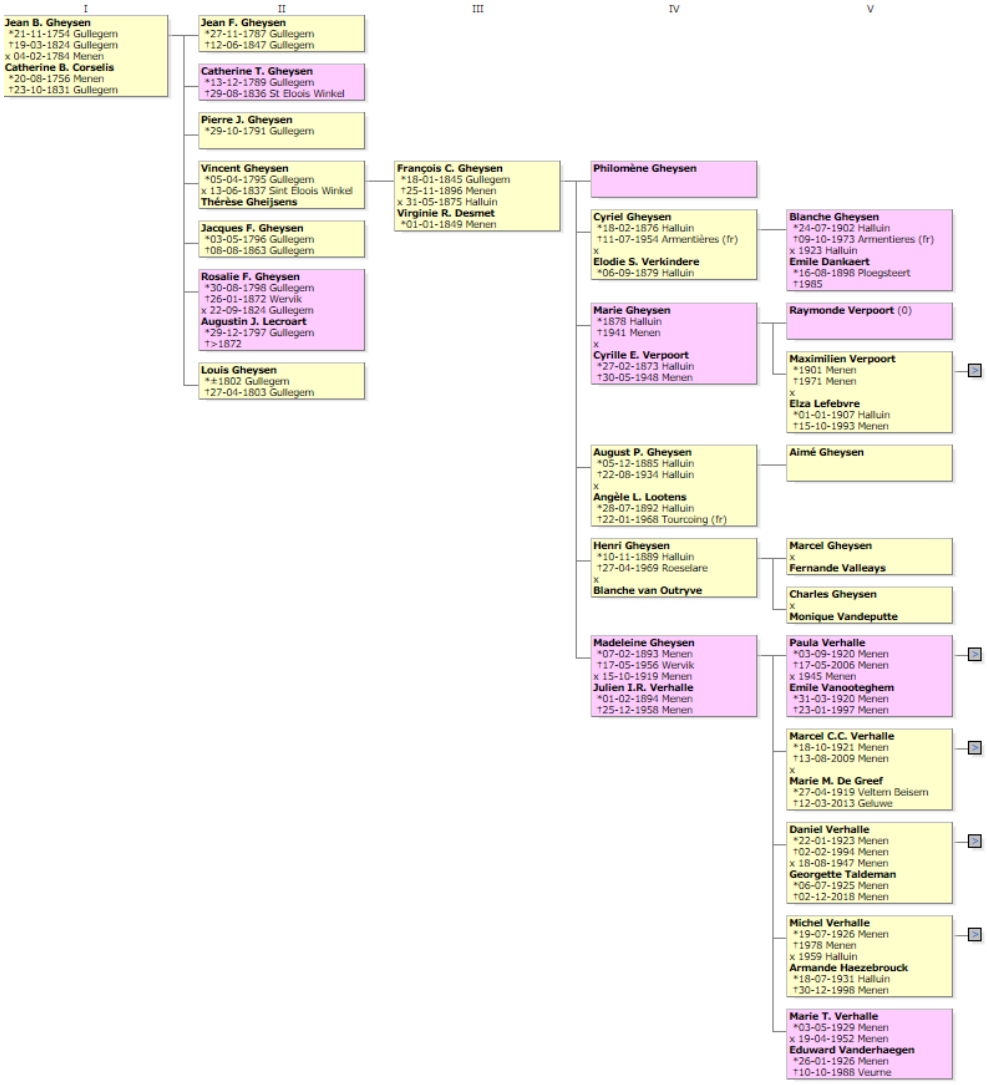
1. Préalable

L'entreprise "Gheysen & Verpoort" avec racines indéniables à Halluin est un exemple d'un modèle d'entreprise familiale.
Envisagé d'avance d'ou vient la famille Gheysen et Verpoort - une histoire "an sich".

1.1. La famille "Gheysen"

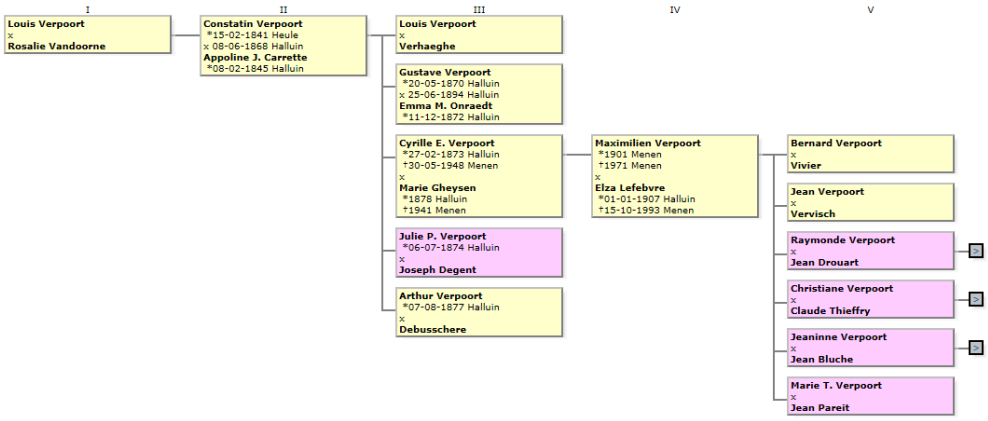
Pour l'origine de la famille "Gheysen" il faut retourner aux 18° siècle dans les environs de "Gullegem" près de Courtrai filiation de Jean Baptiste Gheysen – voir en dessous une premier aperçu de la branche familiale de "Gheysen"



