

CHARLES EDMOND SERRE

Charles Edmond Serre als rijder in de winnende Renault type K uit Parijs-Wenen 1902. Aan het stuur coureur Ferenc Szisz.



DE TWEEDE MAN

Charles Edmond Serre is niet alleen een van de eerste medewerkers van Louis Renault, maar werkt ruim vijftig jaar voor de firma, voor een belangrijk deel als hoofd van de ontwikkelingsafdeling. Zijn oudste dochter Anne-Marie blikt eind jaren zeventig terug. Het geeft een prachtig beeld hoe het er in de jaren dertig aan toe gaat.

Oorspronkelijke tekst: Anne-Marie Gilot-Serre, foto's Renault en familie Serre.

Marcel Renault in dezelfde auto, klaar voor de start.



"Mijn vader was heel anders als de meneer Serre, chef van de ontwikkelingsafdeling en trouwe bondgenoot van Louis Renault. Hij was een vader die dichtbij zijn twee dochters stond, jong van karakter en altijd beschikbaar voor zijn gezin. Maar de fabriek had een vooraanstaande plek in zijn leven. En net als mijn moeder waren wij daar niet jaloers op. We waren juist trots op hem en de indrukwekkende waardering die hij altijd van velen kreeg."

COLBERT COLLEGE

Charles Edmond Serre werd in 1882 in Tulle geboren als dertiende kind in een gezin van veertien kinderen. "Mijn grootvader was ondernemer in

publieke werken die moeite had om zijn grote gezin te onderhouden. Hij vestigde zich daarom samen met mijn grootmoeder en zeven kinderen in Parijs/Vincennes. Dat was in 1889, mijn vader was toen zeven jaar oud.

Hij studeerde aan het Colbert college waar hij met zestien jaar afzwaaid met een diploma industrieel tekenaar. Omdat zijn vader kort daarvoor was overleden kon hij niet doorstuderen, zoals hij graag wilde."

Serre komt terecht bij de firma Durand aan de rue Oberkampf, een fabriek van raderwerken. Het is exact 31 oktober 1898 als een kennis van meneer Durand ter plaatse komt op zoek naar een leerling. En omdat hij de jongste bediende is, wordt hij aan de jonge ondernemer van 22 jaar oud voorgesteld. Dat is Louis Renault. Renault vraagt hem wanneer hij kan beginnen en de volgende dag meldt Serre zich in Billancourt in zijn werkkleding.

MOEDER RENAULT

Die volgende morgen is het Allerheiligen. Tijdens de lange carrière is één ding duidelijk: zon- en feestdagen tellen niet, het werk gaat voor.

Al snel moet mevrouw Renault, de moeder van Louis, het veld ruimen in haar eigen huis in Billancourt. Dat is nodig voor de ontwikkeling en fabricage van de eerste auto's. Op het moment dat de eerste kantoren en fabrieksgebouwen nog in aanbouw zijn, werkt Serre bij moeder Renault in Parijs. De ambiance is zeer familiair. Om vier uur 's middags is er altijd warme chocolade met croissants en bij vertrek 's avonds twee ferme kussen op de wangen. Serre is op dat moment 17 jaar oud.

Serre werkt aan een tafel die voorheen het bureau was van de vader van Louis Renault. Later kreeg Serre deze tafel cadeau als herinnering aan die



Charles Edmond Serre, 1910

mooie begintijd. (Zijn dochter schreef dit artikel aan diezelfde tafel).

Al heel snel groeit de fabriek en neemt andere tekenaars en ingenieurs aan onder directe leiding van Serre. Hij heeft dan wel geen ingenieursdiploma, hij beschikt over een groot gevoel voor mechanica, is vindingrijk, zeer nauwgezet en heeft altijd enorm goede zin. Vooral die laatste eigenschap is hem tijdens z'n hele leven onder allerhande omstandigheden van pas gekomen. Tegelijk is hij ook zeer autoritair en niet voor iedereen makkelijk benaderbaar. Vooral het belang van zijn verantwoordelijkheden brengt hem daar toe, wat hem er niet van weerhoudt om naar zijn



Renault FT17 tank.



Portejoie gezien vanuit Herqueville met op de voorgrond het schip van Louis Renault.

gezin zeer menselijk en close te zijn. Maar boven alles bestaat er tussen hem en Louis Renault zo'n goede verstandhouding dat de een de ander aanvult.

