵⁸ Niet veel later begon Frankrijk aan wat waarschijnlijk voor het toerisme de belangrijkste autosnelweg is, de *Autoroute du Soleil*. Deze werd grotendeels tussen 1960 en 1971 aangelegd, en liep van Parijs naar Marseille, met vertakkingen die naar België en Duitsland liepen. Het stelde automobilisten en autocars uit Noord-Europa in staat om Zuid-Frankrijk zonder al te veel ongemak in relatief korte tijd te bereiken.⁵⁵⁹ Zelfs in Franco's Spanje kwam men in 1968 naar voor met een plan dat een aantal autosnelwegen zag, die vooral door toeristen zouden gebruikt worden. In 1965 werd met de goedkeuring van het Spaanse kabinet een bedrag van 78,9 miljard pesetas vrijgemaakt voor grootschalige wegverbeteringen. Hiervan was 53 percent bestemd voor de Mediterrane kustprovincies, waar men begon aan de snelweg die tussen de Franse grens en Murcia zou lopen, een traject van 750 kilometer.⁵⁶⁰

Ook in België werd een enorme vooruitgang bewerkstelligd op het vlak van de constructie van snelwegen. De wegen waren zo een topic dat de belofte tot het aanleggen van honderd kilometer autosnelweg per jaar betrokken werd in het verkiezingsprogramma van 1965, en vervolgens na de

⁵⁵¹ F. Schipper, *op. cit.*, p. 116.

⁵⁵² J.M. Gregoire, *op. cit.*, p. 32.

⁵⁵³ *Ibid.*, p. 32.

⁵⁵⁴ F. Schipper, *op. cit.*, p. 202.

⁵⁵⁵ L.J. Lickorish en T.C. Middleton, *op. cit.*, p. 26.

⁵⁵⁶ H. Grandits en K. Taylor. *Yugoslavia's Sunny Side: A History of Tourism in Socialism (1950s-1980s)*, Budapest, Central European University Press, 2002, p. 252.

⁵⁵⁷ M.T. Michanetzki, *op. cit.*, p. 44.

⁵⁵⁸ O. Decq en Y. Hellman, "The History of French Motorway Design", in: F. Houben en L.M. Calabrese (eds.), *Mobility with a View*, NAI, 2003, pp. I-II.

⁵⁵⁹ K. Ennekens, *op. cit.*, p. 28.

⁵⁶⁰ S.D. Pack. *Tourism and Dictatorship: Europe's Peaceful Invasion of Franco's Spain*, New York, Palgrave-Macmillan, 2006, p.132.

verkiezingen in het regeerprogramma opgenomen werd.⁵⁶¹ De bloeitijd van de constructie van autosnelwegen in België zou rond 1965 aanvatten met De Saeger als minister van openbare werken. Net als Vanaudenhove deed hij een beroep op additionele financiering via langlopende leningen voor de aanleg los van de jaarlijkse begroting. Het leidde tot het optrekken van het programma van oorspronkelijk negenhonderd kilometer autosnelwegen in 1949 tot 1528 in 1961, tot 1651 kilometer in 1966. Als gevolg van de expansiebeweging groeide ook het Wegenfonds qua werknemers fors aan. Waar in 1960 maar 21 personen te werk waren gesteld, groeide dit in 1965 tot 306 man. In 1970 werkten reeds 2052 personen voor het Wegenfonds.⁵⁶²

Het in 1965 gestelde doel van honderd kilometer autosnelweg per jaar werd in 1970 bereikt wanneer 116 kilometer aan autosnelwegen werden afgewerkt. Dit getal steeg toen het jaar daarop 118 kilometer werd opgeleverd. In 1972 werd een maximum bereikt wanneer 275 kilometer aan wegen werden gelegd.⁵⁶³

6.7.4. Grenzen aan de groei

De enorme groei die het autosnelwegennet in Europa had doorgemaakt doorheen de jaren zestig en zeventig kon niet blijven duren. Waar in België al her en der protest te horen was van eigenaars die niet te spreken waren over het feit dat een deel van hun eigendom doorkleefd werd door dergelijke wegen, was er ook een groeiende groep mensen die bezorgd waren om de gevolgen voor de natuur en omgeving.⁵⁶⁴ Echter was het de oliecrisis die de eindeloze bouwaspiraties zou afzwakken. Nadat in 1973 de prijs per vat explosief steeg zien we een zuinigheidsdrang opduiken. De peperdure uitbouw van het wegennet was in tijden van recessie onaanvaardbaar en overbodig geworden. Het leidde in 1977 tot een bijstelling van het geplande wegennet tot ‘slechts’ 1850 kilometer.⁵⁶⁵

Overal in Europa stakte de constructie van autosnelwegen na 1973. Enerzijds omdat er een bepaald plafond bereikt was, anderzijds omdat het economische klimaat overheden niet langer toeliet om verder exuberante bedragen te geven aan de aanbouw van nieuwe wegen. Als we echter de balans moeten opmaken van het Europese autosnelwegennet in 1980 kunnen we enkel vaststellen dat in België en haar buurlanden in iets meer dan twee decennia zich een enorme uitbreiding had voorgedaan. Nederland had in 1970 980 kilometer aan autosnelwegen, dit werden er 1779 in 1980. Hetzelfde verhaal in Duitsland waar het wegennet van 4461 km. in 1970 tot 7248 km. in 1980 uitgroeide. Frankrijk kende in tien jaar een verviervoudiging. Van 1125 kilometer in 1970 tot 4054 km. in 1980. In Groot-Britannië steeg het snelwegennet van 1057 km. in 1970 tot 2610 km tien jaar later. In België was er ook een verdubbeling in het aantal kilometers waarneembaar. Waar in 1970 501 kilometer aan snelwegen waren gelegd, stond de teller hiervoor in 1980 al op 1177.⁵⁶⁶

⁵⁶¹ M. Gregoire, *op. cit.*, p. 42.

⁵⁶² *Ibid.*, p. 54.

⁵⁶³ *Ibid.*, p. 55.

⁵⁶⁴ *Ibid.*, p. 55.

⁵⁶⁵ *Ibid.*, p. 72.

⁵⁶⁶ *Ibid.*, p. 32.

Hoofdstuk VII: Concurrentie

7.1. Inleiding

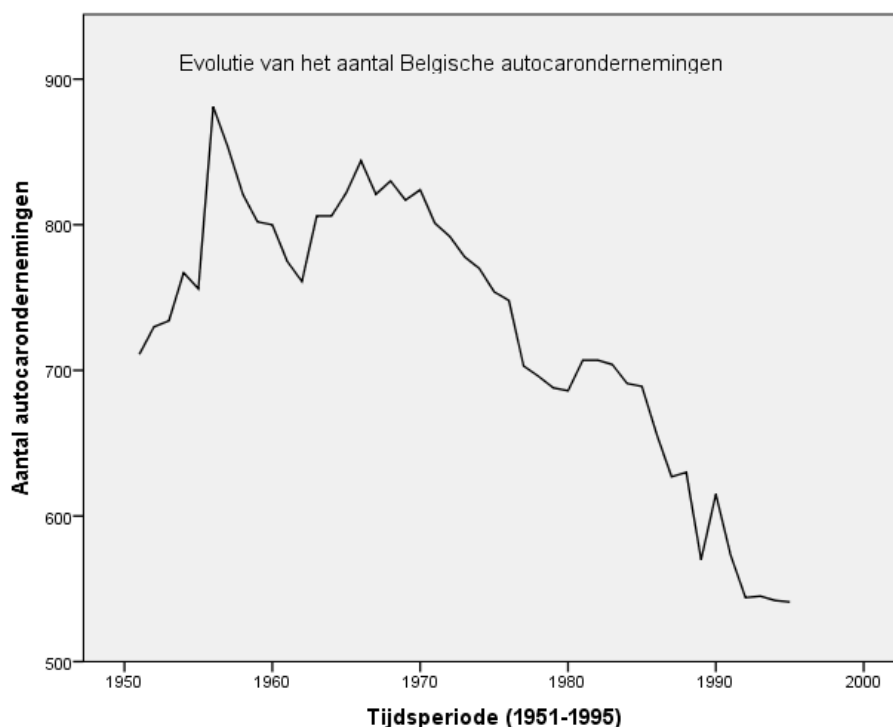
Gedurende de besproken tijdsperiode heeft de autocar steeds in competitie gestaan met andere transportmiddelen, niet allermist op het vlak van vakantieervoer. De decennia na 1950 brachten grote veranderingen wanneer het chartervliegtuig en de personenwagen binnen het bereik van Jan Modaal vielen. Maar ook de nationale spoorwegen, en achter de schermen de staatsbedrijven en overheden die in de Europese casus grotendeels met elkaar vervlocht waren, zouden niet zonder slag of stoot zomaar hun traditioneel aandeel in het transport van toeristen uit handen te geven. Naast al dan niet verdoken protectionisme werd ook intra-sectoraal de sfeer vanaf de tweede helft van de jaren zestig gekenmerkt door een steeds grotere onderlinge competitie met zware prijzenoorlogen tot gevolg.⁵⁶⁷ Het is ook kenmerkend voor de Belgische sector dat er zich een consolidatiebeweging heeft voorgedaan. Waar aanvankelijk door de kleinschaligheid van de ondernemingen vrijwel elk Belgisch dorp of stad minstens een autocaronderneming telde, die veeleer kleine familiebedrijven waren, zou dit aantal uitbatingen in enkele decennia fors afnemen.⁵⁶⁸

⁵⁶⁷ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 112.

⁵⁶⁸ G. Lowing, *art. cit.*, p. 8.

7.2. Evolutie van het aantal autocarondernemingen

De best mogelijke weergave van concurrentie is volgens ons terug te vinden in de evolutie van het aantal bedrijven dat werkzaam was binnen de sector. We beschikken over de cijfers van het aantal ondernemingen tussen 1951 tot 2012. Wanneer we aan de hand van de statistische gegevens die we ter beschikking hebben het aantal autocaruitbatingen visueel willen voorstellen in de voor ons relevante tijdsperiode bekomen we de volgende grafiek.⁵⁶⁹



570

Waar in 1951 België 711 autocarondernemingen telde, groeide dit in de eerste jaren explosief aan. Het aantal uitbatingen bereikte al vroeg een hoogtepunt; in 1956 waren er 881 autocarbedrijven op het Belgisch grondgebied werkzaam. Dit aantal leek echter al te zakken in de laatste jaren van de jaren vijftig en de vroege jaren zestig. In 1962 was het aantal gezakt tot 761 ondernemingen. Echter kunnen we vanaf '63 opnieuw een positieve lijn vaststellen die tot 1968 blijft voortduren. In dat jaar waren er 830 ondernemingen binnen de branche werkzaam. Vervolgens begint het cijfer opnieuw te zakken. Vanaf '74, wanneer er nog 770 autocarbedrijven opereerden, begint de afname zich te versnellen. In de tweede helft van de jaren zeventig begint de daling te stagneren en zien we zelfs opnieuw een toename in het aantal ondernemingen. Terwijl in 1979 688 ondernemingen actief waren, steeg dit aantal tijdelijk gedurende de vroege jaren tachtig. In 1981 was dit aantal opnieuw gestegen tot 707 ondernemingen. Lang hield deze groeibeweging niet aan, in 1983 begon het aantal ondernemingen opnieuw te verzwakken, met een versnelling vanaf medio jaren tachtig. Omstreeks 1990 was er een korte opleving zichtbaar wanneer 615 ondernemingen ingeschreven waren.

We kunnen vaststellen dat de evolutie in het aantal autocarondernemingen op zijn minst grillig te noemen is. Wel is er op lange termijn een negatieve trend zichtbaar. Hoewel het opnieuw jammer is dat er geen onderscheid merkbaar is tussen de toeristische en de bijzondere diensten mogen we er van uitgaan dat bepaalde gebeurtenissen en trends op beide takken een invloed uitoefenden. In de volgende delen zullen we terugkomen op enkele situaties die naar ons inzicht de evolutie mede kunnen verklaren.

⁵⁶⁹ BIJLAGE STATISTISCHE CIJFERS

⁵⁷⁰ Grafiek samengesteld aan de hand het werk de Belgische autocarsector en de cijfers van het ministerie

7.3. De binnenlandse concurrentie

7.3.1. Een sector vol variatie

Gedurende de jaren vijftig en zestig was de autocarsector in België op zijn minst gefragmenteerd te noemen. Het autocarlandschap in België werd toen in grote mate gekenmerkt door honderden kleine autocarbedrijven, elk rijdend onder de eigen kleuren en naam. De wegtransportsector verkeerde nog in een jong stadium, en werd grotendeels bevolkt door chauffeurs die de stap tot een eigen onderneming hadden gezet.⁵⁷¹ De wegtransportsector had in grote mate geprofiteerd van de technische vooruitgang die in de marge van de Tweede Wereldoorlog was ontstaan.⁵⁷² Het wegtransport had een leidende rol gespeeld in de wederopbouw van de Europese landen en speelde nu een pivotale rol in het vervoer van arbeiders en bedienden richting de industriegebieden. Vooral in Vlaanderen, dat tot halfweg de jaren vijftig geconfronteerd werd met structurele werkloosheid, was het autocarvervoer vooral gericht op arbeidersvervoer en deels op lijndiensten.⁵⁷³ De eerste vijftien jaar na 1945 waren hoogdagen voor het vervoer van wat men in de volksmond *frontaliers* noemde, grensarbeiders die vanuit West-Vlaanderen per bus naar de textielfabrieken van Roubaix en Tourcoing werden vervoerd. Dit leidde in de beide Vlaanderen tot een ware stormloop op het beroep van autobusondernemer. De markt was er voor want naar schatting een op drie van de arbeiders werkzaam in de industrie in het uiterste noorden van Frankrijk waren Belgen.⁵⁷⁴ De hoogdagen van het bijzondere vervoer begonnen echter af te nemen op het eind van de jaren vijftig. Onder invloed van slogans als ‘Werk in eigen streek’, dat het motto van de christelijke arbeidersbeweging werd; en de uitvaardiging van de expansiewetten in 1959, dat de investering van buitenlands kapitaal in Vlaanderen faciliteerde, daalde de structurele werkloosheid in Vlaanderen.⁵⁷⁵ Arbeiders gingen dichterbij huis gaan werken. Wellicht speelde dit al een rol in de piek die we op het einde van de jaren vijftig waarnemen.

Echter was de sector geen *one trick pony*. Zeker in de eerste decennia na de oorlog werd de Belgische autocarsector gekenmerkt door haar kleinschaligheid. Waar in 1951 België 711 autocarexploitaties kende met een totale vloot van 1630 voertuigen zou dit resulteren in een gemiddelde van 2,30 autocars per bedrijf. In 1960 lag het gemiddelde voor 800 bedrijven, en een totale vloot van 2319 autocars nog steeds ‘maar’ op 2,90 voertuigen per bedrijf. Het merendeel van de autocarbedrijven was een typisch kleine onderneming, waarvan de meeste eenmanszaken of familiebedrijfjes waren.⁵⁷⁶ Het was niet ongewoon dat het hele gezin, inclusief de grootmoeder, betrokken was bij het bedrijf om het materiaal te onderhouden of op te poetsen, of werkzaam was in de administratie.⁵⁷⁷ Bovendien was voor vele van deze bedrijven het toerisme slechts een extra bron van inkomsten. Buiten aan de Kust en de grootsteden was het moeilijk om heel het jaar lang toeristische ritten te ondernemen. Ten eerste omwille van het feit dat toerisme hoofdzakelijk een seizoenactiviteit was, ten tweede omdat het toeristisch vervoer gekenmerkt werd door lage prijzen, en ten derde omdat deze vorm van diensten hoge eisen stelde aan de kwaliteit van wagens en personeel.⁵⁷⁸

De kleinschaligheid van vele zaken kunnen we afleiden uit een rondvraag bij de West-Vlaamse autocarondernemers uit 1965. Hieruit bleek dat van alle leden van de West-Vlaamse federatie 41 percent slechts een tot vijf bussen bezat. Vier percent claimde dat ze zes tot tien wagens bezaten. Vijf percent bezat elf tot vijftien wagens. In een klasse hoger stelde slechts twee leden dat ze tussen zestien en twintig autocars bezaten. En in West-Vlaanderen was er slechts één bedrijf dat 21 tot 25 bussen

⁵⁷¹ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 72.

⁵⁷² M.T. Michanetzki, *op. cit.*, p. 18.

⁵⁷³ R. Vandeputte, *De Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*, 36.

⁵⁷⁴ S.n., “Toespraak van de H. Jean Popelier, ondervoorzitter en voorzitter van de sectie bijzondere autobusdiensten”, in: *Federale Berichten*, 2 (1968), 22, s.p.

⁵⁷⁵ E. Witte, “Vlaanderen in de fifties”, in: K. Absillis en K. Jacobs (eds.), *Van Hugo Claus tot hoelahoep: Vlaanderen in beweging 1950-1960*, Antwerpen, Garant, 2007, p. 36.

⁵⁷⁶ W. Berckmans. “*Het Belgisch Autocartoerisme*.” Brussel (onuitgegeven scriptie), 1972, p. 6.

⁵⁷⁷ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 74.

⁵⁷⁸ W. Berckmans. “*Het Belgisch Autocartoerisme*”, Brussel (onuitgegeven scriptie), 1972, p. 8.

opereerde.⁵⁷⁹ Toch blijkt dat ook de kleine autocarondernemingen enkele cars voor toeristische doeleinden bezaten. Echter was voor vele ondernemers het autocarvervoer niet de enige bron van inkomsten. Veertig percent hield zich bezig met bijzondere diensten, vooral het vervoer van werklieden- en schoolvervoer. Vijftien percent baatte ook autobuslijnen uit. Daarnaast waren ook heel wat autocarondernemers die ook buiten de sector een nevenactiviteit hadden. Meer dan vijftig percent in West-Vlaanderen waren ook in een andere sector actief. De meest voorname bedrijvigheden waren reisbureaus of booking-offices, gevolgd door taxi-exploitatie, goederentransporteur, of zelfs cafébaas. Daarnaast vinden we ook enkele beroepen terug die de wenkbrauwen even doen fronsen. Zo waren enkele autocaruitbaters simultaan ook boer, hadden ze een pelsenhandel, of waren ze actief binnen het lijkwagenvervoer.⁵⁸⁰ De autocarsector was in grote mate ongespecialiseerd. Men nam aan wat men kon krijgen. Echter schepte het succes en de initiële groei van de sector heel wat problemen.

7.3.2. Prijsproblematiek

Na 1958 was het autocarpark in België danig gegroeid dat ze in feite veel te groot was voor de Belgische populatie. Zeker met het oog op de Wereldtentoonstelling hadden vele bedrijven grote investeringen gedaan in hun wagenpark. Waar in 1951 1630 autocars in België rondreden waren dit er al 2319 in 1960. Het gevolg was dat men in de jaren na 1958 met een overschot aan autocars zat.⁵⁸¹ Dit overschot veroorzaakte een fenomeen dat we *bradage* noemen. *Bradage* was de term die gegeven werd aan het fenomeen waarbij men systematisch onder de reële prijs ging gaan rijden. De aankoop van nieuwe autocars was vaak een prijzige bedoening die vaak zware leningen met zich meebracht. Waar in het hoogseizoen men min of meer gespaard bleef van dergelijke praktijken, ging men in de winter vaak ritten uitvoeren die ver onder de reële prijs lagen. Dit ging nooit ten laste van de onmiddellijk te betalen kosten in de vorm van brandstof, administratie, onderhoud, verzekeringen of lonen. Het echte probleem dat *bradage* veroorzaakte lag in het feit dat deze vaak tekort schoot om verborgen kosten die op enige afstand lagen te betalen. Door onder de prijs te rijden van de concurrenten moest men de afschrijving van het gebruikte rollend materiaal uitstellen.⁵⁸² Het gevolg hiervan was dat men te lang reed met materiaal dat eigenlijk al lang moest vervangen worden. Natuurlijk was het aantrekkelijk om met zware afbetalingen om de hoek in perioden van mindere vraag goedkoper te rijden dan de concurrent, om toch tenminste enige bron van inkomsten te hebben.⁵⁸³

Op langere termijn bracht dit echter rampzalige gevolgen met zich mee. Het leidde tot systematische sectorwijde lagere prijzen, waarbij ook het publiek de reële kostprijs uit het oog verloren was, alsook leidde het tot een mindere service. Het schadelijkste gevolg echter was de veroudering van het wagenpark. Zeker de bussen die bestemd waren voor het toerisme moesten enigszins voorzien zijn van een zeker comfort en kwaliteit, oud materiaal werd niet aanvaard door de passagiers. Kwam daarbij dat in 1965 negentig percent van de autocaruitbaters geen juist begrip had van prijsrijden. Voor veel ondernemers stond veel rijden gelijk aan goede zaken. De *bradage* was een blijvend fenomeen dat enkel nog zou toenemen in de jaren zestig en zeventig. Als tegengewicht trachtte men prijsafspraken te maken tussen regionale autocaristen, echter werden deze meer gebroken dan nageleefd.⁵⁸⁴ Zolang de Engelsen gebruik zouden maken van Belgisch materiaal viel het probleem binnen de perken, het probleem zou zich vooral manifesteren wanneer deze niet meer het Kanaal overstaken.

Het probleem lag deels ook bij de heersende hoogconjunctuur tot medio jaren zeventig. In 1973 telde het Belgische autocarpark al 3022 autocars, een forse toename tegenover de 2319 voertuigen in 1960. In de decennia voorafgaand op de economische recessie, volgend op de energiecrisis had men nauwelijks nog perioden van stagnatie gekend. Zonder stil te staan bij de gedachte dat het economisch klimaat kon omslaan, hadden vele ondernemers fors autocars bijgekocht, omdat er wel een markt voor was. Ook nieuwkomers die opportuniteiten roken hadden de stap tot autocarondernemer gemaakt,

⁵⁷⁹ Roeselare, Oud-Archief BAAV, 1950-1960, 1964, Studie opgemaakt door dhr. Rik Tanghe Sekretaris van de BAAV over autocar, p. 4.

⁵⁸⁰ K. Devroe, *art. cit.*, pp. 14-15.

⁵⁸¹ L. Glorieux, G. Van Der Wiele, en G. Willem, *op. cit.*, p. 7.

⁵⁸² S.n., "De autocarondernemers en de wet van vraag en aanbod", in: *Federale Berichten*, 13 (1980), 100, s.p.

⁵⁸³ K. Devroe, *art. cit.*, p. 16.

