

Eerste Tilburgsche Automobielen Garage de Groot CB 2-2008	3
Amsterdamse Overtoom in autohistorisch perspectief CB 1-2000	4
Herinneringen uit het autobedrijf na de bevrijding door Jan Bakker CB 4-2005	5
Klaas Baving uit Zwolle CB 1-2008	7
Automobielbedrijven in pioniersdagen in Nederland Twente CB 2 -1993	8
DE AGENTEN IN DE DERTIGER JAREN CB 1-2003	12
Frans Smelt De Zaak de geschiedenis van het autobedrijf Smelt CB 2-2012	14
Garage Rempt te Epe CB 3-2009	16
Goetsch Utrecht 2-1995	17
mijn relatie tot Opel CB2-2001	20
Opel in Den Haag in de jaren 1945-1980 CB 3-2006	22
Opel in Den Haag in de jaren dertig CB 2-2006	24
Peugeot in Nederland Verweij Lugard Nefkens CB 2-2018	27
Wander CB 1997-4	29
Amsterdamse Overtoom in autohistorisch perspectief CB 4-1999	32
Automobielbedrijven in Utrecht tot 1914 CB 2-1994	37
Frits Grund – hofleverancier CB 3-2013	42
Garage Booij te Koog aan de Zaan CB 1-2008	45
Garagebedrijf N. Fisette & Zn en Jan Wingen in Maastricht CB 1- 2006	48
J. Leonard Lang te Amsterdam CB 2-2007	52
N.V. D.AG.O. TE WILDERVANK CB 3-1997	56
Rademacher Schorer CB 2-1997	60
Van der Molen CB 2-1998	65
Autobedrijf Van Marion CB 2-2012	67
Ford in Tilburg Knegtel CB 1-2012	71
Van der Meuten Ansems te Helmond en Eindhoven CB 3-2007	74

Arie Johan Stikkel importeur van Crossley en uitvinder	78
Een Haagse historie Bolland & Co Motor. en autodealer, taxibedrijf, ziekenvervoerder CB 4-2020	82
Uit het archief van Dries Jetten - deel 3 1921-1931 CB 3-2015	88
Verslag van een prestatierit in 1930 Chevrolet trucks CB 1-2013	91
Anton G. Immink uit Utrecht hoofdagent van Chaumont CB 2-2016	96
Aric Johan Stikkel sr. en de Kennemer Autogarage CB4 -2001	100
De eerste Hilversumsche Auto Garage CB 4-2017	106
Wolseley CB 1-1998	109
Anton G. Immink uit Utrecht hoofdagent van Chaumont CB 2-2015	115
F. van der Valk & Co's Automobiel Maatschappij N.V. Vauxhall CB 2-2010	120
Garagebedrijf N. Fissette & Zn in Maastricht CB 2-2011	126
50 Jaar Austin Stokvis CB 3-2017	133
Ford dealers in Bergen op Zoom CB 1+2-2020	139
N.V. Garage 'Brabantia' Eindhoven CB 4-2013	151
Jan Baakman – Rijwielfabrikant en garagehouder te Assen CB 1-2013	156
Omnia, een ander Nederlands fabricaat CB 2-2020	166
Simca in Nederland. Unieke foto's uit de Photothèque van Renault CB 1-2010	172
Cord in NL CB 3-2015	181
RIVA Een Amerikaan staat versted CB 3-2015	186
Koehorst CB 4-2015	190
Dirk van der Mark importeur CB 3-2017	200

Eerste Tilburgsche Automobielen Garage de Groot Boekbespreking

Door Hans Stoovelaar

Michiel de Groot, ex koperslager, begon in 1896 met de in/verkoop van de Franse automerken Delahaye, Chenard & Walcker en De Dion Bouton. De Eerste Tilburgsche Automobielen Garage M.J. de Groot (ETAG) was geboren. In 1903 startte ETAG als eerste in Nederland met de import van de Amerikaanse automerken Oldsmobile, Cadillac en Buick en het Engelse merk Vauxhall. In 1924 werd ETAG officieel General Motors dealer.

Vorig jaar verscheen een historisch overzicht van ETAG, geschreven door Pieter de Groot, achterkleinzoon van de oprichter. Dit boek beschrijft de historie van de familie en het bedrijf vanaf 1890 tot het faillissement in 1980. Het overzicht van alle activiteiten, zowel wat betreft de personenauto's als de vrachtwagens, bevat veel interessante documenten als briefhoofden, brieven van General Motors, invoerbewijzen en prijscouranten. Totaal zijn in het boek circa 300 afbeeldingen in zwart-wit en in kleur opgenomen. De oudste afgebeelde personenauto is een Delahaye uit 1897 en de oudste vrachtwagen een Berliet uit 1912. Mooie foto's verder in het boek van vooroorlogse Buick, Chevrolet, Delahaye en Oakland personenauto's en Chevrolet en Reo vrachtwagens.

De volgorde in het boek is niet echt chronologisch en over de afgebeelde automobielen was wat meer informatie wenselijk geweest. Merkwaardig is de foutieve vermelding Chenard & Walker zowel in een briefhoofd als elders. Het eindresultaat is echter een uniek 'document humain' over een Tilburgse garage en automobielbedrijf.

Het boek telt 80 pagina's, is gebonden met harde kaft, en te bestellen door het overmaken van € 32,14 (inclusief verzendkosten) op bankrekening 496502360 tnv EBAG te Berkel Enschoot.

De oplage is 500 exemplaren en alvorens te bestellen is het wenselijk eerst even de auteur Pieter de Groot te bellen, tel. 013-5331662, of het boek nog leverbaar is. Ook is een dvd te bestellen.



Eerste Tilburgsche
Automobielen Garage

M.J. de Groot & Zoon

1890 - 1980

de geschiedenis

De Overtoom nader bekeken

door Jan Polman

Zoals opgemerkt in mijn verhaal in *Conam Bulletin* 1999/4 valt er nog meer te bekijken en te concluderen uit de lijst van bedrijven die er gevestigd waren en de automerken die ze vertegenwoordigden. Hierbij puntsgewijs wat bevindingen:

1. Op nummer 36-40 was Sloterveer NV gevestigd van 1960-1964 en op nummer 38 Garage Hanny van 1957-1969. Beide deden in Ford. Garage Hanny was er eerder. Ook waren beide bedrijven er tegelijkertijd gevestigd van 1960-1964. Zijn ze dan toch niet uit elkaar voortgekomen? Vreemd is het wel.
2. Het merk Pierce Arrow werd in 1931 verkocht door Ed Kimman (op nummer 120-122) maar ook in 1931-1932 door de Internationale Automobiel Mij. (op nummer 173-179). Vanwege overige merkenassortiment geen economische binding tussen die twee?
3. Het merk Skoda is een onbekend aantal jaren verhandeld door Motormeyer (gevestigd van 1933-1997), maar ook door de Internationale Automobiel Mij. (in 1935) en door Regout en Sievers (in 1967), beide op hetzelfde adres. Vanwege het assortiment verhandelde merken en het feit dat ze elkaar opvolgden in dezelfde panden zal er wel een band hebben bestaan tussen die twee firma's.
4. Het merk Studebaker heeft duidelijke banden met de Overtoom. In 1920-1926 door de ARM, op nummer 399, in 1929-1940 door de IAM en in 1957-1960 door Regout en Sievers.
5. Op nummer 175 zat eerst H. Englebert van 1921 tot 1924 en daarna Vrooms Automobielhandel van 1925 tot 1926. Beide verkochten Packards. Kennelijk ging niet alleen het pand over naar de nieuwe gebruiker maar ook het dealership van Packard. Of was er economische binding? 1926 was toch een merkwaardig Packard-jaar aan de Overtoom, want in dat jaar kon je ook een Packard kopen op nummer 329-335 bij Telos.
6. In tegenstelling tot de merken van General Motors werden de merken van het Chrysler-concern apart verhandeld. Van de vier Chrysler-merken werd Plymouth niet vertegenwoordigd op de Overtoom. Chrysler werd (tegelijk met Dodge) verkocht "op enig moment" door Motormeyer en door Vondelpark BV, ook "op enig moment". Het merk deSoto was van 1928 tot 1930 verkrijgbaar bij ARM/IAM op nummer 399. Het merk Dodge was op nummer 486 te koop van 1936 tot 1970, op nummer 423-425 in 1964 en op nummer 473-475 van 1968 tot 1971. Ook hier komt de vraag op wat de relatie was tussen de N.V. Automobiel Mij. Overtoom en de firma Van Werkhoven met verschillende namen. Kochten zij in 1968 naast het pand nummer 486 ook de panden nummer 473 en 475 om wat later in 1970 het eerstgenoemde pand weer af te stoten?
7. Een erg geliefde plek om auto's te verkopen was nummer 329-335. Hier waren van 1926 tot 1970 zeven bedrijven met verschillende namen in gevestigd, soms tegelijkertijd.
8. De merken van General Motors waren ook lang vertegenwoordigd op de Overtoom. De uitzondering was Cadillac, dat er nooit was. Pontiac en Oakland waren er het eerst, in 1926 op nummer 230-232.
9. Een wat vreemde historie zit bij deze merken in de periode vóór de oorlog. Toen verkocht garage De Groot eerst van 1923 tot 1926 Ford en in 1924 Lincoln. Vreemd genoeg zou deze firma in de periode 1931-1932 naast Ford ook nog Chevrolet hebben verkocht! Omdat twee jaar daarna RIVA in dit pand zat met Chevrolet (van 1936 tot 1989), Pontiac (in 1980), Buick (1934-1989), Oldsmobile (alleen 1980), Opel (1949-1989) en Vauxhall (periode niet vermeld) zou De Groot wel overgenomen kunnen zijn door RIVA en onder eigen naam nog even zijn blijven bestaan.
10. Het bedrijf ARM/IAM heeft ook nog lange tijd GM-merken verkocht op nummer 399, zoals Pontiac (1936-1971) en Vauxhall (1957-1971). Ook verkochten zij in 1957 Opel. Als in aanmerking wordt genomen, dat GM-merken vaak in pakketten werden vertegenwoordigd, (Chevrolet, Buick Cadillac, Opel en Pontiac, Oldsmobile en Vauxhall) was dit op de Overtoom niet echt merkbaar.

Uit het bovenstaande valt te concluderen dat de autohandel een grillig bedrijf is. Voor specifieke Overtoom-fans lijkt het interessant om wat verder in verschillende archieven en jaarverslagen (indien beschikbaar) te duiken om de historie van echte 'autopanden' verder uit te pluizen.

[De lezer van de eerder gepubliceerde lijst met autobedrijven aan de Overtoom, waarvan Jan Polman gebruik heeft gemaakt, moet bedenken dat de aangegeven periode waarin een bepaald merk werd gevoerd veelal slechts een indicatie betreft. FA]

Herinneringen uit het autobedrijf na de bevrijding

Jan Bakker

In het Conam Bulletin van september 2005 opperde ons lid Ed Beekman het idee om, als je iets wist van de direct naoorlogse periode van iets uit de autowereld, dit op papier te zetten. Een zelfde idee had ook Hans van Groningen en dat deed me besluiten om mijn herinneringen uit die tijd maar eens op te schrijven. Let wel, ik was toen bijna 17 jaar oud.

Op 31 maart 1944 ontving ik, als leerling van de Ambachtschool to Haarlem, het diploma 'Rijwiel- en motormijtjuighersteller'. De schooljaren liepen, anders dan nu, bij de Ambachtschool van april tot april. Ik besloot echter een aanvullend jaar te volgen omdat de oorlog het werken in een garage niet lokte. De oorlog was echter nauwelijks afgelopen of door bemiddeling van mijn vader kon ik op 7 mei 1945 als aankomende kracht beginnen in een garagebedrijf in de omgeving van Haarlem. De volgende dag, 8 mei 1945, kreeg ik al een middag vrij om, zoals mijn baas zei, 'naar de intocht van onze bevrijders te gaan kijken'. Ik ben toen inderdaad gaan kijken hoe een lange colonne van Engelsen en Canadezen over de Rijksstraatweg van Haarlem naar IJmuiden trok. Een mooi gebaar van mijn toenmalige werkgever waar ik nog veel aan terugdenk.

Eerste werkplek

Op de 7e mei kreeg ik na een korte introductie de gelegenheid om mijn eerste werkplek te verkennen. Het bedrijf had een aantal jaren voor de Duitsers moeten werken en dat had zijn sporen nagelaten. Er stond bijvoorbeeld een DKW bestelwagen van de Wehrmacht waarin nog vele uniformstukken aanwezig waren. Ook stond er een affuit van een kanon en enkele hulpstukken. En omdat er in het bedrijf een aantal Wehrmachtvoertuigen in camouflagekleuren waren gespoten, stonden her en der nog wat verbliken. Maar er stond meer, en wel een Ford T brandweerauto van de plaatselijke brandweer, een Plymouth coupe uit begin dertiger jaren, een Horch cabriolet 1928 met een achtcilinder in lijnmotor die helaas was stukgevroren. Ook stond er een Willys achtcilinder uit 1930, een Tempo vrachtauto van rond 1936 en in de tuin een Ford bestelauto zonder motor van de toen bekende borstplaatfabrikant Pel uit Leiden. Onder een hoop oud ijzer kwam later nog te voorschijn een Austin Seven uit begin dertiger jaren en op een zolder lagen nog twee complete doch gestripte delen van twee Morris Commercial vrachtauto's. In de werkplaats waren twee monteurs bezig om een Ford A cabriolet op gang te brengen. Dat ging met benzine die de Duitsers in twee volle jerrycans had achtergelaten. Deze Ford, waarin ik later mijn rijexamen zou doen, had de Duitse bezetting overleefd doordat hij zonder wielen en banden en zonder ontsteking in een hoek van de garage

had gestaan. Stroom was er de eerste naoorlogse dagen niet en er kon alleen met handkracht gewerkt worden. En dat na de beruchte hongerwinter die ook in Haarlem en omgeving goed merkbaar is geweest. Spoedig kwamen er weer wat klanten langs. Ze kwamen met een auto die op hout- of atracietgas reed. Als aankomende kracht moest ik dan de smerige roetfilters schoonmaken en daarna het vuur in de generator met de bekende lange 'generatorlucifers' aansteken.