Over deze periode spreekt vader Serre weinig met zijn gezin. De grote evenementen in zijn leven zijn de grote races zoals Parijs-Wenen, Parijs-Berlijn, Parijs-Madrid en daarbij de dood van meneer Marcel, zoals hij hem noemt. Maar ook de snelle groei van de fabriek en daarna de Eerste Wereldoorlog. Hij wordt gemobiliseerd, maar mag na

tussenkoms van Renault in de fabriek blijven werken, een periode waarin zeer intensief gewerkt wordt.

Op de Renault FT tank is hij extreem trots. Een andere belangrijke herinnering is zijn reis naar de Verenigde Staten in 1928 met Louis Renault, een man waarvoor hij een grote vriendschap voelt. Hij ontmoet daar Henry Ford en ontdekt een andere manier van werken. De kennis die hij daarvan meebrengt, werkt sterk in het voordeel van de fabriek.

Germaine Serre, ca. 1936



PORTEJOIE

De jaren tussen de twee oorlogen zijn voor hem een periode van grote activiteit en grote verantwoordelijkheden. Als directeur van de ontwikkelingsafdeling in Billancourt is hij ook verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de vliegtuigmotoren, treinen, vrachtwagens, landbouwtractoren, legermaterieel en talloze andere producten. "En toch was de fabriek geen onderwerp waar hij tegenover ons veel over sprak. Al was deze fabriek absoluut aanwezig in ons familieleven. Vooral ook door Louis Renault die wij als kinderen vaak hebben gezien op zondag in Portejoie."

Renault overtuigt Serre er rond 1920 van in Portejoie een plattelandshuis te kopen aan de oever van de Seine recht tegenover zijn kasteel in Herqueville. "Daardoor was hij er zeker van mijn vader altijd dicht in zijn nabijheid te hebben, inclusief zon- en feestdagen. Talloze malen hebben we zijn boot aan zien komen om mijn vader voor de hele dag mee te nemen om te discussiëren over een project of een scheepsmotor of

landbouwtractor te repareren."

"Voor de Tweede Wereldoorlog was het ritueel iedere vrijdag hetzelfde. Een chauffeur van de ontwikkelingsafdeling (atelier 153) haalde ons thuis op de Boulevard Murat op en bracht ons naar de Avenue Emile-Zola en zette de auto recht voor de ramen van atelier 153. Daar nam mijn vader dan het stuur over en reden we naar Portejoie. Het kwam ook voor dat hij in vergadering was met Louis Renault en dat we moesten wachten... dikwijls erg lang. Vervolgens vertrok Renault als eerste, reisde als een wervelwind voor ons uit en mijn vader volgde enkele minuten later. We gingen dan snel op weg, hij treuzelde nooit. Tijdens de rit van zo'n twee uur haalde niemand ons in, daar hield hij niet van."

BESTE VRIEND

"Als we dan in Portejoie aankwamen zat Louis Renault al op het trapje bij ons voor de deur. Hij had keurig de tijd gehad zich om te kleden en samen met zijn hond in de boot de Seine over te steken. Samen met mijn vader voer hij weer terug. Deze nauwe samenwerking was heel innig, geloof ik, alsof ze weer de twee jonge mannen waren van 22 en 16 jaar zoals ze elkaar hadden ontmoet. Ondanks enige afstand vanwege de hiërarchie, was Louis Renault absoluut de beste vriend van mijn vader." Ondanks dat hebben ze elkaar nooit getutoeerd. Serre sprak over Louis Renault als 'le patron' en Renault spreekt zijn rechterhand aan met zijn achternaam.