⁵⁸⁴ *Ibid.*, p. 16.

vooral met geleend geld.⁵⁸⁵ Eenmaal de recessie in volle kracht zich manifesteerde leverde dit een economisch bloedbad op. Ook de afwezigheid van het Engels cliënteel sinds 1978 droeg bij tot een ware ravage in de Belgische autocarsector. Bij gebrek aan buitenlandse reizigers overspoelde dertig percent van het Belgisch autocarwagenpark de binnenlandse markt.⁵⁸⁶ Het leidde tot een overcapaciteit en een toename van de *bradage*, de autocar was immers geen werktuig dat men kon opslaan tot de komst van betere tijden. Ze waren immers tijdsgebonden en verouderden te vlug.⁵⁸⁷

Het overschot aan autocars had enkele nefaste gevolgen. Eerst en vooral was er de negatieve prijzenconcurrentie. De autocars die op lening waren aangekocht moesten kost wat kost afbetaald worden om een faillissement te voorkomen. Ook het voertuigenpark verouderde, met als gevolg een vicieuze cirkel waarbij men geen buitenlands cliënteel meer kon vervoeren, waardoor fondsen ontbraken om in nieuw materiaal te investeren. Men kon immers niet met een schoolbus reizigers door Europa voeren. Echter leidde dit ook tot een specialisering onder de bedrijven. Er ontstonden twee verschillende soorten. De eerste soort uitbatingen bleven investeren in nieuw materiaal, en specialiseerden zich in het vervoer van reizigers en toeristen. De tweede soort ging met oud materiaal zich toeleggen op de bijzondere diensten, namelijk school- en arbeidersvervoer.⁵⁸⁸

Vanaf 1965 zou dit een golf van faillissementen veroorzaken. Aanvankelijk bleef men met verlies rijden waardoor men aan de eigen fondsen moest knabbelen. Vervolgens kon men nog enkele jaren doorrijden door de afschrijving van zijn voertuig permanent uit te stellen. Eenmaal het voertuig versleten is heeft men geen reserves meer over om nieuwe aankopen te doen en is men verplicht zijn zaak stop te zetten of ging men failliet. In de provincie Oost- en West-Vlaanderen leidde dit tussen 1965 en 1980 tot het sluiten van 98 bedrijven. In 1980 bleven nog 228 bedrijven over. Met andere woorden was 43 percent van de autocaruitbatingen in de beide Vlaanderen over de kop gegaan. Wel betrof het vaak kleine ondernemingen waardoor het verlies zich vrij onzichtbaar voordeed.⁵⁸⁹

Op deze manier saneerde de sector zichzelf en helpt het mee het dramatische verlies aan ondernemingen vanaf medio jaren zestig te verklaren. Naar onze opinie heeft deze binnenlandse vorm van concurrentie wellicht de zwaarste invloed uitgeoefend op het autocarwezen. Ook vanuit het buitenland werd er echter grondig jacht gemaakt op het bijzonder lucratieve Angelsaksische cliënteel dat via Oostende op het continent ontscheepte.

⁵⁸⁵ S.n., "De autocarpolitiek in Oost- en West-Vlaanderen", in: *Transport en Toerisme*, 36 (1980), 387, p. 13.

⁵⁸⁶ **Roeselare, Oud-Archief BAAV jaren '60-'70, 1975, Verslag van de vergadering van de werkgroep van 30 september 1975 ter voorbereiding van het autocarkomitee van dinsdag 14 oktober 1975. Pagina 3**

⁵⁸⁷ S.n., "De autocarpolitiek in Oost- en West-Vlaanderen", p. 13.

⁵⁸⁸ **Roeselare, Oud-Archief BAAV jaren '60-'70, 1975, Verslag van de vergadering van de werkgroep van 30 september 1975 ter voorbereiding van het autocarkomitee van dinsdag 14 oktober 1975. Pagina 3**

⁵⁸⁹ S.n., "De autocarpolitiek in Oost- en West-Vlaanderen", p. 13.

7.4. De buitenlandse concurrentie

Daar we in een vorig hoofdstuk al min of meer de situatie met de Britse reisbureaus en autocarondernemingen hebben toegelicht lijkt het gepast om hier niet meer op terug te keren. In de jaren daarop echter zouden andere kapers trachten een deel van de lucratieve markt die door het Britse en andere Engelstalige reizigers gedomineerd werd in te nemen.

7.4.1. De angst voor de Nederlanders

Met het in werking treden van het Benelux-verdrag op 3 november 1960 had België de afspraak gemaakt met de andere lidstaten om vanaf 1 januari 1961 de Nederlandse en Luxemburgse exploitanten dezelfde rechten toe te kennen als de Belgische uitbaters. Ook in Nederland en Luxemburg volgde dezelfde toelating voor respectievelijk de andere leden. Hoewel de pendel verboden terrein bleef stond het de Nederlandse autocaristen wel toe om vrij andere nationaliteiten op Belgisch grondgebied op te halen en te vervoeren door Europa in de vorm van gesloten rondritten. Met andere woorden konden Nederlandse bussen Europa-tours laten aanvatten in Oostende. Dit zinde de Belgische autocaruitbaters allerminst. Vooral het feit dat de Nederlanders veel goedkoper konden opereren was een doorn in het oog van hun Belgische beroepsgenoten.⁵⁹⁰

Voor al op fiscaal vlak was de uitbating veel voordeliger voor de Nederlanders. Niet alleen lagen de lonen twintig percent lager dan in België, ook de aankoop-, verzekerings- en brandstofprijzen waren een stuk goedkoper tegenover de zuiderbuur. Bovendien was de autocarvloot per ondernemer heel wat ruimer en stond het Nederlands wetboek heel wat flexibeler tegenover transportbedrijven. Daartegenover gingen de Belgische bedrijven gebukt onder zware belastingen, en een overheid die zich frequent schuldig maakte aan de bevoorrechtiging van het eigen spoorwegbedrijf.⁵⁹¹ De Belgische ondernemingen drongen dan ook aan op een versoepeling van de wetgeving of een harmonisering op het vlak van transportvoorwaarden.

Reeds vroeg leidde dit verdrag en de vrijmaking van de autocardiensten tot misbruik vanuit het Nederlandse kamp. In een telex uit 1963 gericht aan Rik Tanghe, secretaris van de Federatie der Autobus- en Autocarondernemers der Vlaanderen, lezen we hoe door een medewerker van BATO, *Belgian Automobile Tours Organization*, een reisbureau uit Brugge werd opgemerkt dat binnen een week twee bussen van het Nederlandse bedrijf A.M.Z. uit Goes op pendelreis liet vertrekken richting de Italiaanse Riva. Hiermee hoopte de zaakvoerder F. Cappelier dat de secretaris de nodige stappen zou zetten om het misbruik aan te kaarten.⁵⁹²

Het lijkt ook interessant als we de meningen van Nederlandse zijde gaan bekijken. Zij waren eerder teleurgesteld in de liberalisering, gezien het niet tot drastische veranderingen had geleid. In 1968 vinden we terug dat effectief weinig Nederlandse ondernemers hun gebied naar België hadden uitgebreid. Volgens hen lag dit aan de regionale gebondenheid van de meeste busuitbaters. De meeste uitbaters hadden een vast cliënteel dat van oorsprong in de omgeving van het bedrijf woonde. Omgekeerd lijkt men tot dezelfde vaststelling te komen. Weinig Belgen gaan effectief Nederlanders gaan ophalen. Het waren vooral de Nederlandse bedrijven die zich bezighielden met het vervoer van buitenlandse toeristen die enige vooruitgang hadden opgemerkt. Nederlandse kringen stoorden zich wel aan het protectionistische beleid van de pendelreizen. Volgens hen was dit een van de voornaamste redenen waarom België niet geneigd was om verder te gaan met de liberalisatie van het wegtransport.⁵⁹³

7.4.2. Italiaanse praktijken

In het vorige hoofdstuk hebben we kunnen lezen hoe het Europese acquis in 1967 in het kader van de eengemaakte markt overging tot het liberaliseren van de gesloten rondritten. Concreet hield dit voor

⁵⁹⁰ BAAV, *Oud-Archief BAAV 1960-1970*, 1960, Betreft Beneluxakkoord- nieuwe bepalingen inzake autocardiensten, circulaire van het Ministerie van Verkeerswezen, 28 december 1960.

⁵⁹¹ De Standaard, 20 februari 1961, s.p.

⁵⁹² BAAV, *Oud-Archief BAAV 1940-1950*, telex gericht aan de heer Tanghe op 1 augustus 1963 door F. Cappelier met betrekking tot illegaal uitgevoerde Nederlandse pendelreizen.

⁵⁹³ S.n., "Internationaal vervoer per toerwagen II", in *Federale Berichten*, 2 (1968), 13, s.p.

België in dat andere nationaliteiten van de Gemeenschap vanaf dat moment vrij aan de mailbootkade van Oostende Britse toeristen en andere nationaliteiten mochten komen oppikken voor een reis door Europa. In 1970 daagden de eerste Italiaanse bussen op in Oostende. De grote concurrentiële troef die de Italianen in handen hadden was hun loonkost. Waar in 1971 Belgische autocarondernemers voor een gesloten rondrit tussen 13 en 14 Belgische frank vergoeding vroegen per kilometer, lag dit bij de Italiaanse bedrijven een stuk lager. De vergoeding per kilometer lag bij hen tussen 120 tot 140 lire, wat neerkwam op 9,5 tot 11,5 Bfr. Daarnaast lagen de lonen van de Italiaanse chauffeurs een stuk lager. In 1971 kregen Italiaanse chauffeurs een dagloon dat om en bij de 240 Belgische frank lag. De wedde bij Belgische bestuurders liep van 490 Bfr. voor driehonderd kilometer per dag, tot 560 Bfr. tussen driehonderd tot vijfhonderd kilometer per dag, en 642 Bfr. voor meer dan vijfhonderd kilometer per dag.⁵⁹⁴ Kwam daarbij dat ook de voertuigen in Italië heel wat goedkoper waren dan in België, een Italiaanse bus kostte al gauw twintig percent minder dan in België.

De beroepsvereniging was als de dood voor de geplande Europese autorisatie van volledige pendelritten, waarbij Italianen naar gelieve mochten komen ophalen en afzetten in Oostende. In tegenstelling tot de rondritten waarbij Britse reisbureaus Belgische firma's boven de Italiaanse prefereerden wegens de grotere capaciteit van de bussen en de uitgebreidere talenkennis, telde dat laatste weinig mee in een pendelrit waarbij de communicatie met de chauffeur tot een minimum werd beperkt. Men zou in dat geval eerder geneigd zijn om de Italiaanse bussen te verkiezen wegens het lagere kostenplaatje dat er aan verbonden was. Al in 1970 waren de Italiaanse bussen begonnen met het uitvoeren van Europatours naar onder meer Scandinavië, wat rechtstreekse concurrentie betekende voor de Belgische bedrijven.⁵⁹⁵

De liberalisering van de pendels was echter onvermijdelijk. Vanaf 1 januari 1973 werden ook deze vrijgesteld via een EEG-verordening. De reglementering hield weliswaar in dat omgekeerde pendels, pendelreizen waarbij gedurende het seizoen de eerste heenreis en laatste terugreis ledig waren, slechts onder beperkte voorwaarden werd toegelaten. Zo mochten deze enkel uitgevoerd worden wanneer het om reizigers ging die uit derde landen buiten de Gemeenschap kwamen, en die in lucht- of zeehavens binnen de lidstaten arriveerden. Dit hield in theorie in dat normaal gezien men nu gewoon Britse toeristen mocht komen oppikken in de lucht- en zeehavens van de Gemeenschap, en dus ook in België. Met enig geluk voor de Belgische autocaruitbaters was 1973 echter ook het jaar waarin Groot-Brittannië tot de Europese Economische Gemeenschap toetrad. Ondanks grote aandrang van de Italiaanse betrokken partijen werd de omgekeerde pendel hierdoor niet gelegaliseerd voor de Britse markt, en haalden de Belgische transportbedrijven opgelucht adem.⁵⁹⁶

Cabotage bleef een structureel probleem in de jaren daarop. Zeker vanaf de tweede helft van de jaren zeventig, wanneer de pendelreizen opnieuw in zwang raakten waren het vooral Italiaanse ondernemers die zich weinig van de bestaande regels aantrokken. In de vroege jaren tachtig mochten ondernemers uit andere lidstaten reizigers naar Oostende brengen, maar moesten deze hierna ledig naar het land van oorsprong terugkeren. Daarnaast mochten ze ook in Oostende passagiers komen opladen, nadat ze ledig in België waren binnengereden. Het pendelverkeer waarbij de bus geladen vertrok uit Oostende, en gevuld uit het buitenland terugkeerde mocht enkel uitgevoerd worden door Belgische ondernemers en de partners uit de Benelux. Deze maatregelen werd door veel partijen echter aan de laars gelapt.⁵⁹⁷

De grote boosdoeners in dit verhaal waren de Britse reisagentschappen die als prijsvechters maar al te graag een proces-verbaal riskeerden om wat geld uit te sparen door het gebruik van Italiaanse autocars. Vooral de Britse touroperator Cosmos was hierin de grote schuldige. Al waren ze niet het enige bedrijf

⁵⁹⁴ BAAV, *Oud-Archief BAAV 1960-1970*, 1971, Memorandum houdende enkele ideeën in verband met het aanvangen van pendeldiensten in andere landen dan het land van inschrijving van het voertuig, opgesteld op 16.02.1971. Pagina 2.

⁵⁹⁵ BAAV, *Oud-Archief BAAV 1960-1970*, 1971, Memorandum houdende enkele ideeën in verband met het aanvangen van pendeldiensten in andere landen dan het land van inschrijving van het voertuig, opgesteld op 16.02.1971. Pagina 2.

⁵⁹⁶ R. Deprez, "Toespraak voor het congres", in: *Federale Berichten*, 5 (1972), 54, s.p.

⁵⁹⁷ S.n., "Naar woelige dagen aan de Kust", in: *Federale Berichten*, 23 (1980), 99, s.p.

die zich hier schuldig aan maakte. Ook andere touroperators huurden veel goedkopere Italiaanse, Griekse, of Spaanse voertuigen en chauffeurs in.⁵⁹⁸ Onder druk van Britse touroperators en Italiaanse ondernemers die op hun commerciële belangen aandrongen, en er mee dreigden de Belgische havens te vermijden, voerde Minister Chabert, toenmalig Minister van Verkeerswezen, een overgangsmaatregel in waarbij een deel van het verboden werk door tijdelijke toelatingen zou gelegaliseerd worden. Zo mocht Cosmos in 1979 veertig percent van haar klanten aan Italiaanse autocars toewijzen. Dergelijke autocars zouden van een tijdelijke toelating voorzien worden. In het toeristisch seizoen van 1980 zou dit aandeel vervolgens herleid worden tot vijftientig percent, om uiteindelijk in 1981 op een situatie te komen met alleen Belgische pendelbussen. Buiten Cosmos moesten de kleinere Britse reisagentschappen al in 1979 compleet overstappen op Belgische bussen.

De realiteit was echter ver verwijderd van het ideaal. Bij controles door beambten van het ministerie werd slechts zelden een dergelijke toelating teruggevonden. In een viertal controles door verkeerswezen tussen 1979 en 1980 werden tientallen processen-verbaal opgesteld waarbij de Italiaanse chauffeurs en bussen een drietal uur werden opgehouden, voor ze ongehinderd konden vertrekken. Ondertussen werden de klanten op een drankje getrakteerd in een van de etablissementen langs de kaai. Het zou een structureel probleem blijven.⁵⁹⁹

⁵⁹⁸ S.n., "De blokkade van Oostende", in: *Transport en Toerisme*, 36 (1980), 386, s.p.

⁵⁹⁹ Ibid., s.p.

7.5. Concurrerende Transportmiddelen

7.5.1. De Spoorwegen en het protectionisme verweven

In de decennia na 1945 verloren vooral de spoorwegen hun leidende rol in het transport, zeker op het vlak van vakantievervoer. Waar het interbellum wellicht de hoogdagen van de passagiers- en reisverkeer vormden zou dit in de decennia na 1945 sterk afkalven door de opkomst van weg- en luchttransport. Waar in Groot-Brittannië in de jaren vijftig nog steeds twee derden van de reizigers gebruik maakten van de spoorwegen om op reis te gaan was dit aandeel in de jaren zeventig tot een zevende van de totale markt van reizigers gedaald.⁶⁰⁰ Echter werd het grootste gedeelte van de Europese spoorwegbedrijven in de jaren na de Tweede Wereldoorlog genationaliseerd. Ook in België kocht de staat vrijwel alle aandelen van de NMBS in de nadagen van het conflict.

De leidende rol die het wegtransport had gespeeld in de jaren van wederopbouw werd hierdoor met argusogen gevolgd door de autoriteiten. Men kon het zich niet permitteren om het wegtransport zomaar marktaandeel van de spoorwegen af te laten snoepen. Zeker gezien de enorme tewerkstelling die deze staatsbedrijven boden en de hoge kosten die bij de uitbatingen betrokken waren. Men heeft dan ook steeds getracht het spoorwegvervoer in bescherming te nemen.⁶⁰¹ De verschillende West-Europese overheden, in het bijzonder die van Frankrijk, zouden steeds op hun hoede zijn voor het fenomeen van *écrémage du trafic*. Frankrijk, en in kleinere mate Duitsland, zouden dan ook systematisch beperkingen invoeren die het wegtransport zou belemmeren. Daarnaast namen de diverse Europese autoriteiten ook een beschermende houding in tegenover de spoorwegen omwille van hun rol in tijden van oorlogen, al verdween dit laatste motief door de jaren heen.⁶⁰² De zwaarste vorm van concurrentie door de spoorwegen die de particuliere autocarsector te verwerken kreeg lag in de poging van de Europese spoorwegmaatschappijen om zelf een deel van de autocarmarkt in handen te krijgen door de oprichting van Europabus. Stelselmatig zou men echter tot een meer even speelveld komen door de implementatie van Europese legislatie.

7.5.2. De NMBS en de autocar

Op nationaal vlak probeerde de NMBS ook op diverse manieren het autobus- en autocarwezen onder controle te houden. Zo gingen de nationale spoorwegen systematisch de private binnenlandse lijndiensten incorporeren. Machtiging per machtiging ging over naar de Maatschappij van Belgische Spoorwegen; het gevolg was dat in 1952 de laatste privélijn overging naar de spoorwegen. We moeten hierbij wel vermelden dat de exploitant niet van zijn werk werd ontnomen. De ondernemer mocht verder de lijn uitbaten, maar trad eigenlijk op als verhuurder van autobussen.⁶⁰³ Hoewel we in onze zoektocht weinig bewijzen van een concurrentiebeperkende rol van de NMBS hebben gevonden wordt de maatschappij toch enkele malen vermeld binnen deze context. In een document uitgaande van de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters lezen we over een pleidooi van volksvertegenwoordiger Dries Claeys waarin hij kritiek uit op twee overheidsorganen. In de eerste plaats richt hij zich tot de NMBS. Hij beschuldigt de spoorwegmaatschappij er van alle handelingen van de autocaristen met betrekking tot transport richting de Kust te erkennen als een concurrentie voor haar eigen maatschappelijk vervoer. Ten tweede haalt hij uit naar de dienst voor Wegvervoer, daar deze de inspanningen van de NMBS steunde en op geniepig wijze een handje toestak.⁶⁰⁴

Wellicht stond dit in verband met het uitvoeren van binnenlandse pendeldiensten richting vakantieoorden. Deze ritten waren in de meeste gevallen tegen 1962 geëvolueerd tot diensten met een vrijwel regelmatig karakter. Hoewel het hoofdzakelijk ging om seizoensaal pendelvervoer van kinderen, bejaarden, en toeristen naar vakantiehuizen was de NMBS van mening dat deze konden bestempeld worden als gecamoufleerde autobusdiensten, en bijgevolg perfect door het spoor kon uitgevoerd worden. Het leidde tot een contactcommissie waarbij de NMBS, de Brusselse

⁶⁰⁰ A.J. Burkhart en S. Medlik. *op. cit.*, p. 26.

⁶⁰¹ M.T. Michanetzki, *op. cit.*, p. 18.

⁶⁰² E.L. Taylor, *art. cit.*, p. 23.

⁶⁰³ J. Nuyens, *art. cit.*, p. 20.

⁶⁰⁴ BAAV, *Oud-Archief BAAV jaren '60- '70*, 1961, Belangrijke kustproblemen in de kamer, een pleidooi van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, ingekomen op 19 juni 1961.

trammaatschappijen, afgevaardigden van het Ministerie van Verkeerswezen, alsook vertegenwoordigers van de Federatie in participeerden. Uiteindelijk besliste men dat in principe dergelijke ritten konden uitgevoerd worden door de autocarondernemers, mits aan het Departement van Verkeerswezen de nodige toelating aangevraagd werd, die in de praktijk telkens zou verleend worden.⁶⁰⁵

7.5.3. De Franse maatregelen

Voor de Franse autoriteit werd in de jaren zestig gehekeld omwille van haar pestmaatregelen voor het personenvervoer langs de baan. Zo voerde het land vanaf het toeristische seizoen van 1963 een nieuwe maatregel in die het vervoer over haar wegen zwaar limiteerde. Vanaf 1963 mocht een autocar in een periode van 24 uur niet meer dan vijfhonderd kilometer op het Franse grondgebied afleggen. Daarnaast zou het verkeer van autocars tussen tien uur 's avonds en vijf uur 's morgens ten strengste worden verboden. Bovendien zouden deze beperkingen enkel gelden voor het personenvervoer langs de baan. Noch het privé-vervoer, het goederenvervoer, of het vervoer per trein of vliegtuig was onderhevig aan deze maatregel. Volgens de Franse autoriteiten moest het wegvervoer beperkt worden doordat deze de baanveiligheid in gedrang brachten. Wellicht lag de motivering bij de Franse autoriteiten deels bij de verplichting voor toeristen om de nacht in een Frans hotel door te brengen. Het spreekt voor zich dat dergelijke maatregelen bepaalde diensten in het gedrang brachten. Waar men voordien in twee dagen in Lourdes stond, zou dit met de nieuwe maatregel niet meer mogelijk zijn, ook de klassieke dagtrip Oostende-Parijs in 24 uur kon op die manier niet meer uitgevoerd worden omdat men meer dan vijfhonderd kilometer per dag zou afleggen.⁶⁰⁶ Hoewel mede door tussenkomst van het Belgische Ministerie van Verkeerswezen de geplande ritten voor het toeristisch seizoen van 1962 volgens plan konden doorgaan, moest men toch aanpassingen maken in de routeplanning voor het volgende toeristisch seizoen. Zo waren de diensten op Spanje, die voor het grootste gedeelte gebruik maakten van de Franse wegen, met vijftig procent afgenomen. Echter had men een deel van het cliënteel kunnen afleiden naar de lido's rond Venetië.⁶⁰⁷ In 1967 werd deze belemmerende regel permanent afgeschaft in het kader van de Europese Gemeenschap.⁶⁰⁸

Een andere problematische situatie die de Franse overheid veroorzaakte was de limiet op brandstofinvoer in Frankrijk. Niet-particuliere voertuigen werden in Frankrijk onderworpen aan een limiet inzake de import van brandstof over de grens. Waar vrachtvervoer slechts vijftig kilometer aan benzine in de tanks mocht hebben, werd dit bij autocars vastgelegd op 250 liter mazout voor autocars met minder dan veertig zitplaatsen en driehonderd liter brandstof voor autocars met een grotere capaciteit dan veertig zitplaatsen. Elke overtollige liter werd met vier frank getaxeerd.⁶⁰⁹ Gezien de Franse overheid deze maatregel aan het begin van het seizoen van 1962 had laten ingaan en de contracten met Britse reisbureaus al vastgelegd waren sinds januari leidde dit tot een verlies van een frank per kilometer. Dit kwam omdat de benzineprijs in Frankrijk een stuk hoger lag als in België.⁶¹⁰

7.5.4. Europabus

7.5.4.1. De initiële lange-afstandslijnen in het positieve naoorlogse Europa

Waar we in de jaren na de eerste wereldoorlog een revolutie in het binnenlands personenvervoer over de weg signaleerden, zien we een gelijkaardige evolutie zich op het Europese niveau doorzetten in de

⁶⁰⁵ BAAV, *Oud-Archief BAAV, 1950-1960*, 1963, Nota m.b.t. enkele beroepsproblemen gemeen aan de exploitatie van autocardiendiensten voor toeristen, opgesteld 2 maart 1963 door R. Vanmoerkerke, nationaal voorzitter, sectie autocar dienst. Blad 2

⁶⁰⁶ BAAV, *Oud-Archief BAAV, 1950-1960*, 1962, Nota betreffende de belangrijkste beroepsproblemen van de autobus- en autocarondernemers ter gelegenheid van het 22^e jaarlijks banket en avondfeest van de Beroepsvereniging, opgesteld op 28.10.1962. blad 3.