Vijf jaar stilstand

Uit allerlei hoeken en gaten (of hooibergen) kwamen nu weer wat voertuigen tevoorschijn. Natuurlijk konden deze auto's niet direct op eigen kracht rijden. Ze moesten gesleept of geduwd worden. Vijf jaar stilstand hadden hun sporen achtergelaten. Vaak had men bij het verstoppert van het voertuig vergeten het koelwater af te tappen waardoor het motorblok bevroren was geraakt tijdens enkele zeer strenge oorlogswinters. Ook was er dikwijls in de benzinetank wat benzine achtergebleven die inmiddels 'vergumd' was. De tank werd dan gedemonteerd, opengesneden en vervolgens in brand gestoken. De verbrandingsresten konden op deze manier beter verwijderd worden maar voor de omgeving was dat branden niet bepaald genotvol. Daarna werd met veel kunst en vliegwerk de tank weer dichtgemaakt. Op zeker moment kreeg ik van mijn baas de opdracht om een tegelwand onder een smeerbrug weg te hakken. Toen ik dat deed, kwam er een gat tevoorschijn waarin een elektrisch lasapparaat verborgen had gezeten met een groot aantal pakken las-electroden. In de oorlog had men dat apparaat, uit angst dat de Duitsers het zouden stelen, ingemetseld. In een hoek van de werkplaats bevond zich, zoals ik ontdekte, nog een geheime bergplaats waarin een groot aantal binnen- en buitenbanden lagen opgeslagen. Intussen waren er wat Engelse militairen in het dorp neergestreken met hun voertuigen. Dat gaf weer werk in de garage en - niet onbelangrijk - wij kregen als personeel elke dag een warme maaltijd (zelfs in ruime mate zodat ik voor mijn ouders ook nog wat kon meenemen) en wekelijks rantsoenen aan sigaretten, chocolade en kaak. Materiaal en onderdelenvoorziening liet héél veel te wensen over zodat veel improvisatie was vereist. Als er bijvoorbeeld een koplampglas kapot was

dan werd met een glassnijder uit een stuk plat glas een rondje gesneden wat dan als koplampglas dienst moest doen. Banden waren natuurlijk ook een groot probleem. Banden met een gat in het loopvlak werden voorzien van een zogenaamd manchete. Dat wil zeggen dat er tussen binnen- en buitenband een versteviging werd aangebracht. Was een binnenband lek dan werd van een oude binnenband een soort pleister geknipt dat met zelfgemaakte (dus slechte) solutie op het gat werd geplakt.

Allengs kwam er ook weer stroom en kon er voor het bedrijf, tegen inlevering van benzinebonnen, benzine verkregen worden. Die benzine was in de omgeving slechts op één plek verkrijgbaar en wel achter het station te Haarlem. Later werden er ook voor burgers die echt benzine voor hun voertuig nodig hadden, benzinebonnen verstrekt - mondjesmaat natuurlijk. De prijs van benzine in die dagen bedroeg 18 cent per liter. Aanmerkelijk meer dan de prijs van voor de oorlog die schommelde tussen 8 en 10 cent per liter. De prijs van 18 cent per liter hield niet lang stand, het werd zelfs 22 cent per liter.

Toch ging alles langzaam beter en kwamen er steeds meer voertuigen tevoorschijn. Ik herinner mij nog een aantal prachtige exemplaren waaronder een Georges Irat, een Marmon 16 cilinder, een Horch van 1937 met acht cilinders in lijn, Essex, Buick, Citroën en verschillende A-Fords. In kranten en vakbladen werd wel melding gemaakt van het feit dat er vanuit Amerika en Engeland voertuigen zouden arriveren doch

door het gebrek aan deviezen konden slechts enkele personen op een aankoopvergunning een auto bestellen. Het merendeel der autobezitters moest het nog met hun 'oudje' blijven doen. Onder die oudjes waren nog vrij veel exemplaren waarvan de leeftijd terugging tot in de jaren twintig. Steeds weer opknappen en repareren was aan de orde van de dag. Soms moest er weer heel lang gewacht worden op een onderdeel dat ergens bij een sloper gezocht moest worden.

Eerste nieuwe auto's

Als ik me goed herinner, kwamen in de loop van 1946 de eerste nieuwe auto's waaronder een Standard met een uitzonderlijke carrosserie. Waarschijnlijk had men in de fabriek snel een militair model omgebouwd voor de civiele markt. De tweede nieuwkomer die ik zag, was een grote rode Buick. We konden onze ogen er niet vanaf houden. Langzaam kwamen er meer nieuwe voertuigen op de weg: uit Tsjecho-Slowakije de Skoda en een enkele kleine Jawa, uit Engeland de Hillman, Vauxhall, Austin en Morris en uit Amerika de bekende merken uit dat land. Een ieder die in die tijd in een garagebedrijf werkzaam is geweest kan daar zijn eigen verhaal van vertellen maar dit was, in beknopte vorm, het mijne. Het was een leerzame en spannende tijd waaraan ik nu mijn belangstelling voor voornamelijk oude modellen aan te danken heb. O ja, ik verdiende toen f 7.50 per week.



Twee Amerikaanse Fords, bouwjaar 1939 en 1935, staan in de oorlogsjaren bij Garage Dunnebiel in Assendelft. De auto's zijn uitgerust met een reservoir voor stadsgas.
(Foto: collectie familie Wilderom Assendelft, coll. Eduard Hattuma)

Klaas Baving uit Zwolle

Door Henk Schuuring

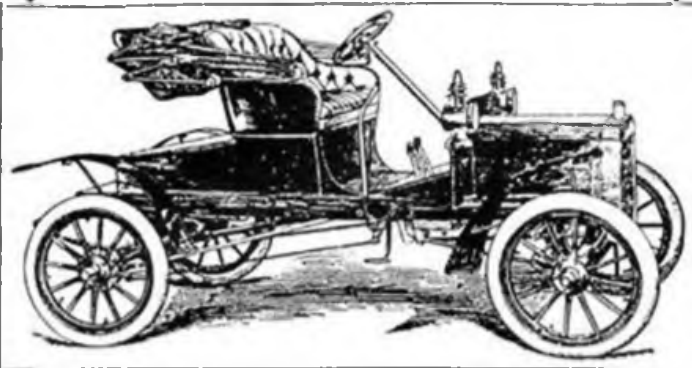
In verscheidene Conam Bulletins in het verleden is het bedrijf van Klaas Baving te Zwolle besproken. Deze importeerde verscheidene producten zoals fietsen, motoren, auto's en zelfs boten, die hij onder eigen merknaam verkocht. Het gerucht ging dat hij ook eens Ford auto's als 'Success 4-cilinder' heeft verkocht. Hierbij een advertentie van Klaas Baving uit De Auto van december 1906 en een afbeelding vanuit bijna dezelfde hoek van een Ford 1907. De gelijkenis is treffend en daarmee lijkt het gerucht bewaarheid.