Il s'agit en effet de François Gheysen, née le 18-01-1845 à « Gullegem » (près de Courtrai) et décédé le 25-11-1896 à Menin – marié le 31-05-1875 à Halluin avec Virginie Desmet née le 01-01-1849

1.2. La famille "Verpoort"

Appartenant à cette branche familiale, immédiatement il y a moins de détails qui peuvent être retrouvés sauf qu' aussi les racines des "Verpoort's" sont à retrouver dans les environs de "Courtrai" cette fois à "Heule" – aussi tout près de « Gullegem » et de Courtrai



2. Connection Gheysen & Verpoort

A partir de ce qui précède, il est bien clair que les deux familles sont venues de la région de Courtrai pour 's installer à Halluin, partiellement à Menin, raison inconnu à ce moment, mais probablement en espérance de trouver des meilleures conditions de vie dans le nord de la France dans cette époque.

C'est en effet le mariage entre Cyrille Verpoort et Marie Gheysen, tous les deux née à Halluin et décédé à Menin qui sont à l'origine de la société « Gheysen & Verpoort » par leur fils Maximilien (Max) et Henri Gheysen.

3 Société Gheysen & Verpoort

3.1 Première société Gheysen & Verpoort

Avant la guerre de 1914 Cyrille Verpoort avait déjà commencé à travailler (lire était ou a montré) une certaine dans le secteur des automobiles.
Apparemment les première clients était Emile Delaragère, Paul Verkindere .
Il avait commencé avec la vulcanisation des pneus d'autos, après il avait acheté pour revendre deux voitures automobiles.
Dans cette période il cherchait pour travailler une place plus adapté que celle du "café du centre" (dans le temps rue de la gare- après rue Marthe Nollet 22). C'était le commencement.



Après la guerre (Guerre Mondiale I) , il eut presque immédiatement la clientèle d'un certaine « Gustave Beernaert » qui revenait de Rouen, ou qui il a passé la guerre, ceci avec 3 camions "Velie" et une voiture FN.

En 1919, Henri Gheysen acheta plusieurs motos « Triumph » à l'armée Française. (voir photo a droite)
Henri Gheysen, déjà proche de la famille Verpoort (voir aussi les mémoires des deux en annexe 1 & 2), accompagna souvent Max (Maximilien) Verpoort.
Henri, d'autant plus qu'il décida d'acquérir deux épaves de camions de l'armée Française.

Comme Cyrille et Max (Verpoort) était fort intéressé de cette achat d'Henri, ils (Cyrille et Max) ont visité régulièrement l'atelier provisoire d'Henri dans « la rue des écoles » à Halluin.
Quelque temps après Cyrille est venue à savoir que « Florent Bruggeman » a dans son atelier un camion Allemand.
Cyrille en déduit qu'il y avait un certain potentiel de commerce de matériel automobile en Belgique.

C'est alors qu'il proposa a Henri (Gheysen) de s'associer avec lui.
Henri Geysen accepta immédiatement.
Pour lancer une telle entreprise, il fallait de l'argent, et c'est l'une des raisons pour lesquelles il cherchait un associé.

Cyrille Verpoort envisageais d'abord de s'associer à Fred Monteyne soit disant appelé (Stockvis).
Cependant, comme Henri (Gheysen) disposait également de fonds, et que Cyrille était moins doué dans la domaine mécanique (d'automobile) et que Henri Gheysen avait déjà montré son intérêt pour tout ce concernait l'automobile et en connexe, la proposition fut faite à Henri Gheysen.

Cette association était, de plus, perçue comme une avantage pour Henri : Cyrille Verpoort se distançait au profit d'un partenariat pour la commerce de bicyclettes et de motocyclettes, sans contrepartie.

Ils ont acheté , pour commencer, deux épaves de camions, de l'un était un camion et l'autre plutôt une remorque. Ils ont décidé de ne pas les revendre mais de commencer une affaire de transport.
Un certain « Mr. Couvreur » fut le premier chauffeur.
Pour réviser les épaves, il fallait un localité plus adapté. Henri avait trouver une dans la rue Royale (à Menin), appartenant à Mme Vuylsteke qu'il connaissait bien (Mme Vuylsteke était apparenté à des brasseurs de « Geluwe »).

Ils ont entretemps acheté du matériel à Bressoux (Liège) et à Wilrijck (Anvers) notamment un Daimler et un Jeffries, puis a Lille des Berliet CBA et en suite surtout a Roubaix des camions « Peerles ».