⁶⁰⁷ Roeselare, *Oud-Archief BAAV, 1950-1960*, 1963, Nota m.b.t. enkele beroepsproblemen gemeen aan de exploitatie van autocardiendiensten voor toeristen, opgesteld 2 maart 1963 door R. Vanmoerkerke, nationaal voorzitter, sectie autocar dienst. Blad 5.

⁶⁰⁸ S.n., "Meer dan 500 km en 's nachts rijden in Frankrijk", in: *Federale Berichten*, 1 (1967), 5, s.p.

⁶⁰⁹ *Ibid.*, blad 6.

⁶¹⁰ *Ibid.* blad 4.

jaren na de Tweede Wereldoorlog. Waar in het interbellum vooral gesloten rondritten frequenteerden, ontstonden in de jaren na 1945 twee nieuwe vormen van internationaal transport per autobus.⁶¹¹ De eerste nieuwe vorm was de pendeldienst. De tweede vorm waren de internationale autobusdiensten. Deze vorm hield in dat passagiers op een gegeven lijn aan voordien afgesproken haltes konden op- en afstappen naar wens.⁶¹² In 1947 al opende het Zweedse *Linjebuss* enkele lijnen die vanuit Zweden verschillende Europese landen zouden verbinden. Onder de subtitel *Trans-European Bus Lines* opereerde het bedrijf vanuit Zweden verbindingen met Europa, zo reed er om de tien dagen een bus naar Parijs. Het langste traject was de route Stockholm-Rome, dat in vier dagen werd afgelegd.⁶¹³ Aan boord bevonden zich naast twee chauffeurs ook een Engelssprekende hostess. Een snackbar en ingebouwd toilet moesten de rit voor de reizigers zo plezierig mogelijk maken. Het was niet toevallig dat Zweden als een van de eerste met dit soort lijnen begon. In tegenstelling tot een groot deel van Europa was het land immers niet betrokken geweest in de oorlog, en moest ze weinig moeite ondernemen om haar nationale vervoer herop te bouwen.⁶¹⁴

Het succes was echter van korte duur. *Linjebuss* kon slechts vrij internationaal opereren door het instellen van een tijdelijke liberalisering van het wegtransport om de Europese wederopbouw te bevorderen. Met het ondertekenen van de *Geneva Road Freedoms* in 1947 door het leeuwendeel van de West-Europese landen en zelfs enkele landen achter het IJzeren Gordijn, met name Hongarije en Tsjecho-Slowakije, voorzag men enkele punten om het wegverkeer in Europa vrij te maken. Hoewel in dit akkoord vooral werd gehamerd op het vrij (transit)verkeer van goederen binnen de Europese ruimte werd er ook de nodige aandacht voorzien voor het passagiersverkeer langs de weg. Zo trachtte men het internationaal passagiersverkeer zo liberaal mogelijk te maken door de introductie van autorisatiesystemen om de vrijheid voor toeristische diensten te voorzien. In 1948 kwam men tot een vernieuwd akkoord waarin de bestaande regelingen met betrekking tot toeristisch wegvervoer grondig werden uitgebreid. Autorisaties voor internationaal toeristisch transport zouden niet langer vereist zijn, of werden automatisch toegekend.⁶¹⁵

Veertien landen ondertekenden deze tweede ronde van de *Geneva Road Freedoms* met het gevolg dat 89 percent van de internationale busbewegingen vrijgemaakt waren van administratieve obstakels.⁶¹⁶ Echter waren er wel twee voorwaarden verbonden aan deze tweede liberaliseringsronde. De eerste hield een vorm van wederkerigheid in. Wanneer een vreemd bedrijf in een bepaald land faciliteiten genoot moest dezelfde situatie van kracht zijn in het thuisland van waaruit dit vreemde bedrijf opereerde. Een tweede voorwaarde sloeg op het territorialiteitsprincipe. Hiermee doelde men op het feit dat transportbedrijven onderhevig waren aan de wetten, maar ook aan de technische en administratieve regulaties van het land waarin het bedrijf opereerde.⁶¹⁷

Echter bleek deze liberalisering te revolutionair voor haar tijd. In 1949 werd het akkoord niet meer hernieuwd, en pleitte het subcomité van de Verenigde Naties voor wegtransport zelfs voor een meer protectionistischere koers. Bus- en autocarbedrijven die lijndiensten wilden uitvoeren zouden in het vervolg over een licentie moeten beschikken. Gesloten rondritten, maar ook pendeldiensten die vanuit een lucht- of zeehaven passagiers richting een ander land vervoerden maar wel ledig moesten terugkeren vielen onder het oude regime.⁶¹⁸ Echter was de vraag hoe dergelijke licenties door de nationale overheden zouden uitgereikt worden. Waar sommigen bilaterale verdragen als de enige mogelijkheid zagen werd deze afgewezen omdat ze niet rijmde met het verlangen tot Europese

⁶¹¹ D. Van Setten, "Internationaal Personenvervoer langs de Weg", in: *Transport*, 2 (1945), 8, p. 7.

⁶¹² F. Schipper, *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century*, Amsterdam, Aksant, 2008, p. 234.

⁶¹³ *Ibid.*, p. 234.

⁶¹⁴ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 7.

⁶¹⁵ M.T. Michanetzki, *IRU: Past and Present Challenges: Road Transport on the Eve of the XXIst Century: 1948-1998*, Genève, International Road Transport Union, 1998, p. 21.

⁶¹⁶ F. Schipper, *op. cit.*, p. 234.

⁶¹⁷ M.T. Michanetzki, *op. cit.*, p. 21.

⁶¹⁸ F. Schipper, *op. cit.*, p. 234.

integratie. Men opteerde voor een multilaterale aanpak waarbij men de wens had een orgaan met genoeg autoriteit op te richten om het transport in Europa efficiënt en rationeel uit te werken.⁶¹⁹

7.5.4.2 Europabus wordt geboren

In de lente van 1951 kwam de *Sub-Group on International Passenger Transport Services by Road* onder leiding van de Belg Vrebos samen in het Zwitserse Genève om de zaak verder uit te klaren. Aanwezig waren de *Union Internationale des Chemins de Fer*, of afgekort UIC, alsook de IRU, de *International Road Union*, de belangenvereniging voor het wegtransport. Men kwam voor de eerste maal samen in het Zwitserse Genève om de noodzaak tot een gecoördineerd netwerk voor toeristisch vervoer langs de baan te bespreken.⁶²⁰ Waar de spoorwegen in het interbellum nauwelijks concurrentie hadden ondervonden van de autocarsector inzake het vervoer van toeristen lagen de rollen nu lichtjes anders. Geconfronteerd met de hoge vlucht die het toeristisch vervoer per autocar had genomen hoopten de Europese spoorwegbedrijven een deel van deze markt in handen te krijgen. Ze stelden gezamenlijk de wens om steriele competitie tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen te vermijden en verklaarden zich bereid om gezamenlijk tickets te verkopen, publiciteit uit te brengen, en complementaire tijdsschema's af te spreken. Het UIC onderhandelde echter in naam van de *Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens*, oftewel het URF, wat een samenwerkingsverband was tussen een elftal West-Europese (genationaliseerde) spoorwegmaatschappijen. Het URF had al in 1950 aangedrongen op een gemeenschappelijk actieplan om de groei van het toeristisch verkeer langs de baan het hoofd te bieden, weliswaar toen nog zonder succes.⁶²¹

Als antwoord op de kwestie werd in de lente van 1951 Europabus boven de doopvont gehouden.⁶²² Al in maart van datzelfde jaar nodigde de Zwitserse autoriteit de betrokken overheden uit in Bern om de nodige handtekeningen te verzamelen die vereist waren om de door de spoorwegen uitgbate internationale lijndiensten te laten aanvaatten. In april 1951 ging Europabus van start. Het zou jaarlijks vanaf de late lente tot de vroege herfst hoofdzakelijk lijndiensten met een toeristisch karakter uitvoeren.⁶²³ Hoewel de naam impliceert dat men weldegelijk met een busmaatschappij te maken had was het perfect mogelijk dat bepaalde stukken van het reistraject per trein uitgevoerd werden.⁶²⁴ In haar eerste seizoen besloeg het autocarprogramma van de Europese spoorwegen reeds 28 routes die 18.500 kilometer overspannen, waarvan 1600 kilometer via het spoor werd uitgevoerd.⁶²⁵

Europabus was eigenlijk niets meer dan een organisatie waarvan de verschillende spoorwegmaatschappijen de koppen bij elkaar staken om geharmoniseerde tijdschema's aan te bieden. Er was doorgaans dan ook geen sprake van lange trans-Europese lijnen waarbij de passagier non-stop van vertrekpunt naar eindbestemming ging. Vaak stak men slechts een enkele grens over, waarna bij de eerstvolgende halte na de grensovergang een nieuw voertuig stond te wachten om de reiziger een stap dicht bij de eindbestemming te brengen. In grotere landen als Duitsland of Frankrijk kwamen langere trajecten echter geregeld wel voor.⁶²⁶ Europabus faciliteerde niet enkel het busvervoer door de afgestemde tijdsschema's. De nationale spoorwegen verkochten ook internationale tickets die geldig waren buiten de landsgrenzen heen, en er werd collectief publiciteit gemaakt voor de verschillende reisprogramma's.⁶²⁷ Wel gingen de spoorwegen zelf niet over tot het investeren in een wagenpark om de lijnen te bedienen. Hiervoor werden vaak lokale streekvervoersbedrijven gerekruteerd die in het zomerseizoen mits een royale vergoeding aan de spoorwegbedrijven de toerwagens en de chauffeurs leverden, en ook zelf de reizen verkochten. In de winter werden de wagens vervolgens ingezet op het

⁶¹⁹ Ibid., p. 235.

⁶²⁰ Ibid., p. 235.

⁶²¹ F. Schipper, *op. cit.*, p. 235.

⁶²² Ibid., p. 236.

⁶²³ Ibid., p. 236.

⁶²⁴ G. Lowing, "The European Coach/Bus Holiday Market", in: *EIU Travel & Tourism Analyst*, 6 (1990), p. 10.

⁶²⁵ F. Schipper, *op. cit.*, p. 236.

⁶²⁶ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 9.

⁶²⁷ F. Schipper, *op. cit.*, p. 236.

lokale net. In Nederland werd bijvoorbeeld beroep gedaan op *Cebuto*, dat zelf een samenwerkingsverband was van een groot aantal streekvervoerbedrijven.⁶²⁸

7.5.4.3 Particuliere concurrentie voor Europabus

Waar de grote Europese spoorwegmaatschappijen met Europabus hun eigen initiatief hadden om een deel van het toeristisch busverkeer in handen te krijgen was er ook een particuliere tegenhanger. De betrokken Europese regeringen waren immers van mening dat de spoorweggroep geen monopoliepositie mocht bekleden in het internationale wegvervoer. Het gevolg hiervan was dat een tweede georganiseerde groep ontstond onder leiding van de IRU die in theorie dezelfde behandeling als Europabus moest krijgen.⁶²⁹ Ook deze aanvragen werden samen met die van de spoorwegen jaarlijks geëvalueerd in Zwitserland.⁶³⁰ Op het vlak van de uitvoering van de diensten verschilden dit particuliere initiatief heel wat met deze van Europabus. Het systeem waarin de routes van de IRU-groep uitgevoerd werden ging ook uit van wederkerigheid, echter doorkruisten deze verschillende landsgrenzen zonder dat de passagiers moesten overstappen. Bijvoorbeeld reden de bussen van *Linjebuss* naar Parijs, terwijl omgekeerd ook het Franse *Transcar* naar Zweden mocht rijden. Een ander voorbeeld is deze van de route Amsterdam-Menton. Deze werd uitgevoerd door zowel Belgische, Franse, als Nederlandse bedrijven.⁶³¹

Hoewel in theorie een gelijke behandeling verondersteld werd, bleek uit de praktijk vaak het tegenovergestelde. In de meeste gevallen echter waren de nationale spoorwegbedrijven als overheidsbedrijven verweven met de nationale ministeries van transport en verkeerswezen. Het gevolg hiervan was dat de spoorwegen vaak een luisterend oor vonden bij de overheid, die de autoriteit had om de nodige licenties te verdelen. Het mag dan ook geen verrassing zijn dat de ministeries geregeld stokken in de wielen staken van de particuliere lijnen.⁶³² Vooral Frankrijk was als de dood voor *l'écroulement du trafic*, de mogelijkheid dat busbedrijven afkomstig uit vreemde landen waardevol verkeer zouden afnemen ten nadele van haar nationale spoorwegen.⁶³³ Ook Duitsland voorzag Europabus systematisch van meer privileges dan haar particuliere tegenhanger door in 1952 de toelating te verlenen aan de organisatie om passagiers in Duitsland op te pikken en af te zetten. De particuliere bedrijven echter mochten dit enkel doen in Bremen en Hamburg.⁶³⁵ En ook de jaarlijkse vernieuwing van de licenties waren voor de private uitbaters een doorn in het oog omdat men elk jaar met een blijvende onzekerheid te kampen had over de voortzetting van de lijnen.⁶³⁶ Bij de particuliere operatoren viel ook de kritiek te horen dat het vrijwel onmogelijk was om een vergunning te verkrijgen voor een internationale lijndienst waarbij meer dan twee landen waren betrokken.⁶³⁷

7.5.4.4 Europabus en de particuliere tegenhanger in België

Ook in België was Europabus actief. Daar de afgesloten licenties om te mogen opereren in het buitenland slechts telkens voor een jaar geldig waren moesten deze annueel hernieuwd worden.⁶³⁸ Jaarlijks werd na het aflopen van het toeristisch seizoen in Zwitserland het algemeen programma voor het volgende seizoen al vastgelegd. Voordien moest al in de deelnemende staten zelf een herziening van het programma gebeuren. Dit gebeurde met vier partijen. Naast het departement van verkeerswezen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen waren ook de Nationale Bond der Autobus- en Autocarexploitanten en de *Union Fédérale des Exploitants d'Autocars de Bruxelles* aanwezig. In ons archiefwerk hebben we de notulen van een dergelijke vergadering teruggevonden uit 1951, waarin men op 18 september van datzelfde jaar samenkwam om

⁶²⁸ M.J. Kusters, *op. cit.*, p. 91.

⁶²⁹ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 9.

⁶³⁰ F. Schipper, *op. cit.*, p. 236.

⁶³¹ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 9.

⁶³² G. Lowing, *art. cit.*, p. 10.

⁶³³ E.L. Taylor, *art. cit.*, p. 23.

⁶³⁴ F. Schipper, *op. cit.*, p. 238.

⁶³⁵ *Ibid.*, p. 238.

⁶³⁶ *Ibid.*, p. 236.

⁶³⁷ D. Van Setten, *art. cit.*, p. 9.

⁶³⁸ *Ibid.*, p. 236.

aanpassingen aan het programma te bespreken. De NMBS, onder vertegenwoordiging van eerste-inspecteur Alexis legde drie routes voor waarin de Belgische spoorwegen betrokken waren die tussen 15 juni en 31 augustus uitgevoerd zouden worden: Amsterdam-Luxemburg, Amsterdam-Oostende, en als laatste ook Brussel-Frankfurt. Deze diensten werden op basis van wederkerigheid afgesloten, waarbij telkens de helft van de ritten werd uitgevoerd door zowel Belgische als Nederlandse autocars voor de eerste twee routes, de derde route werd uitgevoerd in samenwerking met een Duitse autocarfirma. Een nieuwe route tussen Antwerpen en Hamburg werd ook voorgesteld.

Voor de particuliere ondernemingen, die werden vertegenwoordigd door Lionard en Van Moerkerke, waren er ook een aantal routes gepland. Zo had men plannen voor een dienst tussen Oostende en Oslo, waarvan de contacten met de Noorse exploitant nog moesten gefinaliseerd worden. Daarnaast streefde men naar het behoud van de lijn Brussel-Nice. Als laatste werd de lijn tussen Oostende en Rijsel geannuleerd voor het nieuwe seizoen. Op 19 september van dat jaar zou het programma naar Genève worden gestuurd, waar de vertegenwoordigers van het departement van verkeerswezen en de NMBS de zaak in oktober van datzelfde jaar zouden bepleiten.⁶³⁹

7.5.4.5 Verdere verloop

Het netwerk van Europabus en de particuliere uitbatingen stagneerde echter na een explosieve start onder druk van de eigen nationale vervoermiddelen en het staatsbelang. Zo werden vanaf 1954 de bestaande licenties probleemloos hernieuwd. Maar waar men nieuwe aanvragen goedkeurde moesten hiervoor wel hetzelfde aantal bestaande exploitaties plaats ruimen. Toch bleef Europabus verder groeien. In 1956 bediende de organisaties al meer dan honderd lijnen, en dit over een totale afstand van 40.000 kilometer.⁶⁴⁰ Verdere informatie over Europabus en de tegenhanger van de IRU is echter zeer schaars. We weten wel dat dankzij de oprichting van Europabus de West-Europese spoorbedrijven er wel in geslaagd waren een deel van het internationaal busvervoer in handen te krijgen.

In de decennia volgend op de jaren vijftig probeerden particuliere busbedrijven ook de markt te bedienen, maar gezien de spoorwegen vaak hierin konden berusten op een vlotte samenwerking met de transportministeries van de respectievelijke landen, slaagden zij er telkens in de opgang van deze particuliere bedrijven te controleren.⁶⁴¹ Door de toewijzing van licenties voor bepaalde routes te beïnvloeden konden ze voorkomen dat populaire internationale treinverbindingen met concurrentie per bus hadden af te rekenen. Daarnaast werden weinig licenties zonder enige tegenstand goedgekeurd, of werden deze het slachtoffer van een langdurige administratieve procedure. De niche van minder populaire routes zou op termijn ingevuld worden door de oprichting van Eurolines, een associatie van voorname internationale buslijnoperators die de steun kreeg van de IRU. Met de complete vrijmaking van de Europese markt zou deze groep vrij spel krijgen.⁶⁴²

7.6 Het vliegtuig en de privéwagen

Gezien we doorheen dit werk al verschillende malen op de rol van de personenwagen en de chartervlucht hebben gewezen zullen we hier slechts oppervlakkig op ingaan.

7.6.1 Het chartervliegtuig

Het belang van het vliegtuig binnen het massatoerisme doet in grote mate denken aan de introductie van de autocar in het naoorlogse Europa. Op het einde van de jaren veertig beginnen enkele reisbedrijven met de aankoop van surplus legervliegtuigen van het Amerikaanse en Britse leger. De aankoop van het materiaal was redelijk eenvoudig, het veiligstellen van de nodige toelatingen was echter geen sinecure. Het is pas tegen medio jaren vijftig dat de eerste echte chartermaatschappijen in

⁶³⁹ BAAV, *Oud Archief BAAV 1948-1962*, Brieven en Circulaties: 1951-1953, Notulen der vergadering van 18 september 1951 met betrekking tot de programmatie van reizen voor het seizoen 1952.

⁶⁴⁰ F. Schipper, *op. cit.*, p. 239.

⁶⁴¹ G. Lowing, *art. cit.*, p. 10.

⁶⁴² *Ibid.*, p. 10

Europa hun intrede doen.⁶⁴³ Op dat moment beginnen de jonge charterbedrijven met het uitvoeren van hun eerste vluchten richting de Costa Brava, Mallorca of Venetië met vooral Douglas DC-3's en DC-4's, luidruchtige propellervliegtuigen. Het vliegtuig bood heel wat voordelen tegenover de personenwagen of autocar, in veel gevallen viel het niet veel duurder uit dan de autocars, en door de korte reistijd en de afwezigheid van een belabberd wegdek was het in elk geval veel comfortabeler.⁶⁴⁴ In de jaren zestig ontstaat het eerste charterbedrijf in België wanneer twaalf reisbureaus zich verenigen in Airtour. Deze maatschappij was zo opgezet dat de gewone reisagent niet direct kon boeken bij Airtour zelf, maar een omweg moest maken via de reisbureaus die zelf aandeelhouders van het bedrijf waren. Het bedrijf had ook de reputatie wat elitair te zijn. In elk geval was Airtour geen succes, vooral omwille van het feit dat de kleinere reisbureaus helemaal niet tevreden waren over de manier van werken.⁶⁴⁵

De jaren zestig markeerde ook de periode wanneer Sabena begon met vliegen op zonbestemmingen. Na het verlies van Congo verloren de Afrikaanse gebieden grotendeels hun aantrek, en moest Sabena zich heroriënteren op toeristische bestemmingen rond de Middellandse Zee. Het leidde in 1962 tot de opening van lijnvluchten naar Malaga en Tenerife.⁶⁴⁶ Als tegenhanger voor het elitaire Airtour werd in 1964 Sunair opgericht. In tegenstelling tot Airtour verkocht het bedrijf wel rechtstreeks aan kleinere reisbureaus, en ontstond de open distributie van pakketreizen per vliegtuig in België.⁶⁴⁷ In de jaren daarop schoten de chartermaatschappijen als paddenstoelen uit de grond: Suncomfort, Transair, en Intop ondermeer. Chartervluchten werden in korte tijd populair en de onderlinge concurrentie nam toe. Bovendien maakte een nieuwe generatie straalvliegtuigen zoals de Caravelle, Boeing 707, en de DC-6 haar intrede.⁶⁴⁸ Zelfs Sabena was verplicht zich aan te passen aan de veranderende omstandigheden, en hechtte met Sobelair, een eigen charterfiliaal aan.⁶⁴⁹ Sobelair speelde het transportmedium voor vele kleine en grote reisagentschappen. Meestal nam ze het verouderde materiaal over van Sabena.⁶⁵⁰ De periode die hierop volgde hebben we min of meer al in de vorige hoofdstukken besproken.