Success-Buckboard.

Eenvoudigst, betrouwbaarst en meest oeconomisch twee persoons motorrijtuig

Bestijgt hellingen van 32 %; nimmer door eenig andere autocar beklommen. De steilste wegen, de steilste hellingen kunnen den Buckboard 1906 niet tot staan brengen. Geen helling is te steil. Dank zij het vernuftig ingericht overbrengingsysteem is het een uitermate handelbaar, betrouwbaar en hoogst voordelig vervoermiddel.

Catalogus gratis op aanvraag.



Stalen SUCCESS-MOTORBOOTEN

vanaf f 6400,-

Eenvoudigst en gemakkelijkst te behandelen motoren, meer kracht ontwikkelende dan anderen. Eén hefboom regelt de snelheid in alle tempo's en laat ook den motor achteruit werken; uiterst eenvoudig.

Catalogus gratis op aanvraag.

2 4 en 6 CYLINDER

B A V I N G

Autocars-1906/7

Nadere inlichtingen op aanvraag.

Klaas Baving,
Zwolle.

Importeur voor Nederland en Indië.



Automobielbedrijven in pioniersdagen in Nederland

door Ariejan Bos

Deel 1: Twente

Wie geïnteresseerd is in de vroegste geschiedenis van de auto in ons land, zal niet snel zijn licht opsteken in Twente. De redenen, waarom ik met deze serie artikelen toch in deze streek begin, ligt evenwel voor de hand. Ik woon er, maar niet zo lang meer. Derhalve had ik mij als doel gesteld vóór mijn verhuizing deze regio in kaart te brengen, voorzover de mij immer beperkte tijd dit zou toelaten. Het resultaat vindt u, enigszins samengevat, hieronder. De periode, die ik beschrijf, loopt ten hoogste tot het begin der twintiger jaren, waar voor mijn gevoel de pionierstijd eindigt.

Twente is voor velen van ons slechts een uithoek van Nederland. Toch komt Twente er in onze vaderlandse autobistorie niet zo slecht vanaf. Zowel tijdens de Toer door Nederland in 1901 als tijdens het vrachtwagenconcours in 1913 was Enschede een etappe- alsook rustplaats. Beide evenementen werden overigens georganiseerd door de N.A.C. In de avonduren konden de wagens in het Enschedese Volkspark worden bewonderd. Ook andere evenementen zoals de door de A.N.W.B. in 1904 georganiseerde Westrumite-proeven werden in Enschede gehouden. Bovendien was de toenmalige burgemeester van Enschede Edo J. Bergsma jarenlang voorzitter van de A.N.W.B.

Natuurlijk was Twente een arm gebied en de aanschaf van een auto was in het begin van deze eeuw vooral voorbehouden aan de goeuede stand. Het zal dan ook niemand verbazen, dat de eerste auto in Enschede werd aangekocht door een telg uit het geslacht van Heek, één der belangrijke textielfamilie's aldaar. Het was Willem H. van Heek, die rond 1899 een Benz kocht van de importeur M. W. Aertnys uit Nijmegen (een foto van deze Benz stond eerder in het Conam-Bulletin afgebeeld). Zijn tweede auto, een Mors, staat afgebeeld in het jubileumboek van de K.N.A.C. uit 1923. In ditzelfde boek staat Nic. Jannink uit Goor met een Arnhemse Gelria afgebeeld, die hij zich in 1900 aanschafte. Jannink behoorde eveneens tot een belangrijke textielfamilie en bezat vermoedelijk de eerste auto in Goor.

Hoewel ik niet op de hoogte ben van de industriële contacten van de Twentse textielindustrie in deze tijd, lijkt de voorkeur voor automobielen uit Arnhem en omstreken toch te wijzen op meer contacten met deze regio.

Reparatiewerkplaatsen voor automobielen bestonden aan het eind van de vorige eeuw nog niet of nauwelijks. Voor specifieke problemen was men aangewezen op de fabrikant. Dit kon soms een langdurige zaak zijn, aangezien de meeste automobiefabrieken in het buitenland gevestigd waren. Ook was de overkomst van fabrieksmonteurs in deze jaren regelmatig noodzakelijk. Voor minder specifieke problemen maakte men eerder gebruik van de smid of van een fabriekswerkplaats. De eerste automobilisten in Twente zullen het ook op deze manier hebben moeten oplossen.

Echte automobielgarages zijn lange tijd dun gezaaid geweest in Twente. Rond 1914 waren er nog slechts één in Almelo, één in Hengelo en twee in Enschede. Pas in de jaren '20 kwam hierin verandering.



Tubantia, maart 1899

De eerste vermelding van een autovertegenwoordiging in Twente komt op naam van de fa. Ausber & Co. te Almelo, die in maart 1899 adverteerde voor Benz automobielen (importeur Aertnjs). Deze firma was tot dit moment een rijwielhandel. In later jaren stapte deze garage over op de vertegenwoordiging van Spyker (rond 1908), gevolgd door F.I.A.T. en Oryx (voor alle merken was Verwey & Lugard de hoofdvertegenwoordiger resp. importeur).

Wilhelm Gassner, Beltstraat 15-17, Enschede; Noorderhagen 2-4, Enschede

De eerste garagehouder van Enschede was Wilhelm Gassner, zoon van een textieltechnicus. Rond 1897 begon hij eveneens in de rijwielhandel. Al spoedig verhuisde hij naar een pand in de Beltstraat. In juni 1899 adverteerde hij voor de eerste maal met een agentschap voor automobielen. Het merk wordt er echter niet bij vermeld. In 1908 werd hij vermeld in het Jaarboekje van de Nederlandsche Auto-mobiel Club als agent voor de merken Darracq en Vivinus. Darracq werd in dat jaar geïmporteerd door het Darracq-Palace te Amsterdam, Vivinus door de With in Hilversum. Ook in 1914 staat Gassner nog vermeld als vertegenwoordiger van Darracq en Vivinus, nu in het 'Adresboek voor het Automobiel- en Motorwezen'. Veel kan dit nu niet meer betekend hebben, want Vivinus bestond sinds 1912 al niet meer, terwijl Darracq was opgegaan in het Talbot-Darracq concern. In 1916 verhuisde Gassner naar het voormalig pand van de Machinefabriek 'Tubantia' van Nijkraake aan de Noorderhagen. Tot in de jaren '20 verrichtte hij reparaties van allerhande aard, maar een commercieel succes is zijn garagebedrijf nooit geworden. De panden aan de Beltstraat zijn reeds lang verdwenen. Het pand van de Machinefabriek 'Tubantia' bestaat nog, evenals het ernaast gelegen woonhuis. In de fabriek is nu een poolbiljart gevestigd.