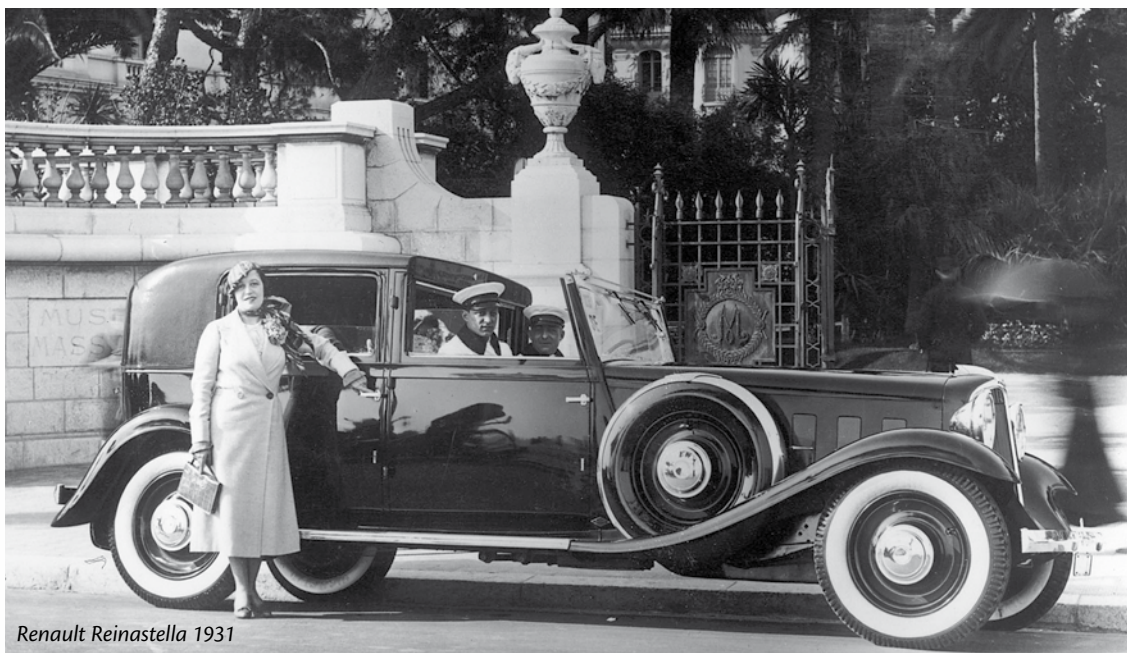
"De fabriek leverde mijn vader veel momenten van blijdschap en trots op, maar ook zorg en verdriet. Blijdschap als er weer een mooie, nieuwe auto klaar was. Hij was uitermate trots op de grote modellen van voor 1940 zoals de 40 CV, Reinastella, Vivasport, Nervasport. Maar ook op de records die werden gehaald zowel door auto's

Charles Edmond Serre, ca. 1936



als door de Caudron vliegtuigen. Zijn grootste trots na de FT-tank uit 1917 is zonder meer de 4CV geweest. Ontwikkeld en gerealiseerd tijdens de bezetting onder het toezicht van de Duitsers, leverde de ontwikkeling veel discussies op met meneer Renault zelf. Die waren soms zeer verhit tijdens de weekends in Portejoie, maar ze resulteerden altijd in veel tevredenheid bij beide mannen."

"De bezetting was voor ons, zoals voor ieder ander, het begin van een volledig ander leven. In de fabriek werd op een laag tempo gewerkt en de



Renault Reinastella 1931



Serre met hoed en bril toost op het 50 uurs record gehaald met de Juvaquatre.

aanwezigheid van een Duitse functionaris werd door mijn vader moeilijk geaccepteerd." "Maar ondanks alles heeft hij in de meest sombere dagen altijd geloofd in en gehoopt op wraak en was niet bang dit aan zijn omgeving te laten horen. De vier bombardementen op de fabriek betekenden een harde slag, maar werden als normaal gezien in tijden van oorlog en bezetting. Bovendien zorgde het er voor dat het werk voor de Duitsers vertraagde. Helaas leverde het veel dodelijke slachtoffers en verdwijningen op onder het personeel van de fabriek, waardoor hij erg aangeslagen was. De dood van zijn trouwe medewerker meneer Juville met zijn hele gezin schokte hem enorm."

Serre met medewerkers van het atelier 153.

"De bevrijding was een geweldige dag, maar ze zetten ook de trieste gang van zaken rondom Louis Renault in gang, die bekend zijn. Dat vervulde ons allen met grote droefheid. Maar de

fabriek moest voort. En na veel discussie werd in 1946 besloten om de 4CV in grote serie te gaan bouwen. Het is in deze periode dat mijn vader terugstapte als directeur van de ontwikkelingsafdeling, maar wel op de fabriek bleef. Hij wilde met pensioen gaan op de dag dat hij exact vijftig jaar in dienst was bij Renault, eind 1948. In de tussentijd nam hij een kantoor in op de Champs-Élysées waar hij zich met een ontwerper toelegde op een nieuwe generatie tractoren die in Le Mans gebouwd moesten gaan worden. De twee jaar dat hij daar gewerkt heeft, beschouwde hij beslist niet als een straf, in tegendeel zelfs. Hij had passie voor de Renault tractoren, die hij zo goed kende omdat een deel van de ontwikkeling in Herqueville had plaatsgevonden."