7.6.2. De privéwagen

De introductie van de personenwagen is misschien het meest typische kenmerk van de naoorlogse consumptiemaatschappij geweest. De eigen auto revolutioneerde de mobiliteit voor een enorme groep mensen in de geïndustrialiseerde wereld. In België kende de personenwagen haar grootschalige ingang in de jaren tussen 1960 en 1970.⁶⁵¹ In tien jaar tijd groeide het aantal personenwagens van 753.000 in 1960 tot twee miljoen in 1970. Ook het aantal reizigerskilometers steeg enorm in deze periode. Waar de Belg in het jaar 1960 gemiddeld 3240 kilometer per jaar aflegde groeide dit gemiddelde tot 6330 kilometer in 1977.⁶⁵² Een eigen wagen hebben telde heel wat voordelen: gaande van een vrije beschikbaarheid in tijd en ruimte, het aanbieden van deur-tot-deur-vervoer, een hoge snelheid, tot een hogere graad van comfort en geborgenheid in de *intimate bubble* die de wagen vormde. In vergelijking met het gemeenschappelijk vervoer had een privéwagen het voordeel gericht te zijn naar de individuele wensen van de gebruiker, bij het gebruik van gemeenschappelijk vervoer moest de individuele gebruiker zich aanpassen aan het vervoermiddel. Interessant is ook het feit dat ondanks het voertuigenpark enorm was toegenomen, de weginfrastructuur tot 1965 helemaal onaangepast was aan het moderne verkeersbeeld.⁶⁵³

⁶⁴³ R.J. Buswell. *Mallorca and tourism: history, economy and environment*, Buffalo, Channel View Publications, 2011, p. 64.

⁶⁴⁴ F. Verleyen en R. Vanmoerkerke, *op. cit.*, p. 96.

⁶⁴⁵ *Ibid.* 96.

⁶⁴⁶ M. Coppens, *art. cit.*, p. 151.

⁶⁴⁷ Y. Duval en G. Van Lierde, *op. cit.*, p. 232.

⁶⁴⁸ R.J. Buswell, *op. cit.*, p. 64.

⁶⁴⁹ M. Coppens, *art. cit.*, p. 151.

⁶⁵⁰ M. Coppens, "Na Sabena en de opkomst van de low cost", in: M. Coppens (ed.), *Sabena, de Toekomst kwam uit de Lucht: een Geschiedenis van de Belgische Luchtvaart*, Gent, Borgerhoff & Lambergits, 2011, p. 180.

⁶⁵¹ E. Jacobs. *Wegverkeer*, Antwerpen, Vlaams Economisch Verbond, 1977, p. 51.

⁶⁵² *Ibid.*, p. 17.

⁶⁵³ *Ibid.*, p. 18.

De personenwagen paste naadloos in de sfeer van moderniteit die de decennia na de Tweede Wereldoorlog kenmerkten. Naast vooruitgang stond ook een steeds grotere individualisering centraal. Er was een groeiende drang in de Westerse mmatschappij tot een eigen identiteit, dit ging onder meer ook samen met het verlaten van het openbaar vervoer voor de eigen wagen. Bovendien werd individueel transport ook gelinkt met sociale en economische vooruitgang.⁶⁵⁴ Ook op het vlak van reizen was er een stijgende tendens van vrijheid. De auto vormde hierin een sleutelrol, men kon immers gaan en staan waar men wou, wanneer men wou; zeker in combinatie met een caravan, tent of buitenverblijf. Vooral het emanciperende vrijheidsideaal veranderde voor mensen de invulling van reizen.⁶⁵⁵

⁶⁵⁴ M. Hubert, *art. cit.*, p. 5.

⁶⁵⁵ A. Hessels, *op. cit.*, p. 266.

Conclusie

Voor we aan dit werk begonnen wisten we al dat dit geen simpele taak zou worden. In de eerste plaats moeten we ons dan ook aansluiten bij de mening van de verschillende onderzoekers die reeds dit domein hebben bestudeerd. Er is simpelweg tot nu toe te weinig geschreven over het onderwerp om een grondig beeld van de Belgische, maar ook de Europese autocarsector te schetsen. Net zoals Walton hebben we ook moeten terugvallen op het werken in partjes. Binnen het domein van de transportgeschiedenis en de geschiedenis van het toerisme zijn er kleine stroken aan informatie die ons weliswaar helpen een beeld scheppen van de materie; echter voldoet dit niet. We blijven nog met tal van vragen achter.

Zeker in de Belgische casus, die tot enkele decennia geleden gedomineerd werd door de aanwezigheid van ettelijke kleine familiebedrijfjes blijft de situatie problematisch. Hoewel we van de overtuiging zijn dat dit werk een aanzet vormt tot een beter begrip van de toeristische rol die de autocar heeft gespeeld, en nog steeds in mindere mate speelt; hebben we het gevoel dat we slechts de top van de ijsberg kunnen zien. Door de aanwezigheid van sterke regiocentrische belangengroepen, zoals de BAAV in ons geval, maar ook van autocarbedrijven die zich in grote mate oriënteren op hun directe omgeving is het beeld te gefragmenteerd om een duidelijke indruk van de sector te krijgen. In het bijzonder geloven we dat het interessant zou zijn mocht iemand aan de andere kant van de taalgrens een gelijkaardige opdracht uitvoeren.

Weliswaar hebben we toch enkele zaken kunnen uitklaren. De autobus- en autocarsector is in België ontstaan na het einde van de Eerste Wereldoorlog, maar zeker gedurende het interbellum speelde deze tak nog een vrij onzichtbare rol. De autocar zou pas een prominentere rol innemen in de jaren na de Tweede Wereldoorlog, gevoed door de stijgende mobiliteit van de samenleving. In de jaren na 1950 ervoer de sector een enorme groeiperiode, al is het niet duidelijk of toerisme of het vervoer van arbeiders hiervoor verantwoordelijk was. Weliswaar geloven we wel dat de autocar een belangrijke rol heeft gespeeld in het vervullen van de vakantieaspiraties van een groot deel der bevolking. In elk geval hield de autocar er zeker in de jaren vijftig, met een op dat moment immer uitbreidende vakantieregeling, een belangrijke positie op na in het toeristisch vervoer.

Echter naarmate de welstand er op vooruitging stond de autocar in de hoek waar de klappen vielen. Het lijkt vrij duidelijk dat de personenwagen en later de vliegtuigcharter min of meer succesvol de taak van de touringcar hebben overgenomen. Echter heeft naar onze mening ook het mentale aspect van vrijheid hiertoe bijgedragen. De autocar leerde misschien de mensen wel reizen, maar verloor deze ook eenmaal deze aspirant-reizigers op hun eigen benen konden staan. Het gevolg hiervan is dat de autocar sindsdien met een ietwat slecht imago heeft af te rekenen. De autocar werd dan ook beschouwd als het typische vervoermiddel voor de lagere sociale klassen, of de minder welstellenden; al is dit niet geheel onterecht, de bus behoorde steeds tot de goedkoopste transportmiddelen. Natuurlijk bleef er ook traditioneel een markt bestaan voor hogere prijsklassen. Op deze manier behoorde de autocar in het kamp van zowel de winnaars als van de verliezers inzake de opgang van het massatoerisme.

In de Belgische casus heeft de sector het geluk gehad gedurende enkele decennia een bevoordeelde positie te hebben in het vervoer van andere nationaliteiten. In het bijzonder de in omvang veel grotere Britse bevolking. Met Oostende als toegangspoort tot Continentaal Europa profiteerde het Belgische autocarwezen optimaal als hofleverancier voor de grote Britse touroperators. Echter hadden de zware investeringen en een blind geloof in de continuïteit van deze markt serieuze gevolgen wanneer het economisch heel wat minder ging. Zeker gezien het grote aantal autocars voor een beperkte bevolking als die van België, die bovendien vanaf medio jaren zestig in grote mate was overgeschakeld op personenwagens. Samen met de economische recessie ging ook de autocarwereld in recessie.

Zeker gezien het enorm seizoensafhankelijk karakter van de sector, er werd aanvankelijk vrijwel alleen gedurende de zomermaanden gereisd, was de tak nooit zeker van een blijvend voortbestaan. Waar de jaren zeventig bittere tijden betekenden voor de autocarwereld bracht de stijgende olieprijs een nieuwe stimulus aan de noodlijdende sector. Ondanks de groeiende concurrentie onder impuls van een liberaliserend Europa hield de autocar zich goed staande in de jaren tachtig en brak er zelfs

tijdelijk een revival aan. In vergelijking met tien jaar daarvoor was Europa in de jaren tachtig grotendeels uitgerust met een capabel autosnelwegennet dat de reistijden naar het zuiden van Europa danig verkleinde. Hierdoor nam vooral de pendelreis toe, goedkope pakketten waarbij de toerist in minder dan vierentwintig uur aan zijn of haar vakantieoord stond. En ook het Britse publiek was door dure vliegtuigtickets en haar geïsoleerde ligging als eiland genoodzaakt terug beroep te doen op de autocar, deels opnieuw via de Belgische kust. Eind jaren tachtig was het liedje van voornamelijk de pendelreizen uitgezongen.

Het grillige karakter van de sector is een constante geweest. Pieken en dalen wisselden elkaar af in de door ons besproken tijdsperiode. Er is zelden sprake geweest van een constante gezien het feit dat de autocar in België zo gevoelig was aan conjunctuurschommelingen en de vraag tot transport van buitenlanders. Het maakt echter van de autocar een van de meer interessantere transportmiddelen om te bestuderen, zeker in vergelijking met de constante personenwagen, of het huidige overaanbod aan de luchtvaart. Zeker gezien de autocar vandaag als reismiddel min of meer onzichtbaar is geworden, of zich aan de marges van het reiswezen bevindt.

We hopen dan ook dat we met dit werk een aanzet hebben gegeven tot een verder onderzoek van dit reismedium. Ook al hebben we in dit onderzoek min of meer te maken gehad met een West-Vlaamse invalshoek zijn we ervan overtuigd dat er verder onderzoek mogelijk is. Waar we al gewezen hebben op een gelijkaardige studie vanuit een andere regio, zou een alternatieve interessante piste naar de toekomst toe er uit kunnen bestaan waarom de reizende bevolking vrij plotseling *en masse* de autocar verliet. Hoewel we hier al enkele redenen kunnen geven zijn er wellicht nog andere factoren die een rol hierin hebben gespeeld.

In elk geval vormt de autocar een onderzoeksgebied, nationaal of internationaal dat vrijwel onontgonnen terrein is voor zowel historici als toerismevorsers. We sluiten met deze laatste opmerking dan ook ons onderzoek af.

Bijlagen

Bijlage 1: statistische kerncijfers autocarsector voor de periode 1951-1970

TABEL 1 : INDEXERING TOTALEN GEREDEN KILOMETERS EN VER-
VOERDE REIZIGERS.

Jaar	Totaal gereden kilomet. (1)	Totaal vervoerde reizigers (2)	Index (1)	Index (2)
51	29.590.270	4.335.395	100	100
52	29.883.286	4.602.548	101	107
53	33.085.288	4.976.894	115	113
54	36.614.000	5.553.064	122	127
55	38.337.449	5.625.900	130	130
56	40.939.785	6.032.000	136	138
57	43.976.355	6.476.65	146	149
58	46.933.330	7.907.478	157	183
59	49.433.614	7.080.175	166	163
60	56.185.280	7.660.144	190	175
61	59.867.737	7.800.000	199	180
62	65.844.999	8.340.486	220	190
63	69.535.930	8.721.566	233	200
64	79.311.149	9.468.121	266	219
65	84.457.798	10.198.162	286	235
66	87.674.456	10.840.000	296	250
67	86.651.485	11.361.241	293	260
68	86.942.572	12.058.308	293	280
69	87.054.246	12.505.353	296	290
70	91.250.112	12.950.000	315	298

31 = $\frac{2}{11}$

Bron : Ministerie van Verkeerswezen.

-11-

Bron: Berckmans (W.). *Het Belgisch autocartoerisme*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling COOVI), 1972, p. 11.

TABEL 2 : EVOLUTIE VAN HET TOTAAL AANTAL CARS EN ONDERNE-
MINGEN

Jaar	Aantal exploitatie	Aantal cars
51	711	1630
52	730	1790
53	734	1864
54	767	1950
55	756	2054
56	881	2184
57	853	2136
58	821	2144
59	802	2204
60	800	2319
61	775	2368
62	761	2451
63	806	2523
64	806	2881
65	822	2999
66	844	3022
67	821	3121
68	830	3211
69	817	3221
70	824	3150

Bron : Ministerie van Verkeerswezen

**Bijlage 2: statistische cijfers uitgaande van de Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer voor de periode 1967-2012.**



FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

**Vervoer te Land
Directie Wegvervoer
Personenvervoer**

Vooruitgangstraat 56 1210 Brussel Tel.: 02/277.36.54 Fax.: 02/277.40.45

STATISTIEKEN AUTOCAR



SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORT

**Transport terrestre
Direction du Transport par Route
Transport de Personnes**

Rue du Progrès 56 1210 Bruxelles Tél.: 02/277.36.54 Fax.: 02/277.40.45

STATISTIQUES AUTOCAR

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

Année	N°	Jaar
Nombre d'entreprise autorisées	1	Aantal gemachtigde ondernemingen
(Nombre de permis délivrés) <u>Supprimé</u>	2	(Aantal afgeleverde gebruikstoelatingen) <u>Afgeschaft</u>
Nombre de véhicules utilisés	3	Aantal gebruikte voertuigen
Nombre d'entreprise ayant répondu à l'enquête	4	Aantal ondernemingen die gevraagde toegezonden hebben
Nombre de véhicules utilisés	5	Aantal gebruikte voertuigen
Soit en % (par rapport au point 3)	6	Hetzij in % (tov punt 3)
Nombre de jours d'utilisation car	7	Aantal dagen gebruik als car
Nombre de jours d'util. Spéciales	8	Aantal dagen ander gebruik
Kilométrage total parcouru	9	Totaal aantal km
Kilométrage parcouru en Belgique	10	Aantal km in België
Soit en %	11	Hetzij in %
Kilométrage parcouru à l'étranger	12	Aantal km in het buitenland
Soit en %	13	Hetzij in %
Nombre de km/voyageurs	14	Aantal km/passagiers
Kilométrage moyen par voyage	15	Gemiddeld aantal km per reis
Kilométrage moyen par véhicule	16	Gemiddeld aantal km per voertuig
Nombre de voyageurs	17	Aantal passagiers
Prix moyen au km	18	Gemiddelde km/prijs
Nombre de voyages	19	Aantal reizen
Moyenne de sièges par véhicule	20	Gem. aantal zitplaatsen per voertuig
Moyenne de sièges occupés par véhicule	21	Gem. aantal gebruikte zitplaatsen per voertuig
Nombre de voyages par véhicule	22	Gem. aantal reizen per voertuig
Recette moyenne par véhicule	23	Gem. opbrengst per voertuig
Recette globale	24	Totale opbrengst

		1967	1968	1969
		821	830	817
		-	-	
		3.121	3.211	3.221
	tot. geënde bedrijven			
		86.051.485	86.942.572	87.054.246
		-	-	-
		-	-	-
		-	-	-
		-	-	-
		3.237.955.680	3.291.918.084	3.312.669.334
		285	273	265
		27.571	27.076	27.027
	tot. verduide reizen	11.361.248	12.058.308	12.505.358
		10,9	10,65	10,74
		301.526	317.897	328.563
		42	41	40
		38	37	38
		96	99	102
		300.620	288.616	290.526
		938.237.200	926.746.497	935.783.957

1970	1971	1972	1973	1974
824	801	792	778	770
-	-	-	-	-
3.150	3.076	3.037	3.084	3.106
91.250.115	90.033.591	90.060.164	90.084.017	86.827.933
3.566.714.054	3.512.420.505	3.530.732.114	3.125.549.726	3.065.208.996
275	265	266	269	268
28.968	29.269	29.654	29.210	27.955
12.941.633	13.254.417	13.273.429	11.619.744	11.437.347
11,72	12,49	13	13,753	15,33
331.006	338.528	338.692	333.707	323.331
40	40	42	42	41
39	39	39	35	35
105	95	112	108	104
339.761	315.886	386.000	401.743	428.630
1.070.240.536	1.125.186.834	1.172.527.421	1.238.976.779	1.331.326.613

1975	1976	1977	1978	1979
754	748	703	696	688
-	-	-	-	-
3.007	3.072	3.188	3.207	3.247
	-	-		
	-	-		
83.579.744	82.611.342	84.506.226	86.859.138	90.824.351
2.945.542.360	2.926.445.229	2.987.823.410	3.085.818.736	3.235.755.300
271	279	286	300	300
27.795	26.892	26.507	27.084	27.972
10.869.160	10.489.051	10.446.935	10.320.464	10.785.851
17,46	19,277	21,35	22,73	24,33
308.266	296.098	294.700	289.785	301.918
42	42	43	44	44
35	35	35	35	35
102	96	92	90	93
485.462	518.295	566.098	615.655	680.689
1,459.786.863	1.592.203.126	1.804.719.127	1.974.405.605	2.210.197.903

1980	1981	1982	1983	1984
686	707	707	704	691
-	-	-	-	-
3.217	3.121	2.518	2.563	2.622
	-	-		
	-	-		
92.296.704	100.931.423	95.449.023	101.675.497	106.377.618
3.317.170.880	3.646.547.122	3.444.776.010	3.661.067.060	3.872.572.792
320	324	345	361	386
28.690	32.339	37.906	39.670	40.555
10.366.159	11.246.033	9.984.858	10.141.460	10.032.572
26,70	27,78	29,47	30,34	30,76
288.301	311.531	276.417	281.636	275.246
45	45	45	46	46
35	36	36	36	36
90	100	109	109	104
766.248	898.376	1.117.228	1.203.682	1.247.530
2.465.020.135	2.803.832.209	2.813.180.404	3.085.039.440	3.271.025.490

1985	1986	1987	1988	1989
689	656	627	630	570
-	-	2.571	2.886	-
2.613	2.633	2.423	2.642	2.685
341.676	350.170	345.115	387.245	397.744
187.795	187.078	159.731	168.359	167.847
107.705.722	113.525.221	116.368.415	116.409.012	137.898.957
-	-	57.295.063	65.268.866	-
-	-	49,233%	50,43%	-
-	-	59.073.352	64.140.146	-
-	-	50,762%	49,56%	-
3.955.567.178	4.161.793.842	4.322.457.648	4.822.074.198	5.171.406.568
398	402	432	426	435
41.219	43.116	48.026	48.981	51.359
9.938.611	10.352.721	10.005.689	11.319.423	11.700.189
31,81	32,42	32,06	32,25	33,71
270.511	282.260	269.214	303.084	312.260
46	47	47	47	48
36	36	37	37	37
103	107	111	114	116
1.311.378	1.398.106	1.539.994	1.628.927	1.715.012
3.426.632.961	3.681.214.360	3.731.407.264	4.303.625.848	4.604.806.646

1990	1991	1992	1993	1994
615	573	544	545	542
2.863	2.707	2.726	3.038	3.023
2.597	2.430	2.271	2.634	2.629
386.517	359.780	350.702	376.080	376.074
151.496	140.761	129.690	157.777	157.332
132.610.772	121.303.281	120.217.439	127.955.597	129.166.315
64.138.769	60.047.512	56.492.250	60.249.649	59.529.178
48,367%	49,501%	46,99%	47%	46%
68.472.003	61.255.769	63.725.189	67.705.948	69.637.137
51,633%	50,499%	53,009%	52%	53%
5.040.931.997	4.592.590.753	4.494.347.200	5.118.223.000	5.295.819.000
443	431	448	450	465
51.063	49.919	52.935	48.578	49.131
11.379.079	10.655.663	10.032.025	10.534.640	11.618.666
36,10	36,53	39,21	39,45	41,91
298.946	280.932	268.274	284.335	277.734
48	48	48	48	47
38	37	37	40	41
115	115	118	107,95	105,64
1.843.584	1.823.751	2.075.855	1.916.609	2.059.190
4.787.790.160	4.431.717.092	4.714.267.155	5.048.348.000	5.413.611.000

1995	1996	1997	1998	1999
541	552	557	523	508
2.949	3.094	3.215	2.995	3.006
2.621	2.781	2.834	2.657	2.609
396.076	394.437	413.212	399.952	401.509
136.112	122.392	126.901	122.395	123.326
138.349.280	135.426.610	137.713.397	131.074.758	132.735.038
62.252.265	61.635.615	63.073.449	60.974.588	60.121.843
44,9 %	45 %	45 %	46 %	45 %
76.097.015	73.790.995	74.639.948	70.100.170	72.613.195
55,1 %	54 %	54 %	53 %	54 %
5.672.320.000	5.146.211.000	5.370.822.000	5.111.916.000	5.309.402.000
465	458	453	444	451
52.784	48.697	48.593	49.331	50.875
12.251.082	11.419.025	11.837.657	11.695.519	11.816.239
41,15	41,72	42,86	43,95	45,48
297.090	295.254	303.436	294.961	294.207
49	49	49	49	49
41	38	39	39	40
113,35	106,17	107,07	111,01	112,77
2.172.115	2.031.672	2.082.701	2.168.060	2.313.790
5.693.115.000	5.650.082.000	5.902.375.000	5.760.536.000	6.036.679.000

2000	2001	2002	2003	2004
504	488	483	476	470
3.038	3.073	2.840	2.693	2.359
2.659	2.623	2.532	2.396	2.096
409.384	389.893	359.971	304.300	262.590
114.862	109.303	93.651	80.465	78.104
136.172.272	129.955.050	117.138.505	101.545.935	95.517.651
60.886.275	58.444.639	52.204.019	46.661.581	44.144.571
44 %	44 %	44 %	46 %	46 %
75.285.997	71.510.411	64.934.486	54.884.354	51.373.080
55 %	55 %	55 %	54 %	54 %
5.310.719.000	5.068.247.000	4.685.540.000	4.061.837.400	3.438.635.436
453	452	449	433	425
51.211	49.544	46.263	42.381	45.571
11.964.669	11.450.459	10.461.224	9.415.906	8.052.429
46,83	49,06	€ 1,27	€ 1,43	€ 1,61
299.946	287.004	260.437	234.499	224.636
50	49	50	50	50
39	39	40	40	36
112,80	109,42	102,86	97,87	107,17
2.398.468	2.430.591	€ 58.951,76	€ 60.423,3	€ 73.196,4
6.377.529.000	6.375.443.000	€ 149.265.888,12	€ 144.774.232,64	€ 153.419.709,43

2005	2006	2007	2008	2009
477	461	477	454	
2.769	2.759	2.748	2.739	
2.582	2.570	2.556	2.542	
293	259	232	194	
1.964	1.858	1.558	1.351	
76 %	72 %	60 %	53 %	
195.421	209.350	206.735	177.899	
65.232	56.589	46.733	47.741	
92.969.335	75.263.895	66.416.819	56.323.932	
47.732.831	34.563.242	30.381.895	26.193.158	
51 %	46 %	46 %	47 %	
45.236.504	40.700.653	36.034.924	30.130.774	
49 %	54 %	54 %	53 %	
2.975.018.720	2.784.764.115	2.656.672.760	2.252.957.280	
453	416	410	401	
47.337	40.508	42.630	41.691	
6.614.001	6.644.450	6.496.452	5.649.750	
1,39	1,6	1,58	1,74	
205.108	180.901	162.059	140.510	
51	50	50	51	
32	37	40	40	
104,43	97,36	104,02	104	
65.661,1	64.707,3	67.407,5	72.410,9	
128.958.445	120.226.326	105.020.967,23	97.827.216,18	

2009	2010	2011	2012	2013
456	466			
2.927	*****			
2.751	2.830	201		
157	124			
1.175	923			
42 %	32 %			
109.561	*****			
24.221	21.538			
40.213.270	36.067.221			
20.128.416	16.386.774			
50 %	45 %			
20.084.854	19.680.447			
50 %	55 %			
1.407.464.450	2.216.403.326			
407	452			
34.224	39.076			
3.502.605	3.485.560			
1,82	1,8			
98.752	79.874			
51	49			
35	36			
84,04	86,54			
62.125	70.378,9			
72.996.912,23	64.959.789,38			

Bijlage 3: Reis- en excursiefolder van het Blankenbergse bedrijf Grey-Red-Cars voor het seizoen 1950



Bron: teruggevonden in het oud-archief van het BAAV binnen de archiefbescheiden die gesorteerd waren onder de periode 1948-1962. (*Oud-Archief BAAV 1948-1962*))

PROGR

WHOLE DAY

1° BRUSSELS

Dep. : 8. a. m.