Tubantia, juni 1899

N.V. D.A.G.O. (Duintjer's Automobiel en Garage Onderneming), Hengelosestraat 120, Enschede

Deze onderneming had haar hoofdvestiging te Wildervank (Groningen), later (1927) te Veen-dam. In 1912 vestigde zij een filiaal aan de Hengelosestraat 120 te Enschede. De onderneming is vooral bekend vanwege de exploitatie van de busverbinding tussen Denekamp en Nordborn (D) in de periode 1912 tot 1914. Hiervoor werd een Mannesmann-Mulag gebruikt, in 1914 uitgebreid met twee Büssing-omnibussen (prov. nr.: E-1287), geleverd door de fa. Verwey & Lugard

te 's Gravenhage. De Mannesmann-Mulag werd in gedurende de mobilisatietijd '14-'18 gebruikt voor militairenvervoer tussen Zutphen en Twente. Wat er met de twee Büssing-bussen is gebeurd, is mij niet bekend. Volgens het 'Adresboek voor het Automobiel- en Motorwezen' van 1914 had de firma de vertegenwoordiging voor Spyker, Bianchi en Imperia. Toen de filiaalhouder, zelf een Duintjer, in 1913 ziek werd, kreeg Frans Roeloffzen de leiding van het bedrijf. In mei 1915 nam hij samen met zijn broer Herman de garage over.

N.V. T.R.A.M. (Twentsche Rijwielen- Auto- en Motorenhandel), later Gebrs. Roeloffzen, Hengelosestraat 120, Enschede



Het garagegebouw van de N.V. T.R.A.M. in de Fordperiode rond 1925.

Frans en Herman Roeloffzen begonnen oorspronkelijk in de (nog steeds bestaande) 'Verrij en Chemische Reiniging Roeloffzen' te Enschede. Kort na 1900 reden zij in Enschede de huizen langs met een tot stofzuiger omgebouwde automobiel, zoals dat in deze tijd wel vaker werd gedaan. Toen zij in 1915 het garagebedrijf van Duintjer overnamen, was de tijd voor de autohandel uitermate ongunstig. Tijdens de oorlog hielden ze zich dan ook vooral bezig met verkoop van Harley Davidson motorrijwielen. Direct na de oorlog zetten zij de hoofdvertegenwoordiging van Bianchi voort. De populariteit van dit merk was in Nederland echter niet erg hoog en na 1924 besloten de Gebrs. Roeloffzen over te stappen op Ford. Dit duurde tot 1928, toen zij door de toenmalige importeur van Opel, Pon te Amersfoort, als agent werden aangesteld. Na de overname van Opel door General Motors bleven zij dit concern vertegenwoordigen tot de dag van vandaag. De leiding van het bedrijf is ook nu nog in handen van een Frans Roeloffzen, de kleinzoon van de oprichter. Ook de locatie is nog steeds hetzelfde, hoewel het oude, nog door de N.V. D.A.G.O. gebouwde pand in 1969 voor nieuwbouw moest wijken.

Automobiel Verhuur Maatschappij 'Spyker-Garage', Bornsestraat (Thiemesbrug), Hengelo

In de jaren 1914 tot 1919 was in Hengelo de Automobiel Verhuur Maatschappij Spyker-garage gevestigd. Officieel stond zij geregistreerd als de Hengelosche Automobiel-Verhuurmaatschappij (provinciaal registratienr. E-218). Directeur was de R. W. H. Hofstede-Crull, in die tijd eveneens directeur van de Heemaf. De garage was gevestigd aan de Thiemesbrug (het begin van de Bornsestraat), direct bij de Heemaf-fabriek. Men hield zich bezig met de verhuur, verkoop en reparatie van vnl. Spyker-automobielen. Daarnaast vertegenwoordigden zij (natuurlijk) de door Spyker in licentie gebouwde Mathis, alsook de bekende Excelsior motorrijwielen. In 1919 moest directeur Hofstede-Crull het veld ruimen. In december 1919 maakte de Spijkergarage bekend, dat de garage werd voortgezet als de N.V. Automobiel Maatschappij In Twente (A.M.I.T.) met een filiaal aan de Westerstraat te Almelo. Directeur van de N.V. A.M.I.T. werd J. Swart en als commissarissen traden op Nic. Jannink, A. M. Dikkers en Ch. Stork H. Czn., industriëlen te Goor resp. Hengelo. Tijdens de eerste jaren was de N.V. A.M.I.T. nog vertegenwoordiger van Spyker en daarnaast eveneens van Fiat. Het garagegebouw van de voormalige Spijkergarage bestaat niet meer. Alleen de (vermoedelijk) er direct achter gelegen, min of meer identieke gebouwen staan nog, zij het in ruifneuze toestand. Het dak ervan is volledig ingestort, sloop is het enige wat nog rest.

AUTOMOBIEL-VERHUURMAATSCHAPPIJ.

SPIJKER-GARAGE.

BORNSESTRAAT.

Telefoon 54 en 119

REPAREREN. VERHUREN.
AUTO-TOEBEHOREN.



Het interieur van de Spijkergarage rond 1918-'19

Ook in Twente kwam de motorisering na 1918 op gang, zij het minder snel dan in het westen van het land. Het gevolg van deze motorisering was een aanzienlijke toename van het aantal garagebedrijven. De pionierstijd was voorbij. Alle garagegebouwen uit de periode vóór 1915 zijn verdwenen. Wat ons uit deze tijd rest: voornamelijk wat foto- en archiefmateriaal. Uit de periode er na is ons in ieder geval nog een door Roeloffzen geïmporteerde Chevrolet in 1929 overgeleverd, nu in nog steeds sprankelend originele staat in het bezit van ons lid Frans van Duuren.