NATIONALISATIE

"Hij zou het vervelend gevonden hebben als ik dit verhaal zou afsluiten zonder Pierre Lefauchaux te noemen, die hem met respect altijd de volle sympathie heeft gegeven in deze delicate omstandigheden van nationalisatie. Een nationalisatie die maar slecht door mijn vader werd geaccepteerd, wat te begrijpen is na zo'n lange carrière in dienst van de fabriek en meneer Renault."

In maart 1949 legt Serre zijn werkzaamheden officieel neer, maar hij kan natuurlijk niet stil zitten en blijft daarna nog op tal van vlakken actief. Samen met oud Citroën ingenieur Jean Daninos staat hij aan de wieg van een nieuw Frans prestigemerke, Facel-Vega. Maar ook buiten zijn technische activiteiten is Serre betrokken. Zo wordt hij in 1949 in Portejoie tot burgemeester gekozen en wordt daar de organisator en



verantwoordelijke die hij altijd zo graag was. En in Portejoie is hij vaak samen met zijn kleinkinderen die hem zonder twijfel de laatste grote vreugde in zijn leven geven.

Op de site www.louisrenault.com staat een interview in twee delen met de jongste dochter van Charles Edmond Serre, Jacqueline. Zij heeft uiteraard haar eigen herinnering waar we er een aantal van citeren.

In haar beleving was Louis Renault een charmante man. Toen ze een jaar of zeven was mocht ze een keer met de boot mee naar Herqueville. Terwijl haar vader een van zijn gebruikelijke ontmoetingen had zei Louis Renault dat Jacqueline rustig in de tuin een mooi boekje bloemen mocht gaan plukken. Toen ze met een zeer bescheiden boekje terugkwam, plukte hij er nog wat bloemen voor haar bij. Ook kreeg ze met verjaardagen mooie cadeaus van hem. Verder weet ze zich nog te herinneren dat Renault helemaal weg was van de schoorsteen en schouw in hun huis in Portejoie. Hij vond dit vooral zo mooi vanwege het materiaal en liet het ook niet na dit veelvuldig aan te raken.

Charles Edmond Serre trouwde zijn Germaine in 1923 in Portejoie, het dorp waar ook alle drie de kinderen zijn gedoopt en zus Anne-Marie trouwde. Het oudste kind van het huwelijk van Charles en Germaine was een jongen die al in 1930 is overleden.

SABOTAGE

Vader Serre had aan vier tot vijf uur slaap genoeg, jaagde graag en was liefhebber van boten. Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog had Serre een auto en de nodige documenten om zich daarmee te mogen verplaatsen, zodat de weekenden als vanouds in Portejoie werden doorgebracht. Uit de oorlog kent Jacqueline nog een aantal anecdotes. "Zo heb ik het verhaal gehoord dat er in Portejoie een bekende danseres woonde. In een



weekend moest zij voor haar werk plotseling naar Parijs, maar had geen vervoer op dat moment. Ze meldde zich bij Louis Renault, maar die weigerde voor haar iets regelen omdat ze daar toch alleen maar voor Duitsers zou gaan optreden."

Ook is het Jacqueline bekend dat er in de fabriek gesaboteerd werd. "Zo reden de voor de Duitsers gemaakte vrachtwagens van de band, maar kwamen vaak niet ver door bewust aangebracht technische fouten. Ook gaan er verhalen van banden die onder de -10 graden klapten en dat is niet handig als je onderweg bent naar het front in Rusland."

Er wordt wel eens beweerd dat Louis Renault niet op de hoogte was van het 4CV project, dat het buiten hem om ontwikkeld werd, maar Jacqueline kan zich herinneren dat in hun huis in Portejoie half jaren veertig door haar vader en Louis Renault gesproken werd over dit project met tekeningen op tafel. Het eerste plan voor de 4CV is opnieuw gemaakt, omdat het tijdens het eerste bombardement op de fabriek verloren was gegaan. Jacqueline beschikt nog over diverse tekeningen gedateerd 24 maart 1942 met een weergave van de 4 cilinder 55 x 80 motor van het type 653.

Serre wisselt een binnenband aan de kant van de weg, heel gebruikelijk in de beginjaren.



Het is 30 juli 1946 en het gezin Serre maakt een tussenstop tijdens een rit met het vierde prototype van de Renault 11 CV.