Ret. : 7 p. m.

Conducted tour of all principal places of interest in the City. Free time for Lunch and individual shopping. Return via Ghent, stop for tea.

Price Frs. ~~200~~

2° YPRES

Dep. : 9 a. m.

Ret. : 7 p. m.

A pilgrimage to the famous « MÈNINGATE » and the old world town. Stop at DIXMUDE for tea. Return via Bruges.

Price Frs. ~~175~~

3° ANTWERP

Dep. : 8 a. m.

Ret. : 7 p. m.

A tour full of interest in which the old world and the new stand side by side. — Free time for Lunch and individual shopping. — Return via Ghent, stop for tea.

Price Frs. ~~225~~

HALF DAY E

1° LA PANNE

Dep. : ~~2.30~~ p. m. ~~10.20~~

Ret. : 7 p. m.

Tour of the Belgian Coast. Returning through the pleasant Countryside via FURNES - BRUGES.

Price Frs. ~~100~~

2° BRUGES

Dep. : ~~2~~ p. m.

Ret. : 7 p. m.

Charming old-world City. Drive round the City with an experienced guide. — Time for tea. — Shopping. — Trip on the Canals by Motorboat can be taken at a small cost.

Price Frs. ~~75~~

AMME

EXCURSIONS

4° M I D D E L B U R G (Holland) every Thursday.

Dep. : 8 a. m.

Ret. : 7 p. m.

Visit of the ISLE of WALCHEREN (the little island which suffered so much).

Return by SLUIS - LE ZOUTE - KNOCKE.

Price Frs. 120

5° D U N K I R K — via Ostend and La Panne.

Price Frs.

6° A R R A S and Y P R E S. The F R E N C H and B E L G I A N Battlefields of 1914-1918 and 1940-1944.

Price Frs. 250

7° E V E R Y M O N D A Y :

COMBINED TOUR to D U N K I R K and Y P R E S.

Price Frs. 150

EXCURSIONS

3° S L U I S (Holland)

Dep. 2.30 p. m.

Ret. : 7 p. m.

A little bit of devastated Holland. — Drive through ZEEBRUGGE - HEYST - KNOCKE - LE ZOUTE. —

Price Frs. 75

4° O U R C O M B I N E D T O U R S L U I S & B R U G E S.

Price Frs. 100

Bijlage 4: reclamefolder voor het zomerseizoen van 1951, excursies aan de Kust georganiseerd door Ostendia Cars

OSTENDIA CARS
E. MEIER

BUREAU: Tél. 71773 **BUREAU et GARAGE:**
 Rampe de Flandre, 66, O S T E N D E 36, Ch. de Thourout, 36,

EXCURSIONS BY LUXURIOUS MOTOR-CARS
 IN ALL DIRECTIONS

SPECIAL TOURS ARRANGED FOR VISIT OF CEMETERIES IN FRANCE. FREE INQUIRIES

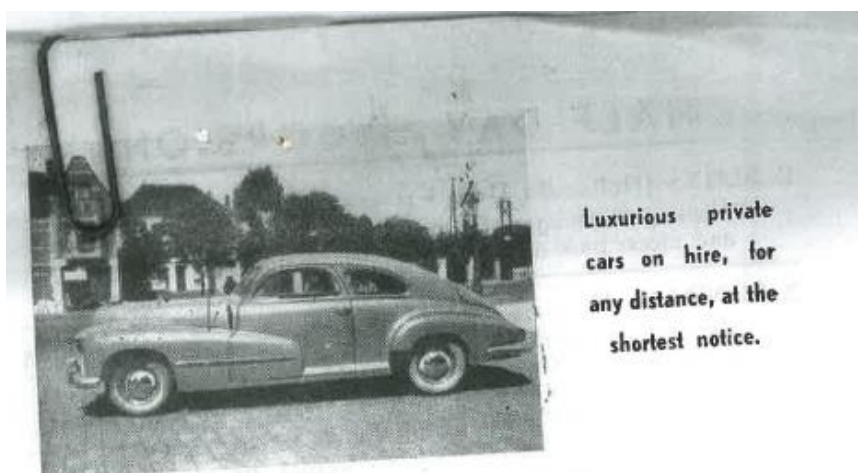
Special terms for parties or groups

OUR DAILY EXCURSIONS

SLUIS (HOLLAND)	at 2,30 p. m. via le Coq, Wenduïne, Blankenberghe, Zeebrugge, (visit of Mole and museum), Heist, Knocke, Westcapelle, Ecluse, Sluis. Stop for tea. Return by Bruges. Visit of town by car.
DUNKIRK (FRANCE)	at 2,30 p. m. via Nieuport, Furnes, Malo-les-Bains. Return to Ostend 7 p. m.
LILLE and YPRES	at 9 a. m. via Roulers, Menin, Lille, Warneton, Ypres, Dixmude, Nieuport, Ostend.
PARIS - PLAGES (FRANCE)	at 8 a. m. via Dunkirk, Calais, Wimereux, Boulogne, Etaples, Le Touquet. Return in Ostend 8 p. m.
BRUXELLES	at 8 a. m. via Bruges, Eecloo, Ghent, Alost, Brussels (lunch and sight seeing to the town by car), time for shopping. Return by Ghent, stop for tea and visit of the historical town.
MIDDELBURG (HOLLAND)	EVERY THURSDAY at 8 a. m. via Blankenberghe, Zeebrugge, Heyst, Knocke, Westcapelle, Sluis (Dutch Frontier), Oostburg, Schoondijke, Breskens, Crossing by Ferry-Boat to Flushing, Middelburg. Fare includes ferryboat.
ARRAS (FRANCE)	at 8 a. m. via Ypres, Wytschaete, Messines Ridge, Ploegsteert, Armentières, La Bassée, Lens, Vimy, Ridge, Arras. (Lunch). Return by La Targette, (Canadian Dig-outs) Souchez, Notre-Dame de Lorette Noeux-les-Mines, Bethune, Merville, Estaires, Bailleul, Poperinghe.
Carillon - Concert	EVERY MONDAY AND WEDNESDAY Special night trip to Bruges to the famous Carillon concerts.
LOURDES	DEPARTURE EVERY 15 DAYS
LUXEMBOURG	IN SEPTEMBER EVERY WEEK
SWITZERLAND	DEPARTURE IN SEPTEMBER

Bron: BAAV, Oud-Archief BAAV 1948-1962, 1950.

Bijlage 5: Reclamefolder uit 1950 voor het bedrijf Belgian Automobile Tours



Luxurious private
cars on hire, for
any distance, at the
shortest notice.

One of our private cars

OF SPECIAL INTEREST

We have a number of Pullman Motor Coach Tours that may be booked as an extension Tour, commencing from any of our Belgian holiday centres. Here are a few that have proved so very popular in past Seasons.

- 2 Days to the glorious BELGIAN ARDENNES and GROTTES of HAN
- 3 Days New RHINELAND Tour of exceptional INTEREST. Fr. : 1.650
- 3 Days to the ARDENNES and LUXEMBOURG. Fr. : 1.300
- 4 Days to the NORMANDY BATTLEFIELDS, MONT ST. MICHEL and PARIS. Fr. : 1.650
- 5 Days to ALSACE and the VOSGES. Fr. : 2.250
- 6 Days to SWITZERLAND. Fr. : 3.000
- 8 Days to the ALPS, SWITZERLAND, and the VOSGES. Fr. : 4.250
- 11 Days to AUSTRIA, GROSSGLOCKNER - TYROL. Fr. : 3.450
- 8 Days to LOURDES. Fr. : 2.850
- 18 Days to FRANCE, SPAIN, PORTUGAL. Fr. : 10.000

PLEASE ASK FOR OUR SPECIAL PROGRAMME

Do your Pilgrimage through the Battle Areas under the Direction of

BELGIAN AUTOMOBILE TOURS

Contractors to

PRINCIPAL BRITISH TOURING AGENCIES

The finest Coaches
on the Continent

Wireless and micro
on board
air conditioned.

Large sleeping type,
arm-chairs.

Overdrive.

"The acme of
comfort"



One of our de luxe coaches

Bron: BAAV, Oud-Archief BAAV: 1948-1962, 1950.

WHOLE DAY EXCURSIONS

1. EVERY MONDAY :	Dep. 8 a. m.	Ret. 7 p. m.	FARES
Combined tour to Dunkirk and Ypres, via Bruges, Thourout, Tyne Cot, Poperinghe, T. H. House, Nieuport, Ostend.			Bfrs.
			200
2. BRUSSELS :	Dep. 8 a. m.	Ret. 7 p. m.	
Conducted tour of all principal places of interest in the City, ample time for Lunch and individual shopping. Return via Ghent where halt in made for tea.			200
3. YPRES :	Dep. 9 a. m.	Ret. 7 p. m.	
The best and most Popular Whole day Motor Tour of Belgian Battlefields rond about Ypres and Dixmude. This is a Lecture Travel Tour and during the past 20 years we have personnally conducted over 25.000 Britishers on this excursion.			150
4. THURSDAY :	Dep. 8 a. m.	Ret. 7 p. m.	
Whole day Conducted Excursion to Middelburg (Holland) by Car and Steamer, visiting the Famous Dutch Butter-Market. Including an interesting drive round the Island of Walcheren. Packed Luncheon provided.			150
Halt is made at Sluys for Tea (passports required).			
5. PARIS - PLAGES :	Dep. 8 a. m.		
The wonderful Tour all Along the French Coast via Dunkerque, Calais, Boulogne.		Ret. 9 p. m.	250
6. LILLE,	via Courtrai,		150
7. FRIDAY :	Dep. 8 a. m.		
French Battlefields, 100 Miles of British Battleline. Visiting Armentieres, Bethune, Arras, Vimy-Ridge, Lens & Lille, Ypres.			250
8. PARIS :	Dep. 4 a. m.	Ret. 12 p. m.	
Via Lille, Arras, Amiens			
2 hours sightseeing drive round City.			
Whole afternoon free for shopping.			500
The Tour of Tours.			

OUR OWN REGULAR BUS SERVICE
BRUGGE - BLANKENBERGHE

HALF DAY EXCURSIONS

1. SLUYS (Holland) : Dep. 3 p. m.	FARES
Visiting Zeebrugge, Historic Môle, Knocke - Zoute and nicest part of coast (passports required).	Bfrs. 75
2. SUNDAY : Dep. 2 p. m.	
Pleasant Afternoon Motor Excursion to La Panne. Returning via Nieuport and Ostend.	100
3. BRUGES - MONDAY : Dep. 2 p. m. Ret. 7 p. m.	
Conducted Lecture Tour of old World Bruges. A glimpse into the Past-Ages. Time available for trip on the old Canals by Motorlounge	75
4. OUR SURPRISE TOUR.	75
Off the beaten track.	
HUNTING GROUND FOR CAMERA-MEN	



IMPORTANT

Whenever in need, apply to one of our offices,
where our English speaking staff will be pleased
to assist you with all advice or information
required.

Rate of Exchange.

1 £ = Bfrs 176.—	1 Bfrs = 1 1/2 d.
10 s. = Bfrs 88.—	5 Bfrs = 6 1/2 d.
1 s. = Bfrs 8,80	50 Bfrs = £ - / 5/8
1 d. = Bfrs , 0,75	100 Bfrs = £ - / 11/4

YOU WANT SERVICE — WE GIVE IT.

Bijlage 6: Reisbrochure Royal Tours voor het seizoen 1961



REISORGANISATIE VOOR
AUTOCAR EN
PRIVE REIZEN

SAMENSTELLEN VAN REISPROGRAMMA'S EN HOTELRESERVATIES
SPECIAAL VOOR HUWELIJK - VAKANTIE - ZAKENREIZEN
VERHUUR VAN ULTRA MODERNE LUXECARS VOOR
CLUBREIZEN - SCHOOLREIZEN - FAMILIEREIZEN
— VLEGTUIG - TREIN - ROOPTICKETTEN — AGENT VOOR SABENA —

FORMIDABEL...
...BIJ DEZE SUPER REKLAAMREIZEN WORDT U BIJ HUIS AFGEHAALD
EN TERUGGEBRACHT... WAT EEN GEMAK! (alleen voor kustplaatsen!)

WIJ HOUDEN ER AAN MET ONZE REIZIGERS STEEDS IN
GESELECTIONEERDE HOTELS AF TE STAPPEN - DAT IS EEN
ONZER TROEVEN

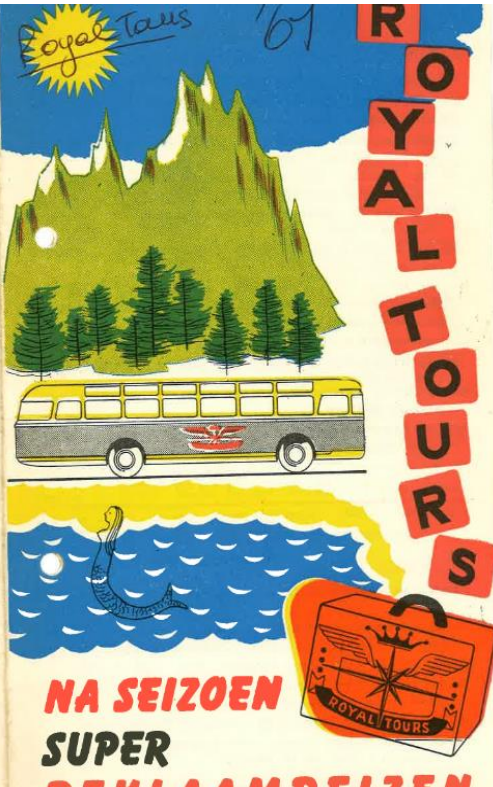
Al deze reizen zijn zonder NACHTITTEN - Het zijn ideale vakantie reizen,
SPECIAAL VOOR U!

De LUXECARS voor deze reizen zijn ULTRA MODERN met ondervloer mo-
toren - luchtsuspensie - verstelbare relaxzetels - radio-micro - ventilatie daken en
tal van andere snufjes.



Royal Tours
E. DERUDDER
Kerkstraat, 55
BLANKENBERGE

Druk: «DE VUURTOREN» - Gebr. DELRUË - Moreuxlaan 17 Oostende - Tel. 75132



**NA SEIZOEN
SUPER
REKLAAMREIZEN**

WENEN - SALZBURG

Prachtige 10 dagenreis met Tyrol - Zell-am-See - de wondermooie Grossglockner - de Zoutmijnen van Hallein en terug doorheen het Zwarte Woud.

Afreis 10 september — 3.200 F — opleg vol pensjon 650 F.

Afreis 24 september — 2.950 F — opleg vol pensjon 650 F.

1ste dag: Uw woonplaats - Oostende 7 u. - Brussel - Aken - Keulen - Frankfurt - Heidelberg (avondmaal en logies).

2de dag: Heidelberg - München (middagmaal) - Rozenheim - St Johan in Tirol - Zell-am-See (avondmaal en logies).

3de dag: Vrije dag te Zell-am-See. Excursiegelegenheid naar de Grossglockner, (avondmaal en logies).

4de dag: Doorheen de mooiste streken van Oostenrijk over Leoben (middag) - naar het nooit volprezen Wenen, (avondmaal en logies).

5de, 6de, 7de dag: Vrij te Wenen. Volledig bezoek aan de stad en omgeving. Medeleven van het romantische Wenen van uw dromen. Excursiegelegenheid.

Afreis 7de dag na het middagmaal over Melk (bezoek aan abdij) naar Salzburg (avondmaal en logies).

8ste dag: Vrij te Salzburg met volledig pensjon. Bezoek aan de stad en facultative uitstap naar de Zoutmijnen van Hallein.

9de dag: Salzburg - München - Langwiedersee (middaghalte) en verder doorheen het Zwarte Woud naar Offenbourg (avondmaal en logies).

10de dag: Offenbourg - Straatsburg - Metz - Thionville (middagmaal) - Luxemburg - Aarlen - Namen en via Brussel - Oostende 21 u. naar uw woonplaats.

— Dit is een reis waarover u nog lang zult napraten. —

Lourdes, met Parijs - Spanje en Lisieu

7 dagenreis op 2 september. 1ste klas hotels — 1.990 F — voor vol pensjon 560 F opleg.

1ste dag: Afhalen van iedere kustgemeente - Oostende 7 u. - Roeselare - Menen - Rijsel - Parijs (middaghalte) - Orleans - Chateauroux - Limoges.

2de dag: Limoges - Brive - Cahors (middagmaal) - Auch - Tarbes - Lourdes.

3de, 4de, 5de dag: Vrij te Lourdes, groepskruisweg en processies - Excursiegelegenheid tot diep in Spanje - Gavarnie enz...

6de dag: Lourdes - Aire - BORDEAUX - Angoulême - Poitiers - Angers.

8 DAGEN TYROL - OOSTENRIJK

met reis door 't Zwarte Woud en Zwitserland.

Afreis op zondag 24 september — Afreis op zaterdag 30 september — 1ste klas hotels — 1.790 F — 490 F opleg voor vol pensjon.

1ste dag: Uw woonplaats dan Oostende 7 u. - Brussel - Namen - Luxemburg (middaghalte) - Metz - Straatsburg - Offenbourg (avondmaal en logies).

2de dag: Offenbourg - doorheen 't Zwarte Woud met Titisee naar Stockach - (middaghalte) - langsheen het Bodensee naar Luiden - Immenstadt - naar 't lieflijke Ehrwald aan de Zugspitze (avondmaal en logies).

3de, 4de, 5de, 6de dag: Vrij te Ehrwald, 't hartje van Tyrol, wondermooi gelegen in de bergen - Tyroleravonden voorzien - Facultative uitstappen naar Innsbruck - Italië met Cortina d'Ampezzo - Hochen - Schwangen - Verblijf in 't zeer goed hotel Sonnenspitze.

7de dag: Ehrwald - Bregenz - Konstanzmeer en door Zwitserland met Winterthur en Basel - Mulhouse - Sôulxures (avondmaal en logies).

8ste dag: Saulxures - Nancy - Metz - Thionville (middagmaal) - Luxemburg - Namen - Brussel - Oostende 22 u. - en andere kustplaatsen.



TYROL - OOSTENRIJK

Vraagt een uitgebreide reis-
beschrijving bij uw agent

8 DAGEN RIVIERA NICE

Afreis op 8 oktober — zeer goed hotel te Nice — 2.550 F — voor vol pensjon 490 F opleg.

1ste dag: Kustgemeenten - Oostende 7 u. - Menen - Rijsel - Reims (middag) - Troyes - Dijon - Macon (avondmaal en logies).

2de dag: Macon - Lyon - Montélimar (middagmaal) - Avignon - Cannes - Nice

VENETIE met Tyrol Dolomieten Milaan en Zwitserland

Prachtige 10 dagen rondrit zonder sup. excursie's.

Afreis op 21 september — met 1ste klas hotels — 3.490 F — voor vol pension 690 F opleg.

- 1ste dag: Kusgemeenten - Oostende 7 u. - Brussel - Namen - Luxemburg (middag) - Metz - Straatsburg - Ottenburg (avondmaal en logies).
2de dag: Ottenburg - doorheen het Zwarte Woud naar Augsburg (middagmaal) - Landsberg - Garmisch - Panterkarnen - Innsbruck (avondmaal en logies).
3de dag: Vrije namiddag te Innsbruck - na middagmaal - Brennerpas - Brunico - Cortina d'Ampezzo (avondmaal en logies).
4de dag: Vrije voormiddag te Cortina d'Ampezzo - na middagmaal afreis voor Reuno - Venetië (avondmaal en logies in Luxehotel Splendid Suisse (vol of half pension)).
5de dag: Vrij te Venetië voor bezoek aan deze wondermooie stad.
6de dag: Vrije voormiddag - middagmaal - afreis naar Padoua (bezoek) - Verona (avondmaal en logies in de stad van Romeo en Juliette).
7de dag: Verona - Brescia - Milaan (middagmaal en bezoek tot 18 u.) - dan via Arona naar Baveno aan de «LAGO MAGGIORE» (avondmaal en logies).
8ste dag: Vrije voormiddag te Baveno - facultatieve bootexcursie naar de Baromee eilanden van de Lago Maggiore (middagmaal) - afreis 12 u. 30' voor Locarno - St Gotthard pas - Brunnen aan Vierwoudstedenmeer (avondmaal en logies).
9de dag: Brunnen - Kussnacht - Luzern (middagmaal) en 4 uur vrij - via Olten - Basel - Mulhouse naar Kemiremont (avondmaal en logies).
10de dag: Kemiremont - Nancy - Metz - Thionville (middagmaal) - Luxemburg - Namen - Brussel - Oostende 22 u. en andere kustgemeenten.

VALENCIA - MADRID

Heerlijke 12 dagenreis naar 't zonnige Spanje in al zijn contrasten.

Afreis op 20 september — 1ste klas hotels — 3.690 F — voor vol pension 750 F opleg.

- 1ste dag: Oostende - Roesselare - Rijsel - Arras - Parijs (middag) - Orleans - Chateauroux - Limoges (avondmaal en logies).
2de dag: Limoges - Brive - Cahors (middag) - Montauban - Montrejeau (avondmaal en logies).
3de dag: Montrejeau - doorheen de prachtigste streek van de Pyreneeën naar Pont Dos (middag) - aankomst te Lerida 18 u. avondmaal en logies.
4de dag: Lerida - Poblet bezoek koningsgraven van de voorouders van Koningin Fabiola - Tarragona (middag) - langsheen de Middellandse Zee door de Huerta's naar Valencia 18 u. (avondmaal en logies - alle kamers met bad).
5de dag: Vrije dag te Valencia - bezoek stad en siereengevecht.
6de dag: Valencia - vrije voormiddag (middagmaal) - afreis om 13 u. voor Madrid (avondmaal en logies - alle kamers met bad).
7de, 8ste, 9de dag: Verblift te Madrid in 't 1ste klas hotel «Gran Via» in het centrum van de Luxeuse stad. Bezoek aan stad - Toledo excursie - Valle de los Caídos uitstap - na het middagmaal van de 9de dag afreis voor Burgos -

NAAR DE EEUWIGE LENTE in Spanje Portugal Gibraltar Tanger

Wondermooie 19 dagenreis vol charme en contrasten.

Met 1ste Klas Hotels - 7.990 F - 1200 F opleg voor vol pension inbegrepen

AFREIS OP 18 OKTOBER.