DE AGENTEN IN DE DERTIGER JAREN

DOOR: JAC MAURER



In Frankrijk heet een autobedrijf dat een bepaald merk verkoopt gewoon 'agent', waar wij in Nederland het Engelse woord 'dealer' gebruiken. Deze benamingen roepen de associatie van 'goed' en 'slecht' op. En dat is niet verwonderlijk als je voorkeur naar Franse auto's uitgaat, en niet naar Engelse. Dan maar even niet 'liever de dealer'. In de 30-er jaren van de vorige eeuw werd een zekere heer J. Lewin jr. (een Engelsman?) er in Nederland op uit gestuurd om alle 27 hoofdagenten van Renault in de Franse taal in kaart te brengen. Zijn reis door ons land werd vastgelegd in een lijvig boek, dat nog steeds bestaat, en dat door Tom Bruinink ter inzage beschikbaar werd gesteld (waarvoor nogmaals grote dank). Ik neem u graag even mee terug in de tijd.

DE CRITERIA

De beoordeling van iedere agent werd gestandaardiseerd vastgelegd in een rapport, onderverdeeld in verschillende hoofdstukjes met telkens specifieke vragen. En dan blijkt hoe mooi de Franse taal kan zijn. Het huidige General Management heette toen Direction de l'Affaire. En de showroom droeg de naam Magasin d'Exposition, terwijl de werkplaats werd opgeluisterd met de benaming l'Atelier.

Nu de eigentijdse reclamecampagne van Renault onderstreept wordt met de slogan 'Createur d'automobiles', is de stap niet meer ver, en is het veel passender om in de toekomst de Renaults tentoon te stellen in ateliers en expositieruimtes. Dat klinkt veel kunstzinniger, en sluit goed aan bij het huidige imago. (Het levende bewijs daarvan treffen we aan op de Champs Elysées nr. 53: L'Atelier Renault, KB).

DE BESTE

In 1933 bleek L. van Beek, met een bedrijf in Amersfoort, in Nederland de beste Renault-agent te zijn (foto 1). Dat hij tevens Morris (inderdaad, een

Engels merk) en Willy's (uit Amerika) verkocht, bleek geen nadeel in de beoordeling te zijn. In die jaren was het niet ongebruikelijk meerdere merken te voeren en met de nieuwe Europese wetgeving zal dat in de toekomst ook weer meer gewoon worden.

Amersfoort zelf wordt in die tijd omschreven als een kleine stad met beperkte economische bedrijvigheid. Maar de garage lag er aan "La rue principale situe sur la route internationale du grand traffic de l'Ouest du pays vers le Nord et l'Est de la Hollande et de l'Allemagne", kortom: bijna aan het belangrijkste kruispunt van Nederland.

De uitstekende waardering van de controleur was te danken aan de positieve beoordeling van alle bedrijfsaspecten, zoals de houding, inzet en ervaring van de eigenaar (als handelaar en technicus) en de commerciële capaciteiten van zijn zoon, die dag en nacht op pad was met een gericht verkoopbeleid.

Iedereen die zich bij de garage meldde, werd door een portier opgevangen die zorgde voor een vervolg bij de juiste persoon. De garage zelf was zeer schoon en goed onderhouden, met alle noodzakelijke apparatuur. Voor noodhulp kon men dag en nacht terecht, kom daar tegenwoordig eens om! Daarbij oogde alles zeer modern en klantgericht. Met deze korte opsomming is duidelijk waarom deze agent de beste werd genoemd. En ook nu hoge ogen zou gooien!

DE SLECHTSTE

Naast mooie woorden kon J. Lewin jr. ook genadeloze taal gebruiken waarmee hij een agent kon veroordelen. Een nu niet nader genoemde Renaultverkoper werd bijvoorbeeld omschreven als veel te rijk, te lui om te werken, en als overtreffende trap, helemaal te lui om wat dan ook te doen.

Ook de algehele organisatie of de toestand van het garagegebouw ontkwamen niet aan het, soms vernieti-

gende, oordeel van de controleur. Verder werd steeds kritisch gekeken naar een al of niet gunstige ligging van een pand. De toon van sommige rapporten was zodanig dat meerdere agenten waarschijnlijk niet veel langer in aanmerking kwamen om nog Renaults te mogen verkopen. Er zat in die jaren veel beweging in de verkoopadressen. Van de totaal 16 agenten in 1928 waren er in 1933 nog 7 over, aangevuld met 20 nieuwe!

CONCURRENTIE

Dat er veel inspanning van Renault gedaan moest worden om een redelijk marktaandeel te verwerven, blijkt uit het volgende feit. In de 30-er jaren van de vorige eeuw waren van de tien Nederlandse auto's er vier van het merk Ford, drie Chevrolets en drie anderen. Daarbij waren er al enkele assemblagefabrieken in Nederland, onder andere een grote van Ford in Amsterdam. Renault heeft die stap in ons land nooit gezet, wel in andere landen, zoals in België. In ieder geval is duidelijk waarom Renault zijn modellen in die jaren sterk op die uit Amerika liet lijken.

DE PHOTOGRAFIE

Bij elke beoordeling maakte Lewin een foto van het betreffende pand. Jammer genoeg was hij een amateur-fotograaf, die veel slechte en weinig zeggende kiekjes schoot. Ze ogen als niet geschikt voor een reclamefolder, maar enkelen tonen wij u graag in deze Renograaf.

HET GROOTSTE AGENTSCHAP

In Amsterdam was de NV Amsterdamsche Rijtuig Maatschappij in 1932 overgegaan op de verkoop van Renaults (foto 2). Deze firma had al een roemrijk verleden, en bezat zes panden in onze hoofdstad. Tevens hadden ze filialen in Haarlem en Rotterdam, waar eveneens Renaults werden verkocht. Het bedrijf was al jarenlang importeur en verkoper van REO-automobielen. Deze werden in onderdelen ingevoerd en hier geassembleerd. Afhankelijk van het seizoen waren daarvoor tot 350 man personeel in dienst. REO (Ransom Eli Olds) is een Amerikaans merk dat van 1907 tot 1936 personenwagens maakte, om zich daarna toe te leggen op de



Foto 2

productie van vrachtwagens. Mogelijk dat de grote economische crisis in Amerika de aanzet voor het Amsterdamse bedrijf is geweest om de bakens naar Renault te verzetten.

De hoofdvestiging voor administratie en verkoop was gelegen aan de Nassaukade. In de 'magasin d'exposition' was plaats voor een dozijn auto's. Het Renault-embleem sierde mooi de gevel zoals op foto is te zien. voor het aan de man brengen van vrachtwagens was een ander pand beschikbaar, waarschijnlijk gelegen aan Overtoom nr. 399. Het Renault-embleem is ook nog achter het raam van het pand aan de Gabriël Metsustraat te zien (foto 3).

BEOORDELING

De controleur van Renault was onder de indruk van de professionele opzet en uitstraling van dit Amsterdamse bedrijf. Hij betreunde het wel dat de directie nog geen zin had om over te gaan tot het opzetten van een onderdelenmagazijn voor Renaults. Ze wilde eerst de ontwikkeling van de verkopen afwachten en vertrouwden op het dichtbij zijn van het hoofdkantoor van Renault Nederland dat toen in Den Haag gevestigd was.