Suite, a partir des renseignements, pris chez le chauffeurs, il y avait - concernant des camions vendus et à vendre en France et en provenance de l'armée Américaine (provenance du première guère mondiale).
Ils on cherché ou ils pourraient trouver de tells camions.

C'était dans la magazine "l'auto" ou ils on trouvé des annonces concernant des U.S.A Liberty, des A.S., et des G.M.C etc…..

La décision a été pris d'aller a Paris pour visiter les sociétés qui on mis une annonce.
C'était Max et Henri qui ont accepté le défi.
Chez " Clarisse et Dujardin" ils on appris qu'il avait une succursale à Tourcoing.

Ensuite, « Willème » a été visité, un ancien simple garage à Lavalois-Perret.
Un devis a été obtenu pour des camions « Liberty » ; il a toutefois été décidé, de manière intéressante, de consulter une troisième option. C'était "Omer Samyn", sa spécialité était uniquement la vente des pièces détachés des camions Liberty.



Entretemps 'l'affaire de transports marchais très bien, grâce à les efforts d'Henri.
Cyrille avait, déjà avant la guerre, voulu faire une affaire dans le domaine « taxi, » aussi suite a l'achat un "nagant" [1].
Cyrille s'arrangera avec Henri pour créer une entreprise de taxis.
Le but principal était de visiter les champs de bataille de la Première Guerre mondiale ; par conséquent, la plupart des clients étaient des Anglais .
Chauffeurs de service des taxi était en même temps Cyrille Gheysen, Henri Gheysen et Max Verpoort.

En 1922, Samyn signale que des camions Liberty (origine American) [2] était a vendre à « Hough » en Angleterre. Ce fut de nouveau Henri en Max qui s'y était de service pour aller de voir sur place.
Malheureusement, cette affaire était au dessus les possibilités (à ce moment).
Malgré l' intervention de Richard Dane (directeur de la Banque de Courtrai) et Joseph Vuylsteke (fils des brasseur à « Gheluwe » Belgique) .

En 1924 Mr Samyn signalait qu'un un lot de camions Packard ont était trouvé à vendre.
Comme ils ont trouvé que ces camions était beaucoup moins intéressant que les camions « Liberty. »
Samyn alors proposait une association dans cette affaire.
Cette association a trainée jusque envers 1927 et n'a pas donné beaucoup de bénéfices.

L'entreprise avait commencé entre Cyrille Verpoort et Henri Gheysen sous forme de simple association.
Mais sur conseille de Paul Holvoet l'association fût mis en société en nom collectif.
Les comptes était simplement basé sur la différence entre les revenus et les dépenses qui était tenues par Marie Gheysen (Femme de Cyrille Verpoort).

[1] La Fabrique d'armes Émile et Léon Nagant, plus tard L. Nagant & Cie, Liège, était un fabricant belge d'armes à feu et d'automobiles de 1855 à 1931..
[2] Le « camion Liberty » (camion militaire standardisé de classe B) était un camion militaire lourd et standardisé développé par les États-Unis en 1917 pour la Première Guerre mondiale.

Les bénéfices de la société était partagés en parts égale entre Henri et Cyrille.

3.2 Deuxième Societé Gheysen & Verpoort



La suivante société « Gheysen & Verpoort » a été fondée en 1938, « Rue de la Paix à Halluin » par Maximilien (Max) Verpoort -
(fils de Marie Gheysen & Cyrille Verpoort) - Henri Gheysen (frère de Marie Gheysen, épouse de Cyrille Emile Verpoort) et Madeleine Gheysen (épouse de Julien Verhalle).



Après la deuxième guerre mondiale la société se trouvait au emplacement "caoutchouc" - chemin de Neuville, puis dans les bâtiments de "l'usine textile Danset" qui ont été achetés en 1955 pour une nouvelle agrandissement - que' ils était situés - « rue Guy Môquet' , rue « d'Austerlitz » - à deux pas du parking actuel du supermarché Roby (Menin). - tout près du frontière franco-belge.
Après par la suite, les activités ont été systématiquement déplacées vers l'emplacement actuelle entre Menin et Reckem (avec un court intervalle dans la rue de Courtrai à Menin près du moulin).
Pendant de nombreuses années après, l'entreprise avait été dirigée par Bernard et Jean Verpoort .

En bas quelques photos année inconnu
- a gauche remise de médailles du travail
- a droite vue générale de l'atelier rue Guy Mocquet
- en bas le cadres des employés







Infos supplémentaire

Par un intermédiaire j'ai réussi à me procurer les mémoires (original) d'Henri Gheysen et de Max Verpoort – des documents manuscrits (écrit a main) – que j'ai pu scanner et retravaillés pour les rendre lisibles, avec de nombreuses informations complémentaires concernant l'histoire de Gheysen en Verpoort. Max Verpoort était plus tôt l'homme d'affaires au contraire d'Henri Gheysen qui était plus tôt un crack point de vue mécanique.

voir en Annex 1 : mémoires de Henri Gheysen – manuscrit original

voir en Annex 2 : mémoires de Max Verpoort – manuscrit original