- 1ste dag: Oostende 7 uur - Menen - Parijs - Orleans - Limoges.
2de dag: Limoges - Brive - Cahors (middagmaal) - Auch - Lourdes (avondmaal en logies).
3de dag: Lourdes - Oloron - Jaca (middagmaal) - Huesca - Zaragoza (avondmaal en logies).
4de dag: Zaragoza tot 10 uur - Medinaceli (middagmaal) - Guadalajara - Madrid 18 uur (avondmaal en logies).
5de dag: Madrid - ranjuez - Valdepénas (middagmaal) - Jaen - Granada.
6de dag: Vrije dag te Granada met eemalen en logies - Volledig bezoek.
7de dag: Granada - Herja (balkon van Europa) - Malaga - bezoek en middagmaal Gibraltar - avondmaal en logies - facultatieve overvlucht naar Tanger in Noord-Afrika.
8ste dag: Bezoek aan Gibraltar - of Tanger volgens de verkozen plaats (middagmaal) - in de namiddag terug per vliegtuig naar Gibraltar - (Avondmaal en logies).
9de dag: Gibraltar - Algérie - Cadix (bezoek en middagmaal) - Sevilla - (avondmaal en logies).
10de dag: Vrije dag in Sevilla voor bezoek aan zoete stad van Andalouse - half of vol pension.
11de dag: Sevilla - Serpa in Portugal (middagmaal) - Setubal - Lisabon (avondmaal en logies).
12de dag: Volledig vrije dag in Lisabon voor bezoek - Half of vol pension.
13de dag: Lisabon - rondrit naar Estoril - Sintra (Portugees Versailles) - Mofra - Caldas da Rainha (middagmaal) - Bataha - Fatima - Coimbra (avondmaal en logies).
14de dag: Coimbra - Porto (bezoek en middagmaal) - Vigo - Santiago (avondmaal en logies).
15de dag: Santiago (verder bezoek) - La Coruña - Guitiriz (middagmaal) - Oviedo - (avondmaal en logies).
16de dag: Oviedo - Santillana del Mar (bezoek en middagmaal) - in de namiddag vrij of bezoek aan de wereldberoemde grotten van Altamira - Santander - (avondmaal en logies).
17de dag: Santander - Bilbao (bezoek en middagmaal) - San Sebastian (bezoek, avondmaal en logies).
18de dag: San Sebastian - Biarritz - Bordeaux (middagmaal) - Poitiers - Saumur - (avondmaal en logies).
19de dag: Saumur - Le Mans - Rouen (middagmaal) - Abbeville - Duinkerke - Oostende 22 uur, dan Uw woonplaats.
Deze fantastische Super Reklamereis is werkelijk met 1ste Klas Hotels.

COSTA BRAVA SPANJE

Heerlijke Vakantie reis naar de Spaanse Zon en bezoek aan Lourdes.

AFREIS OP VRIJDAG 6 OKTOBER.

- Met 1ste Klas Hotels - Slechts 2.590 F - 610 F opleg voor vol pension.
1ste dag: Kusgemeenten - Oostende 6.30 uur - Menen - Parijs (middagmaal) - Orleans - Limoges - Brive (avondmaal en logies in ultra modern hotel).
2de dag: Brive - Cahors - Castelnaudary (middagmaal) - Narbonne - Girona - Llorret de Mar.
3de, 4de, 5de, 6de dag: Verblift te Llorret de Mar in Luxehotel tussen de palmbomen aan het strand - verzekerd bezoek aan Siereengevecht - Barcelona - (vol of half pension).
7de dag: Llorret - Perpignan - Carcassonne (middagmaal - Toulouse - Lourdes - (avondmaal en logies).

Wijnfeest te Rudesheim - Rijn

3 dagenreis op 29 September voor 890 F — Opleg vol pension - 160 F.

Prachtige ontspanningsreis waarbij u in het breugeliaans wereldberoemd wijnstadje Rudesheim aan de Rijn verblijft.

- 1ste dag: afreis van alle kustgemeenten — Oostende 7 u. - Brussel - Luik - Monchau (middaghalte) - Koblenz - Rudesheim.
2de dag: Vrij voor bezoek aan Rudesheim en een wijnkelder.
3de dag: Gelegenheid voor boottocht op de Rijn tot Koblenz (middaghalte) dan via Bonn - Aken - Maastricht - Brussel naar uw gemeente.

— Reis met 1ste klas hotel JUNG te Rudesheim gelegen langs de Rijn. —

Royal Tours - Arrowsmithreize

OOSTENRIJK MET DUITSLAND - ZWITSERLAND

Verblift te DORNIRN - Parel van het VORALGEBERGTE.

REIS + GESELECTIONEERDE HOTELS en RESTAURANTS inbegrepen.

11 dagen voor 3.595 F — 10 dagen voor 3.375 F — 9 dagen voor 3.190 F. AFREIS IEDERE WOENSDAG.

- 1ste dag: 17 u. - Oostende - Antwerpen 9de dag: 13 u. Dornbirn - Basel.
2de dag: Antwerpen - Frankfurt. 10de dag: Basel - Nancy - Luxemburg.
3de dag: Frankfurt - Dornbirn. 11de dag: Luxemburg - Brussel, 12 u.
van 4de tot 8ste dag: Verb. te Dornbirn. 12de dag: Brussel - Oostende, 12 u.

en de Zwitserse meren. Verblift te Pallanza aan de «LAGO MAGGIORE».

Reis + 1ste Klas Hotels en Restaurants inbegrepen.

12 dagen voor 4.340 F

11 dagen voor 4.130 F

AFREIS iedere ZATERDAG.

- 1ste dag: 17 uur Oostende - Namen. 8ste dag: Pallanza - Brigg (Vr. nm.)
2de dag: Namen - Luxemburg - Basel. 9de dag: Lausanne - Basel.
3de dag: Basel - Luzern - Amstg. 10de dag: Basel - Nancy - Luxemburg.
4de dag: Amstg. - Pallanza. 11de dag: Luxemburg - Brussel, 12 u.
4de tot 7de dag: Vrij te Pallanza. 12de dag: Brussel - Oostende, 12 u.

Verblift te Barcelona - Spanje.

AFREIS iedere ZATERDAG

COSTA BRAVA

11 dagenreis + 1ste Klas Hotels, alles inbegrepen voor 3.890 F.

- 1ste + 2de dag: 19 uur Oostende - één nachtreis - met Reims - Lyon - Nîmes - Narbonne - eetmalen onderweg - avond + logies.
3de dag: Narbonne - Barcelona - aankomst rond de middag.
3de, 4de, 5de, 6de, 7de dag: Vrij te Barcelona - excursiegelegheid.
8ste dag: Barcelona - Perpignan 10de dag: Brive - Bessines - Parijs.
9de dag: Perpignan - Brive. 11de dag: Parijs - Oostende 13 uur.

SAN SEBASTIAN COSTA CANTABRICA - SPANJE

DROOMREIS naar Florence - Rome - Napels - Capri en de Riviera's

15 dagenreis met 1ste Klas Hotels — 5.250 F — Opleg vol pension 1.140 F.

Afreis 3 oktober - Terug op 17 oktober.

- 1ste dag: Uw woonplaats, dan Oostende - Brussel Luxemburg (middag) - Nancy - Mulhouse (avondmaal en logies).
2de dag: Mulhouse - Zurich - Andermatt (middagmaal) - St Gotthard - Lugano - Piacenza (avondmaal en logies).
3de dag: Piacenza - Modena - Bologna - Florence (middagmaal - bezoek stad - avondmaal - logies).
4de dag: Vrije voormiddag te Florence (middagmaal) - afreis naar Sienna om 15 uur (bezoek - avondmaal - logies).
5de dag: Sienna - door de Apenijnen naar Rome (middagmaal - vrije namiddag - avondmaal - logies).
6de dag: Zondag - Bezoek aan Vatikaan met audientiegelegenheid bij H. Vader (middagmaal - rondrit stad - bezoek Forum Romanum - Catacomben enz...).
7de dag: Vrije voormiddag te Rome voor bezoek aan 't Vatikaanmuseum - middagmaal - afreis om 13 uur voor Monte Cassino (bezoek) - avondmaal en logies te Caserta.
8ste dag: Caserta - Napels (bezoek) - Sorrento (middagmaal - vrije namiddag - avondmaal - logies).
9de en 10de dag: vrij te Sorrento, een parel in een paradijselijke omgeving, boottocht naar Capri en de wondere blauwe grot. Naar Pompei van het jaar 72 bedolven onder de lava. (Excursie inbegrepen in prijs). Verblift in prachtig hotel. In de late namiddag afreis naar Terracina. (de 10de dag)
11de dag: Terracina - Rome - Civitavecchio (middag) - Pisa (toren en kathedraal) Viaregio (avondmaal en logies).
12de dag: Viaregio - Genova (middag) langs Costa del Fior naar de beide Riviera's - Monaco - Nice (avondmaal en logies).
13de dag: Vrij te Nice (middagmaal - avondmaal en logies).
14de dag: Nice - Avignon - Montelimar (middag) - Lyon - Macon (avondmaal en logies).
15de dag: Macon - Dijon - Chatillon - Troyes (middag) - Reims - St Quentin - Rijsel - Oostende - en andere kustplaatsen.

Zwarte Woud en de Vogezes

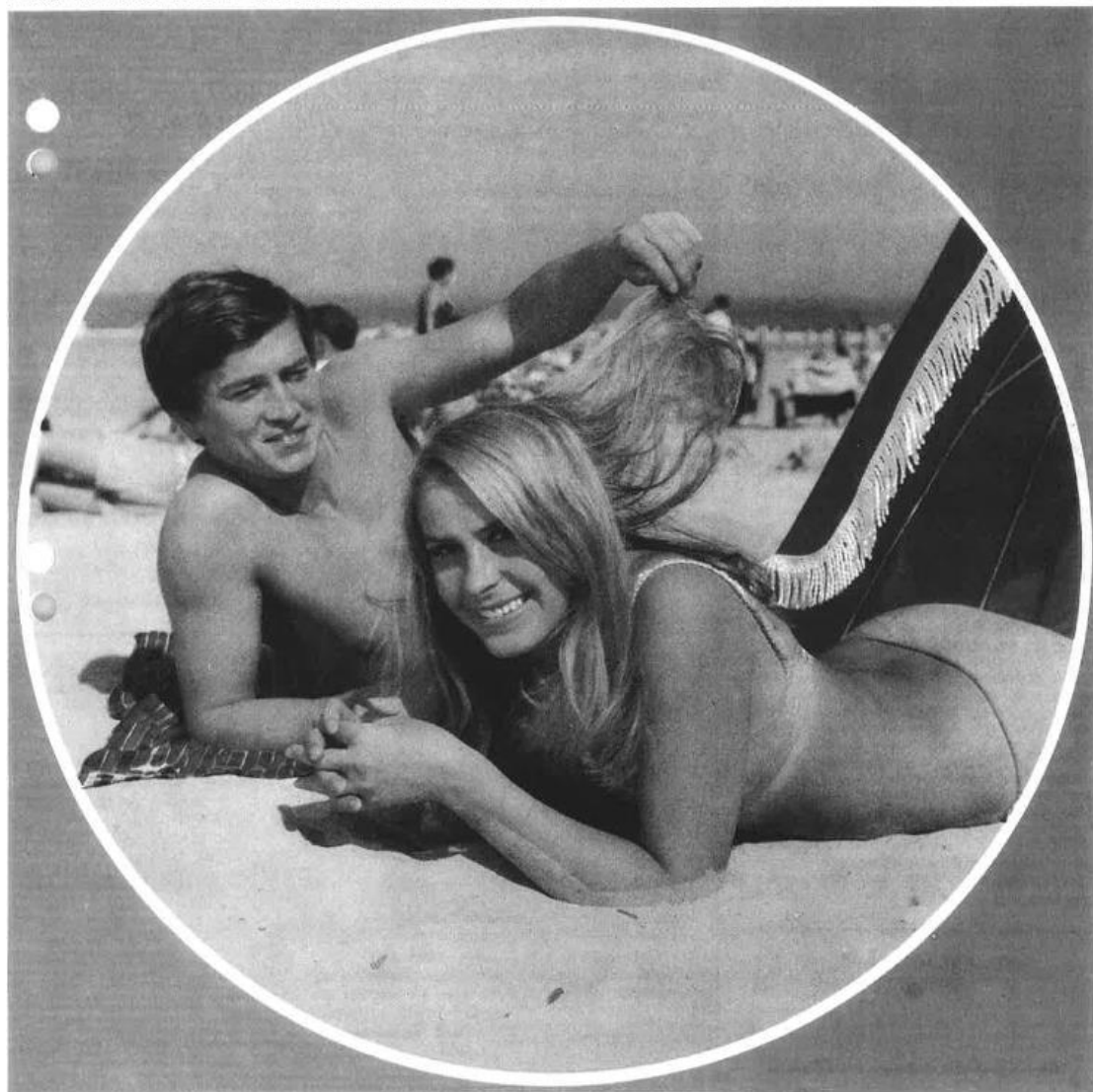
4 dagenreis op zaterdag 16 september — 1.290 F — Opleg vol pension 220 F.

- 1ste dag: Uw gemeente - dan Oostende - Brussel - Namen - Luxemburg - Metz - Nancy - Saulxures in de Vogezes (avondmaal en logies).
2de dag: Saulxures - Route de Crêtes - Colmar - Freiburg - Titisee (middagmaal) verder door 't Zwarte Woud naar Donaueschingen - St Georgen - Offenburg.
3de dag: Offenburg - Zwarte Woud bezichtigen - Baden Baden (middagmaal) -

vakantieprogramma 1967 - vliegtuigreizen

suncomfort

MET SUNCOMFORT MÉÉR ZOMERGENOEGEN VOOR MINDER GELD – MET SUNCOMFORT





REIZEN PER SUPER-LUXE AUTOCAR

OVERZICHT VAN DE BESTEMMINGEN UIT HET ALGEMEEN PROGRAMMA

Vraagt ons om de volledige autocar-brochure, wij sturen U die op zonder enige verbintenis!

NAAR VAKANTIE- VERBLIJFPLAATSEN	TOER- NUMMER	DAGEN	PRIJS	RONDREIZEN	TOER- NUMMER	DAGEN	PRIJS
OOSTENRIJK				RONDREIZEN			
Lermoos	7013	10	2.590	Acht Landen Toer	772	8	2.970
Ehrwald	7014	10	2.590	Rusland en Polen	773	15	10.750
Seefeld	712	12	3.630	Skandinavië, Rusland en Polen	774	20	14.700
Zirl	710	12	3.630	Marokko en Spanje	775	23	11.250
DUITSLAND				Italië, Joegoslavië en	776	22	12.550
Oberammergau	7005	10	3.190	Griekenland	777	21	11.320
Rhens	701	9	1.690	Istamboel en de Balkan	778	12	4.410
Rhens	702	9	2.690	Grote Toer van Italië	779	14	5.960
ITALIE				Grote Toer van Italië	782	13	5.840
Laai van Napels en Sorrento	7020	15	5.420	Centraal Europa	756	9	4.370
Lido di Jesolo	7025/6	10	2.390				
Limini	7030/1	15	3.490				
Lido di Jesolo en Seefeld	7038	17	4.090				
JOEGOSLAVIE							
Opatija	7060	12	4.590				
MAROKKO							
Tanger	7054	14	5.510				
SPANJE				NAJAARSREIZEN			
Rosas en Parijs	751	11	3.140	Lido di Jesolo	132	9	2.390
San Sebastian	750	10	3.700	Opatija	134	9	2.630
Rota	7052	14	4.120	Zirl of Seefeld	136	8	2.050
Rota / Playa Andaluca	755	16	5.850	Pallanza	140	8	2.450
en Parijs				Grote Toer van Italië	138	13	4.030
ZWITSERLAND				Playa Andaluca	130	15	4.670
Luzern	740	10	4.330				

dagse reis naar **TURKIJE** en **HET HEILIG LAND** voor slechts 13.990 fr.

afreizen : 1 mei, 5 juni, 10 juli en 14 augustus 1967

MOBILHOTEL

Deze unieke reis per Mobilhotel brengt ons langs wondermooie landschappen, prachtige hoofdsteden en een grote variëteit van nationaliteiten naar Turkije, Libanon, Syrië en Jordanië, doorheen Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië, Bulgarije, met bezoek aan Istamboel, Ankara, Aleppo, Damaskus, Jeruzalem, Petra, Baalbek, Beirut, Konya, Sofia en Belgrado. Het MOBILHOTEL, degelijk en praktisch ingericht, verzekert een avontuurlijke en romantische ontdekkingsstocht doorheen het Land van Duizend en Eén Nacht, de Kruisvaarders achterna naar het Heilig Land.



Bijlage 8: reisbrochure voor het autocarbedrijf



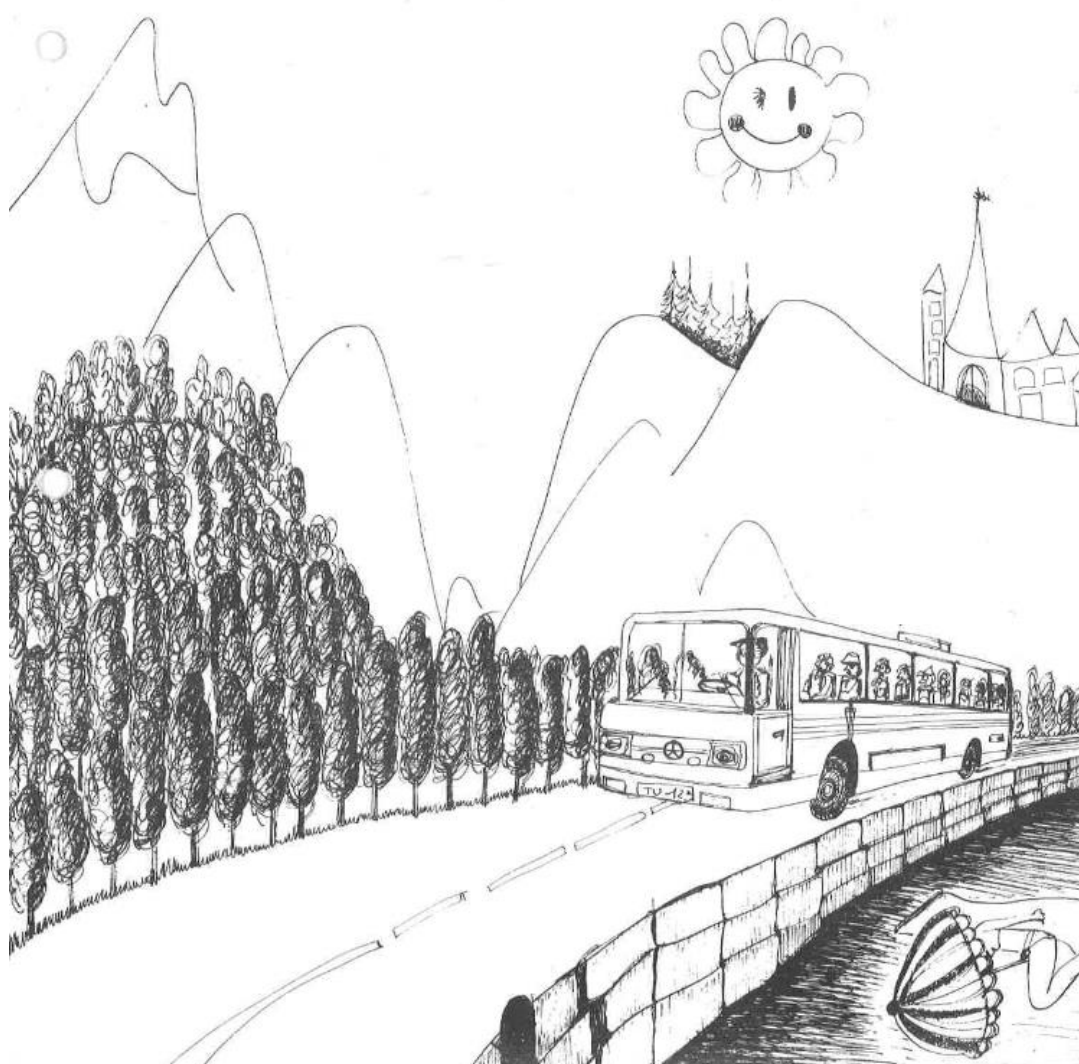
AUTOCARS - REISBUREAU

De Scheldevallei

P.V.B.A.

**FIETELSTRAAT 19, 9700 OUDENAARDE (EINE)
TEL. 055/31 12 40**

REIZENPROGRAMMA 1980



Bron: BAAV, Oud-Archief BAAV 1970-1979, algemene correspondentie, 1980.

Een woord van dank aan al onze trouwe klanten, want, dank zij uw interesse in ons familiebedrijf kunnen we U volgend programma aanbieden voor 1980.

BEKNOPT REIZENOVERZICHT 1980

BESTEMMING :	Vertrekdatum	Dagen	Prijs
KEULEN / Duitsland (karnaval)	17/2	2	4.700,—
REIMS / Frankrijk (champagneweekend)	1/3	2	2.995,—
FIGUEIRA DA FOZ / Portugal	30/3	11	13.200,—
BRUGGE (H. Bloedprocessie)	15/5	1	190,—
BRUHL / Duitsland (Phantasialand)	25/5	1	560,— tot 12 j. 500,— entrée inbeg.
LOURDES / Frankrijk	8/6	7	8.400,—
CRIKVENICA / Joegoslavië	12/7	12	14.400,—
LOURDES / Frankrijk	13/7	7	8.900,—
OBERAMMERGAU / Oostenrijk (passiespelen)	14/7	8	15.100,—
SITGES / Spanje (Costa Dorada)	24/7	10	11.800,—
HEIDELBERG / Duitsland	15/8	3	3.500,—
OBERAMMERGAU / Oostenrijk (passiespelen)	1/9	8	15.100,—
LOURDES / Frankrijk	7/9	7	8.400,—
ALTENAHR / Duitsland (wijnfeesten)	4/10	2	2.200,—
GENT / Minard	12/10 19/10 26/10	1	290,— kaart inbeg.

ALGEMENE VOORWAARDEN : zie laatste blad.

Ook voor het boeken van uw vliegtuigreizen staan we graag tot uw dienst.

IN AL ONZE REIZEN IS INBEGREPEN :

- Autocarrels en alle maaltijden en hoteldiensten vanaf avondmaal eerste dag tot en met ontbijt van de laatste dag.
- De B.T.W. en de baantaksen.

IN ONZE REIZEN IS NIET INBEGREPEN :

- Facultatieve middagmalen.
- Dranken bij de maaltijden.
- Fooi voor de chauffeur, 30 F per dag en per persoon.
- Facultatieve uitstappen.
- Inkomgelden van bezoeken, boottochten, enz.
- Indien U tevreden bent over de service in de hotels, kan U naar eigen goeddunken een kleine fooi geven aan kelner of kamermeisje.

WAAROM FACULTATIEVE UITSTAPPEN ?

Omdat wij onze klanten de vrije keus willen laten. Sommigen verkiezen een volledig vrij en rustig verblijf ter plaatse, anderen willen de omgeving verkennen. Aan U de keus.

KINDEREN EN VERMINDERINGEN :

Tot 10 jaar bekomen de kinderen op meerdaagse reizen 25 % korting, als ze de kamer van 2 volwassenen delen (niet geldig voor afreizen tussen 8 juli en 1 augustus).