Het eindoordeel was: behorend tot de betere vertegenwoordigers in ons land.



Bericht uit Bulgarije

door Gerard Hoogendijk

[In *Conam Bulletin* nummer 3 van 2011 schreef Gerard reeds over zijn contact met Ivan Kolev, autohistoricus en uitgever-redacteur van het Bulgaarse tijdschrift *Autoklassika*. Recent had Gerard weer contact met hem.]

Ivan sloot dit keer wat foto's bij van de Trado-construc-tie die klaarblijkelijk in de jaren dertig ook in Bulgarije is beproefd en geëvalueerd. Ik heb hem bericht over de achtergronden van de Trado, maar vind de kwaliteit van het fotomateriaal zo goed dat het in het *Conam Bulletin* verdient te worden afgedrukt. Al is het maar uit trots op Hub van Doorne en als voorschot op de verschijning van een Conam-boekje van de hand van ons lid Ed Beekman over rollend materieel bij de Nederlandse krijgsmacht in het interbellum.

U kunt met Ivan in het Engels communiceren: kolev_i@abv.bg Hij kan u nagenoeg alles vertellen over het gemotoriseerd wegverkeer in Bulgarije en de automobiele banden tussen dat land en Nederland. En van die laatste zijn er meer dan u denkt: van Bij 't Vuur uit Arnhem tot DAF in Eindhoven. Mogelijk dat uit de samenwerking tussen onze beide landen een versterking van de band tussen de EU en de nieuwe lidstaat voortvloeit!



Boekbespreking

Frans Smelt: *De Zaak; de geschiedenis van het auto-bedrijf Smelt*

eigen uitgave, 2011

ISBN 978-90-816892-1-2

besproken door Fons Alkemade

We worden in ons land niet zo rijk bedeeld met geschiedschrijving van individuele autofirma's en daarom werd mijn blik vorig jaar aangenaam getroffen door dit boek. Het lag overigens in de etalage van Automobilia, aan het Spaarne in mijn woonplaats Haarlem, vlak naast het Teylers Museum (waar ik af en toe

rondleidingen geef). Automobilia is al jaren een prettige zaak voor modelauto's maar ook voor autoliteratuur.

De naam Smelt voor op het boek deed bij mij wel een belletje rinkelen. Dat komt omdat ik al enige jaren de autobedrijven die ooit in Amsterdam hebben bestaan, in kaart probeer te brengen (tot ongeveer 1985, om het nog een beetje in te perken). De oudere Amsterdammers kennen Smelt nog wel omdat het een opvallend pand op een opvallende plek had: tussen Amstelstation en Berlagebrug. Daar werden vanaf de jaren vijftig Simca's, Chryslers en Borgwards getoond en verkocht. Maar daar bleef het niet bij. Zo was Smelt in de jaren zestig importeur van Iso (dure Italianen) en dealer van Lancia maar ook van Engelse merken als Singer en Hillman. In de jaren zeventig kon men bij Smelt ook terecht voor een Peugeot of een Jensen. Veel merken bleven niet lang maar Simca wel: in 1963 was Smelt de grootste Simca-dealer ter wereld buiten Frankrijk! Vanaf eind jaren zestig werd Smelt, maar dan onder de firmanaam Asmoco, vooral bekend met BMW.

Tot ik dit boek kende, had ik de indruk dat Smelt pas in de jaren vijftig was ontstaan; net als vele andere bedrijven inspringend op de groeiende vraag naar auto's door de stijgende welvaart. Maar Frans Smelt (wel degelijk familie) laat zien hoe aan de Nederlandse geschiedenis van de firma Smelt een tamelijk lange en zeker turbulente Indonesische geschiedenis vooraf is gegaan. Ad Smelt ging vlak voor de Eerste Wereldoorlog naar Indië om daar zijn geluk te beproeven. Hij kwam in de autohandel terecht en begon in 1925 zijn eigen zaak (General Motors). Na zijn onverwachte overlijden in 1935 bleef het bedrijf, met verschillende filialen, bestaan en in 1940 kwam zoon Anton (geboren in 1919 en een belangrijke mondelinge bron voor dit boek) in de zaak. Door de Japanse bezetting en daarna het onafhankelijkheidsstreven van de Indonesiërs was de periode 1942-1949 een zeer roerige tijd voor de gebroeders Smelt die met veel moeite de vooroorlogse Smelt-panden en het bedrijfskapitaal trachten terug te krijgen en ook nog vanaf bijna nul hun autobedrijf weer moesten opbouwen.

In 1953 werd de hele zaak overgedaan en vertrokken de Smelts definitief naar Nederland. Maar nog datzelfde jaar ging men al met frisse moed van start met Simca's (geassembleerd door de Nekaf in Rotterdam). De auteur schetst een mooi en gedetailleerd beeld van het reilen en zeilen van een autobedrijf vanaf de jaren vijftig, van de mensen die er een rol speelden (de zonen van oprichter Ad Smelt waren zeer verschillende

persoonlijkheden!) maar bijvoorbeeld ook van de manier waarop de strenger wordende parkeerregels in Amsterdam uiteindelijk een autobedrijf als Smelt de stad deed ontvluchten.

Overigens is dit boek zelfs voor Spyker-liefhebbers interessant: in 1968 gebruikte Smelt de oude hallen van Trompenburg voor de opslag van auto's en een oeroude heteluchtkachel uit de fabriek kwam uiteindelijk in het pand van Smelt aan de James Wattstraat terecht!

Al met al is dit een zeer informatief en mooi vormgegeven boek. Wel is het jammer dat de schrijver over de vooroorlogse auto's aanzienlijk minder te melden dan over de naoorlogse. Hij lijkt ook geen poging te hebben gedaan om de afgebeelde vooroorlogse auto's nader te determineren of te dateren. Sommige foto's zijn helaas zo klein afgedrukt dat ze niet tot hun recht komen. De bijschriften zijn vaak wat summier (al wordt er in de tekst ook nog wel eens verwezen naar de afbeeldingen). Her en der staan wat kleine foutjes (de Borgward-importeur van pagina 56 heette Rosier en niet Rossier) maar het boek is goed geschreven. Laten we hopen dat in de komende jaren veel meer Nederlandse autobedrijven met een lang en/of interessant verleden hun geschiedenis te boek gaan stellen. Of dat ze er in elk geval op de een of andere manier iets van laten zien. Dat kan tegenwoordig natuurlijk ook heel goed via websites. Als voorbeeld hiervan kan ik de dit jaar honderd jaar bestaande firma Van Ekris noemen, oorspronkelijk uit Breukelen. Op de bedrijfs-site heeft men een boeiende verzameling oude foto's geplaatst (www.vanekris.nl).



Een foto met diverse Borgwards in de werkplaats van Smelt ca.1955-1960.