PLAATS EN UUR VAN VERTREK :

Bij iedere reis is het vertrek uur vermeld, als basis hiervoor is het bureel van ons bedrijf genomen, waar er gratis parking voorzien is. Zo U moeilijkheden hebt om tot Eine te komen, zijn we steeds bereid U met een personenwagen af te halen, of zo U bij de te volgen reisroute woont, U met de car op te pikken. Bij de terugreis is Eine (bureel) de **eerste** afstapplaats.

PLAATSREGELING IN DE AUTOCAR :

Daar onze autocars van het allernieuwste type zijn en alle zitplaatsen evenwaardig zijn, en om geen misverstanden uit te lokken, wordt **niet** van plaats verwisseld. De eerst-ingeschrevenen hebben recht op de eerste plaatsen. **De datum van het ontvangen voorschot bepaalt uw plaats in de car.**

NUTTIGE WENKEN :

- Vraag de nodige formulieren aan bij uw mutualiteit, voor het geval U een dokter zou nodig hebben in het buitenland.
- Vergeet nooit uw identiteitskaart.
- Wees stipt op tijd bij elk vertrek uur.
- Wees steeds voorkomend, zowel in de car als in het hotel, ook bij minder prettige omstandigheden.
- Wanneer de reis mits onze beste zorgen, voor U toch minder goed verloopt, wendt U tot de reisleiding, het mogelijke zal gedaan worden, om iedereen in de mate van het mogelijke tevreden te stellen.

DUITSLAND

2 DAGEN KEULEN / KARNAVAL

Vertrek : zondag 17-2-1980.
Uur : 7.30 u.
Terug : maandag 18-2-1980.



1e dag : via de autoweg over Aken naar Keulen (vrij middagmaal).

Eerste kontaktnamen met de dolle karnavalpret !!!

Bijwonen van de optocht in het oude stadsgedeelte. Na het avondmaal gelegenheid tot deelname aan een groots gekostumeerd karnavalbal. Logies in goed hotel.

2e dag : na het ontbijt, dat laat kan genomen worden, is er geen middagmaal voorzien, daar iedereen tijdig op de afgesproken plaats dient te zijn voor het bewonderen van de befaamde «Rosenmontag-zug». Uniek schouwspel, kleurrijke gekostumeerde karnavalgroepen en vrolijke muziekbands. In de vooravond verlaten we Keulen en reizen terug naar België. Gelegenheid tot facultatief avondmaal onderweg.

PRIJS : 1.700 F.

FRANKRIJK

CHAMPAGNE WEEKEND IN REIMS

Vertrek : zaterdag 1-3-1980.
Uur : 6.15 u.
Terug : zondag 2-3-1980.



1e dag : we reizen naar Reims, en nemen onze intrek in een uitstekend hotel. Na het middagmaal geleid bezoek of vrije tijd in de stad. Gastronomisch avondmaal met champagne specialiteiten in één der typische kelders van Reims. Logies.

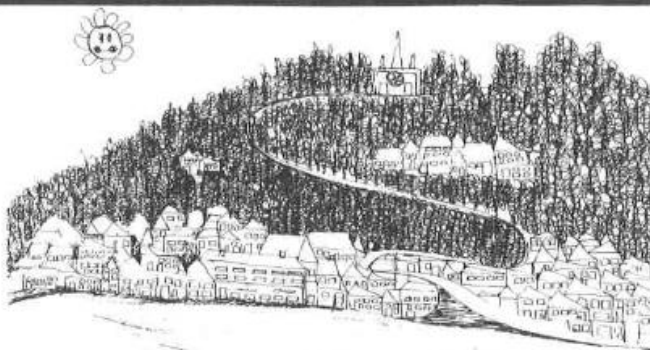
2e dag : na het ontbijt, autocaruitstap in de Champagnestreek : oponthoud om bij enkele wijnbouwers te proeven. Middagmaal. In de namiddag terugreis naar België.

PRIJS : 2.995 F (gastronomisch avondmaal inbegrepen).

PORTUGAL

11 DAGEN PORTUGAL

Vertrek : zondag 30-3-1980.
Uur : 6.30 u.
Terug : woensdag 9-4-1980.



1e dag : autostrade Parijs, Orléans, (facultatief middagmaal onderweg), Blois, Tours, Châtellerault, Poitiers, Ruffec (avondmaal en logies).

2e dag : na het ontbijt verlaten we Ruffec en reizen verder naar Angoulême, Barbezieux, Bordeaux, Castets (middagmaal). Door de landes over Bayonne naar de Spaanse grens. Verder naar San Sebastian, en via de autoweg langs Zarauz naar Durango, waar we de autoweg verlaten, over de Puerto de Urquiolat via Vitoria en Pancorbo naar Burgos (avondmaal en logies).

3e dag : ontbijt en vertrek naar Valladolid, Tordesillas, Alaejos, Canizal Salamanca, Boadilla (middagmaal). Na de middag verder naar Ciudad Rodrigo, Vila Formoso, Guarda, Coimbra, Figueira da Foz (avondmaal en logies).

4e - 5e - 6e - 7e en 8e dag : vrij verblijf in vol pension in Figueira da Foz, gelegen aan de Costa de Prata. Prachtige excursies zullen U voorgesteld worden, o.a. naar Porto, Lissabon en Fatima.

9e - 10e en 11e dag : terug huiswaarts in omgekeerde richting als bij de heenreis.
PRIJS : 13.200 F.

DAGREIS NAAR BRUGGE — H. Bloedprocessie

Brugge, Blankenberge, Sluis.
PRIJS : 190 F.

Datum : donderdag 15-5-1980 (O.L.H. Hemelvaart)
Vertrek : 7 u.

DUITSLAND

DAGREIS NAAR BRUHL

Vertrek : zondag 25-5-1980 (Pinksteren)

Uur : 6.30 u.

Via de autoweg rijden wij naar de Duitse grens en zo verder naar Phantasialand, waar U de ganse dag naar hartelust kunt gebruik maken van de diverse attracties in dit groots pretpark.

PRIJS : 560,—

500,— tot 12 jaar entreekaart inbegrepen.



FRANKRIJK

7 DAGEN LOURDES

Vertrekdata : zondag 8/6 - 13/7 & 7/9/80

Uur : 6.15 u.

Terug : zaterdag 14/6 - 19/7 - 13/9/80



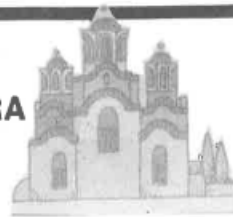
- 1e dag : via de autoweg naar Parijs. Middagmaal onderweg. Verder via Fontainebleau, Orléans naar Vierzon (avondmaal en logies).
- 2e dag : ontbijt en vertrek naar Chateauroux, Limoges en Bergerac. Na het middagmaal gelegenheid tot het proeven van de befaamde Monbazillac wijnen. Verdere doorreis naar Lourdes voor avondmaal en overnachting.
- 3e tot 5e dag : vrij verblijf met volledig pension te Lourdes. Tijdens het verblijf geleid bezoek aan de stad en de heiligdommen. U kan ook deelnemen aan de verschillende godsdienstige plechtigheden. Er worden U eveneens facultatieve uitstappen voorgesteld o.a. naar Gavarnie, Biarritz enz.
- 6e dag : ontbijt, over Tarbes en St. Gaudens naar het mooie Toulouse. Verder naar Monbazillac voor het middagmaal, en door het prachtige oostelijke gedeelte van het centraal massief met Cahors en Brive naar Limoges (bezoek). Verder naar Vierzon voor avondmaal en logies.
- 7e dag : ontbijt en verder huiswaarts via Parijs (stadsrondrit) en vrij middagmaal. Over de autostrade terug naar België.

PRIJS : 8/6 en 7/8 : 8.400 F
13/7 : 8.900 F



JOEGOSLAVIE

12 DAGEN JOEGOSLAVISCH RIVIERA



Vertrek : zaterdag 12/7/1980.

Uur : 6.30 u.

Terug : woensdag 23/7/1980.

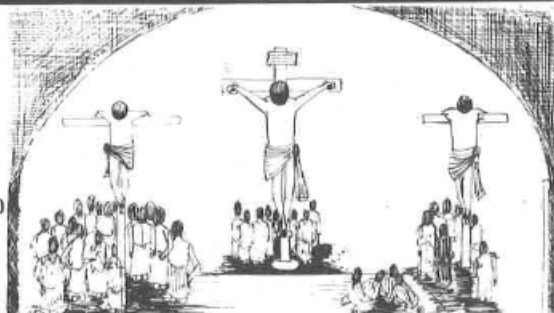
- 1e dag : Brussel, Namen, Bastogne, Arlon, Luxemburg, Remich (facultatief middagmaal onderweg), Merzig, Saarlouis, Saarbrücken, Pirmasens (avondmaal en logies).
- 2e dag : Ontbijt, we reizen verder via Annweiler, Landau, Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart, Ulm, Leipzig, (middagmaal), München, Rosenheim, Schwarzbach, Walserburg, Salzburg (avondmaal en logies).
- 3e dag : Ontbijt, via de Tauern autobaan en de Katschbergtunnel naar Spittal (middageten), verder naar Villach, Tarvisio, Pontebba, Udine, Trieste, Crikvenica (avondmaal en logies).
- 4e - 5e - 6e - 7e - 8e en 9e dag : Vrij verblijf in vol pension in Crikvenica. Facultatieve uitstappen o.a. naar de meren van Plitvice en de grotten van Postojna zullen U voorgesteld worden.
- 10e dag : Crikvenica, na het ontbijt vangen we de terugreis aan via Trieste, Venetië (middagmaal en bezoek aan de stad tot 17 u.). Langs de autoweg via Padova naar Trento (avondmaal en logies).
- 11e dag : Ontbijt, langs de Adige vallei tot Bolzano, verder naar Merano (halte). Doorheen de Val Venosta naar de Resia pas. Via Nauders, Ried, Landeck naar St. Anton (middagmaal). Na de middag bestijging van de Arlbergpas (1.800 m.). Door het prachtige Vorarlgebergte en via Langen, Bludenz en Feldkirch naar Liechtenstein. Halte in Vaduz. Via Bad Ragaz langs de Zürichsee over de autoweg naar Basel of omgeving (avondmaal en logies).
- 12e dag : Ontbijt, via de autostrade naar Offenburg, Kehl, Strasbourg, autostrade Thionville (facultatief middagmaal onderweg), Luxemburg, Bastogne, Brussel, Oudenaarde.

PRIJS : 14.400 F.

DUITSLAND

8 DAGEN OBERAMMERGAU

Passiespelen



Vertrekdata : maandag 14/7/1980 & maandag 1/9/1980

Uur : 6.30 u.

Terug : maandag 21/7/1980 & 8/9/1980

- 1e dag : via de autostrade doorheen Duitsland naar Karlsruhe (avondmaal en logies).
- 2e dag : Ontbijt, we reizen verder naar Oberammergau (avondmaal en logies), middagmaal onderweg.
- 3e dag : vol pension in Oberammergau en bijwonen van de passiespelen (entréekaart is in de prijs inbegrepen).
- 4e dag : na het ontbijt verlaten we Oberammergau en reizen verder via Innsbruck en de Arlbergpas. Middagmaal onderweg, en via Liechtenstein naar Wildhaus (avondmaal en logies).
- 5e en 6e dag : verblijf in ons 1e rangshotel in Wildhaus.
- 7e dag : ontbijt, we verlaten Wildhaus en bezoeken Einsiedeln (beroemd Zwitsers bedevaartsoord). Middagmaal en daarna via het vierwoudstedenmeer naar Epinal (avondmaal en logies).
- 8e dag : Ontbijt, daarna terug huiswaarts via Metz, Luxemburg, Bastogne.
- PRIJS : 15.100 F (entréekaart passiespelen inbegrepen).

SPANJE

10 DAGEN SPAANSE COSTA DORADA

Vertrek : donderdag 24/7/1980

Uur : 6.30 u.

Terug : zaterdag 2/8/1980



- 1e dag : Parijs, Auxerre, (facultatief middagmaal onderweg), Beaune, Châlon sur Saône, Maçon, Villefranche, Lyon of omgeving (avondmaal en logies).
- 2e dag : Ontbijt, we reizen verder via Valence, Montélimar, Orange, Nîmes, Montpellier, Béziers (middagmaal). Na de middag verder via Narbonne, Perpignan, en de spaanse grens over in La Junquera, autostrade Figueras, Gerona, Barcelona, Sitges (avondmaal en logies).
- 3e - 4e - 5e - 6e - 7e en 8e dag : Vrij verblijf in Sitges.
Facultatieve uitstappen zullen U voorgesteld worden.
- 9e dag : Sitges, na het ontbijt verlaten we onze zonnige verblijfplaats via Barcelona, Gerona, Figueras, La Junquera (grens), Perpignan, Narbonne of omgeving (middagmaal). Na het middagmaal reizen wij verder via Béziers, Montpellier, Nîmes, Orange, Montélimar, Valence, Vienne of omgeving (avondmaal en logies).
- 10e dag : Ontbijt, huiswaarts via Lyon, Villefranche, Maçon, Châlon sur Saône, Beaune, (facultatief middagmaal onderweg), Auxerre, Parijs... Oudenaarde.

PRIJS : 11.800 F.

DUITSLAND

3 DAGEN HEIDELBERG



Vertrek : vrijdag 15/8/1980

Uur : 7 u.

Terug : zondag 17/8/1980.

- 1e dag : Aken, autostrade tot afrit Kerpen, verder autostrade naar Bad Neuenahr, Ahrweiler, Andernach, Koblenz, daar verlaten we de autostrade richting Boppard aan de Rijn, (facultatief middagmaal), gelegenheid het mooiste gedeelte van de Rijn af te varen tot St. Goar-Loreley waar de car U op-pikt. Verder langs de autostrade naar Worms, Frankenthal naar Heidelberg.
- 2e dag : vrije voormiddag. Na het middagmaal korte stadsrondrit en bezoek aan het wereldberoemde Schloss met het befaamde «Wijnvat». Heerlijk zicht op Heidelberg en zijn omgeving.
Afscheidsavond in een typische Heidelberger Stimmung.
- 3e dag : terugkeer naar België via de autoweg, (facultatief middagmaal onderweg), verder over Koblenz, Aken... Oudenaarde.

PRIJS : 3.500 F.

DUITSLAND



2 DAAGSE REIS NAAR DE WIJNFESTEN IN ALTENAUH

Vertrek : zaterdag 4/10/1980

Uur : 7 u.

Terug : zondag 5/10/1980.

- 1e dag : Brussel, Verviers, Barrage d'Eupen, Monschau (vrij middagmaal), Blankenheim, Bad Münstereifel, Altenauh of omgeving (avondmaal en logies). Gemütliche «Weinabend».
- 2e dag : Vrije voormiddag, en facultatief middagmaal. We rijden langs de Ahrvallei tot Bad Neuenahr, onderweg bezoeken we een wijnkelder. Dan via de autoweg naar Kerpen, Aken... Oudenaarde.

PRIJS : 2.200 F.

NAMIDDAGUITSTAP NAAR DE MINARDSCHOUWBURG TE GENT

Datums : zondagnamiddag 12, 19 en 26/10/1980

Vertrek : 14.45 u.

PRIJS : 290 F (kaart inbegrepen).

UW REISBUREAU «DE SCHELDEVALLEI» DANKT U VOOR HET VERTROUWEN.



ALGEMENE VOORWAARDEN:

- Bij de inschrijving voor meerdagse reizen, wordt minimum 1/4 van de reissom als voorrecht gevraagd, het saldo minimum 10 dagen voor het vertrek. Voor dagreizen de volledige reissom.
- onze prijzen zijn te goeder trouw berekend, volgens de tarieven en de wisselkoersen die op 1 december 1978 golden. Elke wijziging kan er ons toe nopen de prijs aan te passen; Indien de verhoging echter 10 % overschrijdt, dan kan de reiziger zonder kosten het contract verbreken. In dit geval heeft hij recht op integrale terugbetaling van het reeds gestorte voorrecht.
- annulatie door de klant, ingeval van plaatsvervinger geen kosten, indien U een reisverzekering genomen hebt, eveneens geen kosten. Annulatie 20 dagen voor vertrek: 3.000 F onkosten, 10 dagen voor vertrek 50 % van de reissom, binnen de 10 dagen voor het vertrek 75 % van de reissom, ingeval van afwezigheid bij vertrek (zonder ernstige reden) 100 % van de reissom.
- de prijzen zijn berekend op basis van tweepersoonskamers, indien U een éénpersoonkamer vraagt, dient hiervoor het nodige supplement van 250 F per nacht bijbetaald te worden. Dit geldt eveneens indien U een kamer met bad of W.C. wenst. TE BESTELLEN BIJ UW INSCHRIJVING.
- Ingval van heilkracht of onvoldoende deelname aan een reis, behouden wij ons het recht voor deze af te lassen, zonder daarvoor schadevergoeding te betalen aan de ingeschrevenen, wel wordt de reeds betaalde som terugbetaald, of kan men inschrijven voor een andere reis.
- Iedere reiziger is voor zichzelf verantwoordelijk bij de douane.
- doen zich onderweg buitengewone omstandigheden of gevallen van overmacht voor (zoals natuurrampen, stakingen, ongelukken, verkeersonderbrekingen), die het normaal verloop van de reis verhinderen, kan de reisorganisator hiervoor niet aansprakelijk gesteld worden, en zijn bijkomende kosten van logies en eten ten laste van de klant.
- In de car is ieder door de autocaruitbater verzekerd, daarbuiten is ieder voor zichzelf verantwoordelijk. U kan eventueel een reisverzekering afsluiten, die U dekkt tegen ziekte, ongevallen, diefstal en annulatie. Inlichtingen op ons bureau.

P.R. 000-0164238-17
G.B. 285-0560049-97

TEL. 055/31 12 40
Vergunning C 3233

Bibliografie

Primaire Bronnen

België

Roeselare, BAAV

Oud Archief

1940-1950

1956

- Antwoord van secretaris Rik Tanghe aan G. Declercq, vertegenwoordiger West-Vlaamse economische raad op 27 juli 1956.

1963

- Telex gericht aan de heer Tanghe op 1 augustus 1963 door F. Cappelier met betrekking tot illegaal uitgevoerde Nederlandse pendelreizen.
- Varia: de toestand in het autocarbedrijf: volledige vrijheid of sanering?

1942-1946

1945

- Brief afkomstig van de établissements Outimac m.b.t. aankoop nieuwe Amerikaanse bussen, ontvangen op 12 mei 1945.
- Een belangrijk onderhoud tussen [sic] het hoger [sic] bestuur der Diensten voor het Personenvervoer, van het Ministerie van Verkeerswezen en een afgevaardigde onzer Nationale Minister.
- Brief uit 1945 gericht aan de autocarfederatie door Mantien Snuffelaar, autobusuitbater te Zoutenaie

1946

- Hoe de fiscus werkt voor de economische herleving, gedateerd 10 januari 1946.
- Brief gericht aan Mijnheer Catteeuw, gedateerd 21 maart 1946.
- Correspondentie van het Ministerie van Verkeerswezen: Algemene Directie van het Vervoer gericht aan autocarondernemer Karel Ramoudt, gedateerd 20 mei 1946.
- Brief gericht aan Ernest Meier, autocarist uit Oostende met betrekking tot de kostprijs van enkele bestemmingen in binnen- en buitenland. Gedateerd 16 april 1946.

1947

- Bericht van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen aan de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters van België met betrekking op het uitvoeren van toeristische rondes.
- Brief gericht aan de Nationale Federatie van Autobus- en Autocarondernemers door L. Konings om inlichtingen te verwerven voor grensoverschrijdend toeristisch verkeer naar Nederland. April 1947.

1948

- Document gericht aan de Nationale Federatie van Autobus en Autocaruitbaters door Cyriel Deback met betrekking tot het uitvoeren van autocardiensten op zon- en feestdagen.

1945-1962

1947

- Autoocaristen, de huidige formaliteiten te vervullen voor de groepsreizen naar Holland.

1948

- Briefwisseling van 17 maart tussen de secretaris van de Nationale Federatie gericht aan de heer Theo Denoyel m.b.t. het uitvoeren van reizen naar Frankrijk.

1948-1962

1950

- Bericht van secretaris Rudolf Vanmoerkerke van de Nationale Federatie van Autobus- en Autocaruitbaters, afdeling West-Vlaanderen, met betrekking tot het publiceren van een nieuwe reeks uitstappen waarover eveneens een overeenkomst werd bereikt.
- Reclamepamflet uit 1950 voor het autocarbedrijf Grey-Red-Cars voor het toeristisch seizoen.
- Reclamepamflet uit 1950 voor het autocarbedrijf Ostendia Cars 'Excursions by luxurious motor-cars'.
- Reclamepamflet uit 1950 voor het autocarbedrijf Belgian Automobile Tours.

1957

- Lijst van Belgische ondernemingen die langs de federatie een persoonlijke vergunning aangevraagd hebben voor het ledig overschrijden der Nederlandse grens.

1960-1970

1960

- Betreft Beneluxakkoord- nieuwe bepalingen inzake autocardiensten, circulaire van het Ministerie van Verkeerswezen, 28 december 1960.

1961

- Belangrijke kustproblemen in de kamer, een pleidooi van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, ingekomen op 19 juni 1961.

1969

- Memorandum van 12.06.69 betreffende onder meer de statuten van toetreding tot het beroep en de beperking van de autocar- en bijzondere diensten-vergunning. Blad 1.

1971

- Verslag van de vergadering van de werkgroep van 30 september 1975 ter voorbereiding van het autocarkomitee van dinsdag 14 oktober 1975. Blad 3

1950-1960

1962

- Nota betreffende de belangrijkste beroepsproblemen van de autobus- en autocarondernemers ter gelegenheid van het 22^e jaarlijks banket en avondfeest van de Beroepsvereniging, opgesteld op 28.10.1962. blad 3.

1963

- Nota m.b.t. enkele beroepsproblemen gemeen aan de exploitatie van autocardiensten voor toeristen, opgesteld 2 maart 1963 door R. Vanmoerkerke, nationaal voorzitter, sectie autocar dienst. Blad 2
- Studie over de autocar opgemaakt door dhr. Rik Tanghe, Sekretaris van de BAAV

1960-1970

1967

- Betreft Europees Controle-dokument, tekst door A. Dewant en R. Molenaar.

1971

- Verslag van de vergadering van de werkgroep van 30 september 1975 ter voorbereiding van het autocarkomitee van dinsdag 14 oktober 1975.

Secundaire Bronnen

Artikels in periodieke tijdschriften

Belenky (M.). "From Transit to Transistoire: The Omnibus and Modernity." In: *Nineteenth-Century French Studies*, 35 (2007), 2, pp. 408-421.

Costa (A.) en Fernandes (R.). "Urban public transport in Europe: Technology diffusion and market organisation." In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46 (2012), 2, pp. 269-284.

Coulier (R.F.). "Omtrent de Oostende-Doverlijn." In: *De Grote Rede*, (2007), 20, pp. 12-21.

Devroe (K.). "Het autocarvervoer als economische sektor." In: *West-Vlaanderen werkt: tijdschrift van de westvlaamse economische raad*, 7 (1965), 1, pp. 14-17.

Drenth (J.H.). "40 jaar vervoer." In: *'t Stoplicht: bedrijfsorgaan van de N.V. autobusonderneming Maarse & Kroon*, 4 (1963), 7, pp. 3-8.

Enoch (Y.). "Contents of Tour Packages: A cross-cultural comparison." In: *Annals of Tourism Research*, 23 (1996), 3, pp. 599-616.

Evans (F.). "Steam Road Carriages of the 1830s: Why did they fail?" In: *Transactions of the Newcomen Society*, 70 (1998), 1, pp. 1-25.

Furlough (E.). "Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s." In: *Comparative Studies in Society and History*, 40 (1998), 2, pp. 247-282.

Gauf (D.) en Hughes (H.L.). "Diversification and German Tour Operators: the case of TUI and Coach Tourism." In: *Tourism Economics*, 4 (1998), 4, pp. 325-337.

Hubert (M.). "Expo 58 en 'koning auto': welke toekomst voor de grote wegeninfrastructuur in Brussel?" In: *Brussels Studies*, (2008), 22, pp. 1-20.

Kaiserfeld (T.). "From Sightseeing to Sunbathing: Changing Traditions in Swedish Package Tours; from Edification by Bus to Relaxation by Airplane in the 1950s and 1960s." In: *Journal of Tourism History*, 2 (2010), 3, pp. 149-163.

Kariel (H.G.) en Kariel (P.E.). "Socio-cultural impacts of tourism: an example from the Austrian Alps." In: *Mountain Research and Development*, 9 (1982), 1, pp. 59-70.

Kopper (C.M.). "The Breakthrough of the Package Tour in Germany after 1945." In: *Journal of Tourism History*, 1 (2009), 1, pp. 67-92.

Labeau (G.). "Quelques aspects de la consommation touristique." In: *Cahiers Economiques de Bruxelles*, 17 (1963), 1, pp. 71-152.

Laconte (P.). "Smart Segments for Urban Public Transportation: An International Survey of Practices." In: *Japan Railway Transport Review*, 32 (2002), september, pp. 4-11

Lowing (G.). "The European Coach/Bus Holiday Market." In: *EIU Travel & Tourism Analyst*, 1 (1990), 6, pp. 5-16.

Marsman (H.). "40 jaar autobustechniek." In: *'t Stoplicht: bedrijfsorgaan van de N.V. Autobusonderneming Maarse & Kroon*, 4 (1963), 7, pp. 9-14.

Mulley (C.). "Passenger transport in the UK 1920-1950: The drive for 'co-ordination' of transport modes." In: *Working Paper ITLS-WP-10-03*, pp. 1-12.

Page (S.J.). "The European Coach Travel Market." In: *EIU Travel & Tourism Analyst*, 4 (1994), 1, pp. 19-39.

Schmieding (H.). "How to fill a dollar gap? Observations on the liberalization of West-Germany's external trade and payments 1947-1958." In: *Kiel Working Papers*, 291 (1987), pp. 1-48.

Taylor (E.L.). "The Development of Motor Coach Touring." In: *Tourism Review*, 11 (1956), 1, pp. 20-23.

Towner (J.). "Approaches to Tourism History." In: *Annals of Tourism Research*, 15 (1988), 1, pp. 47-62.

Turack (D.C.). "Freedom of Movement and the Travel Document." In: *California Western International Law Journal*, 4 (1973), 1, pp. 8-43.

Van der Wee (H.). "België en de economische uitdaging van de twintigste eeuw." In: *BMGN – Low Countries Historical Review*, 102 (1987), 2, pp. 195-210.

Quiroga (I.). "Characteristics of Package Tours in Europe." In: *Annals of Tourism Research*, 17 (1990), 2, pp. 185-207.

Walton (J.K.). "The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europa, 1930-1970." In: *Journal of Transport History*, 32 (2011), 2, pp. 145-163.

Periodiek Tijdschrift Transport en Toerisme

Berendes (A.). "Groot Toerisme." In: *Transport*, 9 (1953), 59, pp. 19-26.

Brackx (G.). "De gevolgen van de devaluatie van het pond voor het westvlaamse autocarbedrijf." In: *Transport en Toerisme*, 24 (1968), 4, p. 9.

De Borger (R.). "50 jaar FBAA... Even napraten over wat er voordien gebeurde..." In: *Transport en Toerisme*, 35 (1979), 376, s.p.

Desmedt (A.). "Wij reizen om te leren." In: *Transport*, 7 (1951), februari, pp. 24-25.

De Want (A.). "De Autocar. Voorloper van het Toerisme." In: *Transport en Toerisme*, 33 (1978), 369, pp. 17-19.

De Want (A.). "Tweede dag van het autocarisme." In: *Transport en Toerisme*, 36 (1981), 396, p. 8.

De Want (A.). "Aktiviteitenverslag 1980 van de autocarsektor door de Voorzitter." In: *Transport en Toerisme*, 36 (1981), 397, p. 10-11.

Glorieux (L.). "Het fenomeen autocar: voordelen, noden, eigenheden." In: *Transport en Toerisme*, 31 (1976), 337, s.p.

Hoyez (L.). "Het toerisme per autocar in België." In: *Transport, Maandelijkse Revue*, 2 (1945), 8, pp. 6-7.

Ickx (J.). "Op weg naar de eeuw van de autocar." In: *Transport en Toerisme*, 31 (1975), 325, pp. 45-48.

I.R.U. "De belangrijkheid van de autocar op de toeristische markt." In: *Transport en Toerisme*, 32 (1976), 339, pp. 13-15.

Rockmann (W.). "Onze problemen met het buitenland." In: *Transport en Toerisme*, 40 (1984), 442, pp. 18-19.

Van den Eynde (J.). "50 jaar autocar." In: *Transport en Toerisme*, 32 (1976), 3, s.p.

Van der Steen (J.). "Wat brengt ons het autosalon 1967." In: *Transport en Toerisme*, 23 (1967), 227, pp. 13-15.

Vaneekhout (S.). "The Empire of Rudolf Vanmoerkerke." In: *Transport en Toerisme*, 45 (1989), 8, p. 5.

Vanmoerkerke (R.). "Engelse Cars te Oostende." In: *Transport*, 8 (1952), 26, pp. 3-5.

Van Setten (D.). "Internationaal toerisme." In: *Transport*, 9 (1953), 63, pp. 3-10.

Nuyens (J.). "50 jaar in dienst van het publiek." In: *Transport en Toerisme*, 31 (1975), 324, pp. 19-20.

S.n. "Autobussen ter Beschikking in Engeland." In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 2 (1945), november, s.p.

S.n. "Opeisingen en Oorlogsschade." In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), maart, pp. 2-3.

S.n. "Een Autocarist van de Kuststreek schrijft ons." In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), april, p. 10.

S.n. "Terugkeer tot de vrijheid inzake automobielerverkeer: mededeling van het ministerie van economische zaken." In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), mei, p. 23.

S.n. "De toekomst der Autobus- en Autocaruitbaters??? Onzeker!!!" In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), juni, pp. 3-4.

S.n. "Onze toeristische nijverheid begint te herleven." In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), juni, p. 15.

S.n. "Het Regiem der Paspoorten." In: *Transport: Maandelijkse Revue*, 3 (1946), juni, p. 23.

S.n. "Het Amerikaans Toerisme in Europa." In: *Transport*, 6 (1949), april, p. 12.

S.n. "Het Engels Toerisme in België." In: *Transport*, 6 (1949), april, p. 12.

S.n. "Europa verwacht 400.000 Amerikaanse toeristen." In: *Transport*, 7 (1950), mei/juni, p. 12.

S.n. "De actie der Europese Commissie voor het Toerisme." In: *Transport*, 7 (1950), mei/juni, p. 12.

S.n. "Verhoging van het contingent deviezen ten behoeve der Engelse toeristen die naar België komen." In: *Transport*, 7 (1950), mei/juni, p. 12.

S.n. "Het toerisme per autocar of 'Hoe reizen in 1975'?" In: *Transport en Toerisme*, 31 (1975), 325, pp. 39-40.

S.n. "Handleiding Autocardiensten." In: *Transport en Toerisme*, 34 (1978), 383, pp. 17-23.

S.n. "Al wat de autocars mogen en niet mogen zonder machtiging." In: *Transport en Toerisme*, 35 (1980), 384, pp. 16-17.

S.n. "De autocarpolitiek in Oost- en West-Vlaanderen." In: *Transport en Toerisme*, 36 (1980), pp. 12-14.

S.n. "De blokkade van Oostende." In: *Transport en Toerisme*, 36 (1980), 386, s.p.

S.n. "De autocar doorgelicht." In: *Transport en Toerisme*, 40 (1984), 440, pp. 16-27.

Periodiek Tijdschrift Federale Berichten

- S.n. "Autocar-marginalia." In: *Federale Berichten*, 2 (1961), 22, s.p.
- S.n. "1967: jaar van stilstand voor de Britse verlofgangers." In: *Federale Berichten*, 1 (1967), 10, p. 74.
- S.n. "Meer dan 500 km en 's nachts rijden in Frankrijk." In: *Federale Berichten*, 1 (1967), 5, s.p.
- S.n. "Het internationale vervoer per toerwagen." In: *Federale Berichten*, 2 (1968), 13, s.p.
- S.n. "Het internationale vervoer per toerwagen II." In: *Federale Berichten*, 2 (1969), 13, s.p.
- S.n. "Het internationale vervoer per toerwagen III." In: *Federale Berichten*, 2 (1968), 15, s.p.
- S.n. "De E.E.G.-vervoerpolitiek." In: *Federale Berichten*, 2 (1968), 19, s.p.
- S.n. "Allerhande nieuws." In: *Federale Berichten*, 1 (1967), 4, s.p.
- S.n. "Toespraak van de heer Robert Sercu, schatbewaarder en voorzitter van de sectie autocar." In: *Federale Berichten*, 2 (1968), 9, s.p.
- S.n. "Toespraak van de H. Jean Popelier, ondervoorzitter en voorzitter van de sectie bijzondere autobudsdiensten." In: *Federale Berichten*, 2 (1968), 22, s.p.
- S.n. "Het internationale vervoer per Toerwagen." In: *Federale Berichten*, 2 (1968), 13, s.p.
- S.n. "Afzonderlijke Problemen." In: *Federale Berichten*, 4 (1971), 50, s.p.
- S.n. "De Nieuwigheden in de Autocarsector." In: *Federale Berichten*, 8 (1975), 65, s.p.
- S.n. "De autocarondernemers en de wet van vraag en aanbod." In: *Federale Berichten*, 13 (1980), 100, s.p.
- S.n. "Naar woelige dagen aan de Kust." In: *Federale Berichten*, 23 (1980), 99, s.p.
- S.n. "Van creeër carwerk tot ..." In: *Federale Berichten*, 13 (1984), 120, s.p.
- Glorieux (L.). "Gaat het dan echt zo goed?" In: *Federale Berichten*, 7 (1974), 60, s.p.
- Deprez (R.). "Toespraak voor het congres." In: *Federale Berichten*, 5 (1972), 54, s.p.
- Glorieux (L.). "Bedenkingen bij een slecht seizoen." In: *Federale Berichten*, 10 (1977), 84, s.p.

Bijdragen in verzamelwerken en jaarboeken

Coppens (M.). “De democratisering van het luchtruim.” In: Coppens (M.), ed. *Sabena: de toekomst kwam uit de lucht: een geschiedenis van de Belgische luchtvaart*. Gent, Borgerhoff & Lamberigts, 2011, pp. 136-151.

Decq (O.) en Hellmann (Y.). “The History of French Motorway Design.” In: Houben (F.) en Calabrese (L.M.), eds. *Mobility: a room with a view*. Rotterdam, NAI Publishers, 2003, pp. I-VIII.

Godschalk (J.J.). “De Gouden Jaren van het Gouden Tijdperk: ‘die tijd komt nooit meer terug’.” In: Godschalk (J.J.), ed. *Die tijd komt nooit meer terug: de arbeidsmarkt aan het eind van de eeuw*. Amsterdam, Het Spinhuis, 1999, pp. 1-8.

Holding (D.). “Continental Coach Holidays after 1980.” In: Callaghan (P.), ed. *Travel & Tourism*. Newcastle upon Tyne, Centre for Travel & Tourism in Association with Business Education Publishers, 1994, pp. 243-244.

Lyth (P.). “Flying Visits: the Growth of British Air Package Tours 1945-1975.” In: Segreto (L.), Manera (C.) en Pohl (M.), eds. *Europe at the Seaside: The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*. New York, Berghahn Books, 2009, pp. 11-28.

Moens (T.). “Op Bedevaart!” In: De Herdt (R.), ed. *Op Vakantie!* Gent, Viat, 2010, pp. 81-93.

Molenaar (M.) en Miry (M.). “Les Transports en Autocar.” In: Haulot (A.), ed. *Stages de Formation Touristique: les transports et le tourisme*. Brussel, Editions Est-ouest, 1966, s.p.

Page (S.). “Transport and Tourism.” In: Lew (A.A.), Hall (C.M.) en Williams (A.M.), eds. *A Companion to Tourism*. Hoboken (New York), Wiley-Blackwell, 2004, pp. 146-158.

Reunis (E.). “De charters en de andere Belgische maatschappijen.” In: Coppens (M.), ed. *Sabena: de toekomst kwam uit de lucht: een geschiedenis van de Belgische luchtvaart*. Gent, Borgerhoff & Lamberigts, 2011, pp. 170-180.

Walton (J.K.). “Histories of Tourism.” In: Jamal (T.) en Robinson (M.), eds. *The SAGE Handbook of Tourism Studies*. Londen, SAGE, 2009, pp. 115-129.

Witte (E.). “Vlaanderen in de fifties.” In: Absilis (K.) en Jacos (K), eds. *Van Hugo Claus tot hoelahoep: Vlaanderen in beweging 1950-1960*. Antwerpen, Garant, 2007, pp. 31-43.

Literatuur

- Bagwell (P.S.). *The Transport Revolution 1770-1985*. Londen, Routledge, 1988, 474 p.
- Buswell (R.J.). *Mallorca and tourism: history, economy, and environment*. Buffalo, Channel View Publications, 2011, 213 p.
- Barker (T.C.) en Gerhold (D.). *The Rise and Rise of Road Transport*. New York, Cambridge University Press, 1995, 87 p.
- Bell (C.) en Lyall (J.). *The Accelerated Sublime: landscape, tourism, and identity*. Westport, Praeger, 2002, 211 p.
- Blair (A.). *The European Union since 1945*. Harlow, Pearson Education, 2005, 232 p.
- Brady (H.). *Saving Schengen: How to protect passport-free travel in Europe*. London, The Centre for European Reform, 2012, 48 p.
- Burkart (A.J.) en Medlik (S.). *Tourism: past, present and future*. Londen, Heinemann, 1974, 354 p.
- Claeys (U.). *Toerisme in Historisch Perspectief*. Brussel, s.n., 1988, s.p.
- Croft (D.J.). *Bradford Transport*. Stroud, Amberly, 2010, 127 p.
- Constandt (M.). *Een Eeuw Vakantie: 100 jaar toerisme in West-Vlaanderen*. Tielt, Lannoo, 1986, 160 p.
- Constant (H.). *Instappen a.u.b.! Honderd jaar buurtspoorwegen in België*. Antwerpen, De Nederlandsche Boekhandel, 1985, 232 p.
- Callaghan (P.). *Travel & Tourism*. Newcastle upon Tyne, Centre for Travel & Tourism in Association with Business Education Publishers, 1994, 296 p.
- Dedman (M.J.). *The Origins and Development of the European Union 1945-1995: a history of European integration*. London, Routledge, 2000, 145 p.
- De Groote (P.). *Toerisme: algemene inleiding*. Tongeren, Patrick De Groote, 1988, 247 p.
- Duval (Y.) en Van Lierde (G.). *Gesprekken met onze reispioniers: de ontwikkeling van het toerisme in België via een 60-tal interviews: 1949-1999*. Mechelen, Travel Productions, 1998, 255 p.
- Easdown (M.). *Lancashire's seaside piers: also featuring the piers of the River Mersey, Cumbria and the Isle of Man*. Barnsley, Wharncliffe Books, 2009, 192 p.
- Ennekens (K.). *Verhalenbazaar: vakantieherinneringen van 1930 tot 1980*. Antwerpen, Pandora, 2008, 128 p.
- Grégoire (J.M.). *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking*. Brussel, Simon Stevin, 1985, 216 p.
- Grandits (H.) en Taylor (K.). *Yugoslavia's Sunny Side: A History of Tourism in Socialism (1950s-1980s)*. Budapest, Central European University Press, 2002, 438 p.
- Glorieux (L.). *De toekomst van de autocar, de autocar van de toekomst: analyse van de mogelijkheden*. Kortrijk, Cartouristiek, 1999, 323 p.
- Glorieux (L.), Van der Wiele (G.) en Willem (G.). *Inleiding tot de theorie van het autocartoerisme*. S.l.n.d., s.n., s.p.

- Gregersen (E.). *The Complete History of Wheeled Transportation: from cars and trucks to buses and bikes*. New York, Britannica Educational Pub, 2012, 156 p.
- Hessels (A.). *Vakantie en Vakantiebesteding sinds de Eeuwwisseling*. Tilburg, Gianotten, 1973, 319 p.
- Jacobs (E.). *Wegverkeer*. Antwerpen, Vlaams Economisch Verbond, 1975, 117 p.
- Kaye (D.). *Old buses*. Aylesbury, Shire Publications, 1982, 32 p.
- Kosters (M.J.). *Inpakken en wegwezen: verhandeling over toeristisch vervoer*. Breda, Stichting Nederlands Wetenschappelijk Instituut voor Toerisme en Rekreatie, 1983, 384 p.
- Kuipers (H.). *Geschiedenis van de autobus*. Alkmaar, de Alk, 1967, 64 p.
- Lay (M.G.). *Ways of the world: a history of the world's roads and of the vehicles that used them*. New Brunswick, Rutgers University Press, 1992, 401 p.
- Lickorish (L.J.) en Jenkins (C.L.). *An Introduction to Tourism*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1997, 244 p.
- Löfgren (O.). *On Holiday: a history of vacationing*. Berkeley, University of California Press, 2002, 320 p.
- Middleton (T.C) en Lickorish (L.J.). *British Tourism: the remarkable story of growth*. Oxford, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2006, 228 p.
- Michanetzki (M.T.). *IRU: past and present challenges: road transport on the eve of the XXIst century: past and present challenges: the jubilee book 1948-1998*. Genève, IRU, 1998, 159 p.
- Motavalli (J.). *Forward Drive: the race to build "clean" cars for the future*. San Francisco, Sierra Club Books, 2000, 273 p.
- Pack (S.D.). *Tourism and Dictatorship: Europe's Peaceful Invasion of Franco's Spain*. New York, Palgrave Macmillan, 2006, 273 p.
- PAM Vermeulen. *PAM Vermeulen: 75 jaar, 1927-2002*. Antwerpen, s.n., 2002, 40 p.
- Peeters (J.). *Het openbaar vervoer in België 1945-1960: beleid en realiteit*. Bergen, TSP, 2010, 287 p.
- Renoy (G.) en De Moor (P.). *Honderd jaar toerisme*. Tiel, Lannoo, 1997, 175 p.
- Roess (R.P.) en Sansone (G.). *The wheels that drove New York: a history of the New York City Transit System*. New York, Springer, 2013, 430 p.
- Ryckewaert (M.). *Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State*. Rotterdam, 010, 2011, 367 p.
- Schipper (F.). *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century*. Amsterdam, Aksant, 2008, 318 p.
- Segreto (L), Manera (C.) en Pohl (M.). *Europa at the Seaside: the Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*. New York, Berghahn Books, 2009, 304 p.
- Siebens (I), Addiers (M.), Troukens (G.), et al. *Handboek Toerisme: overzicht van de reissector en de transportmiddelen*. Leuven, LannooCampus, 2013, 365 p.
- Smits (C.). *Onze autobus in beeld*. Edegem, Smits, 1976, s.p.

- Torpey (J.C.). *The invention of the passport: surveillance, citizenship and the state*. Cambridge, Cambridge University Press, 2000, 211 p.
- Townsend (A.). *The Charabanc: the early days of motorised coach travel*. Stroud, Amberley, 2012, s.p.
- Tunis (E.). *Wheels: A Pictorial History*. Baltimore, JHU Press, 2002, 96 p.
- Vandeputte (R.). *Economische Geschiedenis van België: 1944-1984*. Tielt, Lannoo, 1985, 240 p.
- Vandeputte (R.). *Sociale Geschiedenis van België: 1944-1985*. Tielt, Lannoo, 1987, 208 p.
- Vanhove (R.). *Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking*. Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1969, 262 p.
- Vanneste (L.), ed. *De Jaarlijkse Vakantie in België: het ontstaan en de evolutie tot op heden*. Brussel, RJV, 2012, 55 p.
- Van der Herten (B.), Van Meerten (M.) en Verbeurgt (G.). *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*. Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2001, 476 p.
- Verleyen (F.) en Vanmoerkerke (R.). *Rudolf Vanmoerke: met de zon als bondgenoot*. Brussel, Elsevier, 1986, 148 p.
- Votolato (G.). *Transport Design: a travel history*. Londen, Reaktion, 2007, 239 p.
- Weber (D.). *De blijde intrede van de automobiel in België: 1895-1940*. Gent, Academia Press, 2010, 294 p.
- Westvlaams Economisch Studiebureau. *Struktuur en ontwikkeling van het vakantiepatroon van de Belgische bevolking 1967-1972*. Brugge, WES, 1975, 210 p.
- WES. *Verblijfsrecreatieve attitudes en gedragingen van de Belgische bevolking 1979*. Assebroek, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1980, 352 p.
- WES. *Toeristische Gedragingen en Attitudes van de Belgen in 1985*. Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau: Afdeling Toeristisch Onderzoek, 1987, s.p.
- WES. *Reisgedrag van de Belgen in 1988*. Brugge, Westvlaams Economisch Studiebureau, 1991, s.p.
- Wolf (W.). *Car Mania: a critical history of transport*. London, Pluto Press, 1996, 246 p.
- Zaiotti (R.). *Cultures of Border Control: Schengen and the evolution of European frontiers*. Chicago, University of Chicago Press, 2011, 280 p.

Krantenartikelen

Huilmand (R.). "Britse autocars nemen de Belgen de kaas van hun brood." In: *De Zeewacht*, 14.04.1954, s.p.

Veltman (J.). "De Engelsen komen niet..." In: *De Standaard*, 01.08.1961, s.p.

Onuitgegeven licentiaatsverhandelingen

Nuyens (R.). *Het Vervoer van Engelse Toeristen per Autocar vanuit Oostende*. Antwerpen (onuitgegeven licentiaatsverhandeling UFSIA), 1966, 70 p.

Berckmans (W.). *Het Belgisch Autocartoerisme*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling COOVI), 1972, 43 p.

Websites

Gould (P.). "The Horse Bus: 1662-1932." In:
<http://www.petergould.co.uk/local_transport_history/generalhistories/general/horsebus.htm>,
geraadpleegd op 28.06.14.

S.n. "The Treaty of Rome: 25 March 1957." In: < <http://www.gleichstellung.uni-freiburg.de/dokumente/treaty-of-rome>>, geraadpleegd op 12.07.14.