Garage Rempt te Epe

Door Hans Waldeck

Naar aanleiding van de vraag 'Wie weet meer?' in CB 02/09 over rijwielfabriek 'Veluwe' het volgende. Garage Veluwe van Lourens Rempt (1870-1944) aan de Hoofdstraat te Epe was dealer van Chevrolet, Buick en Opel en later ook DAF, dus niet van Ford (foto 1). Hij begon in 1902 aan de Beekstraat een rijwielhandel. Het was in die jaren niet ongebruikelijk, dat rijwielhandelaren uit losse onderdelen fietsen van eigen merk

samenstelden. Uit een foto van het bedrijf (foto 2) blijkt, dat Lourens deze activiteit in ieder geval een rijwielfabriek noemde.

De familie Rempt heeft van 1923 tot halverwege de jaren '50 ziekenvervoer gedaan.

(bron: *Aan Zwolse zorg toevertrouwd*. Geschiedenis van ambulancezorg in de regio IJsselland, door Stephan ten Have en Thijs Gras, uitgave RAV IJssel-Vecht te Zwolle 2009, blz. 84 en 86.)



Het garagebedrijf van L. Rempt aan de Hoofdstraat te Epe rond 1950 met een Chevrolet Stylemaster in de garage. (bron: Collectie Stephan ten Have, Hattem)



Het pand van L. Rempt aan de Hoofdstraat te Epe met de aanduiding 'Rijwielfabriek Veluwe' met daarvoor twee Chevrolets uit de beginjaren '30, de voorste met een bijzondere carrosserie. (bron: Collectie Stephan ten Have, Hattem)

De handelsvoorraad van Goettsch

door Arntjan Bos

De zending tot dit artikel zijn twee foto's van de Utrechtse garage J. J. Goettsch aan de Maliebaan 71 te Utrecht, vermoedelijk genomen in 1902. Hoewel Goettsch in het tweede deel over Utrechts garagehouders uitgebreider aan bod komt, krijgt u hier vast een voorproefje.



De gevel van het pand van Goettsch aan de Maliebaan met links en rechts een Peugeot. De auto in het midden is voorlopig nog 'de onbekende'.

De voorzijde van de garage wordt getoond met met zowel links als rechts een Peugeot met het karakteristieke gebogen dashboard (dergelijke Peugeot's werden gebouwd tot ongeveer 1902). Het merk van de auto in het midden is een vraagteken, waarover verderop meer. De tekst 'Eerste Utrechtsche Rijwiel-school' midden op de gevel verraadt een deel van de voorgeschiedenis van Goettsch. De gevel is volledig beschilderd met namen en emblemen van de door de firma vertegenwoordigde produkten. Op de zijgevel alsook in het interieur komen we onder andere diverse exemplaren van dezelfde (ook nu nog bekende) Peugeot-poster tegen.

In het interieur van de garage een fraaie line-up van negen auto's, alle voorzien van (een soms minderjarige) chauffeur. De drie auto's van de bovenste foto staan er eveneens bij opgesteld.

Herkenbaar zijn:

1. een Peugeot met volgnummer 425, behorende aan A. R. Sloos te Amsterdam;
2. onze onbekende met nummer 105 (zie verder);
3. een Peugeot, waarvan het nummer niet te zien is;
4. een onbekende identiek aan 2, met nummer 254 geschilderd op een soort uitlaatpotje onder de motorkap. Overigens lijkt er een tweede nummer (82?) op het dashboard te zijn geschilderd;
5. een Mozs met nummer 81 (geverfd op de rechter lantaarn aan de voorzijde!), toebehorend aan J. W. Berends uit Arnhem;
6. een Renault met onleesbaar nummer;
7. een Benz Comfortable met volgnummer 106. Dit nummer stond tot 28 augustus 1902 op naam van H. Th. Verkerk, hierna op naam van Dr. N. G. Huffel, beide wonende te Utrecht;
8. een Vivinus met onleesbaar nummer. Om de één of andere reden zijn er diverse foto's bekend, waarop een Vivinus in Utrecht staat afgebeeld. Mogelijk is er enig verband met de Amsterdamse fabrikant Simplex, die een Simplex systeem Vivinus vervaardigde en bovendien in Utrecht uit Utrecht; nog een filiaal in Utrecht aanhield;
9. een Peugeot met nummer 533, toebehorende aan F. F. A. W. G. Snoecke te Utrecht.



De interieurfoto met links de Peugeot met volgnummer 425.

De onbekende auto's 2 en 4 (volnummers 105 en 254) zijn op dit moment nog niet met volledige zekerheid geïdentificeerd. Beide wagens maken geen tweedehandse indruk. Nummer 105 stond vanaf 4 augustus 1899 op naam van J. J. Goetsch. Deze auto was een Benz. De auto werd vermoedelijk aan G. J. Gerlings te Utrecht verkocht, die er vanaf 3 juli 1901 met nummer 422 mee reed. Later verkocht deze hem weer aan A. L. J. Rouhard, eveneens te Utrecht. Nummer 254 behoorde toe aan de firma Verwey en Lugard, de Peugeot-importeur uit Den Haag. Hier lijkt de clou te liggen. Hoewel in mijn eigen documentatie geen afbeelding voorkomt van een dergelijke kleine Peugeot, lijkt er op dit moment geen betere keuze te zijn. Merkwaardig is dat het nummer 254 op 8 augustus 1903 uitgegeven wordt aan J. B. Rossmark te Almelo voor een Benz Comfortable. Hier is mogelijk de hand van de handelaar Goetsch in het spel, die als tussenhandelaar nummers en auto's met elkaar verwisseld lijkt te hebben. Concluderend lijkt het erop, dat we hier de handelsvoorraad van Goetsch zien op een zeker moment ergens in 1902: een mengeling van nieuwe Peugeot's en tweedehands auto's. Beide foto's vormen een unieke fotocombinatie, die laat zien hoe moeilijk, maar vooral hoe interessant oude autohistorie kan zijn.

Auto's op fotokaarten

door Eduard Hattuma

Wie 'auto' zegt tegen een prentbriefkaartenhandelaar, krijgt meestal een pakje in de handen gedrukt met wat kleurrijke museumkaarten, afgewisseld met panorama's van Engelse badplaatsen waarop een rij onscherp afgebeelde automobielen zichtbaar zijn. Veel spannender is het om zomaar naar een Nederlandse plaats te vragen - bijvoorbeeld Goes, Oldenzaal of Bergen op Zoom - en zelf de opnamen te ontdekken waarop een of meer auto's voor de aankleding zorgen.



In dit artikel heb ik een aantal fotokaarten uit mijn verzameling geplukt die om uiteenlopende redanen opmerkelijk zijn.

Een goede fotokaart kenmerkt zich door haarscherp zichtbare details. Alleen dan kunnen we met behulp

Mijn relatie tot Opel

opgetekend door Frans Vrijaldenhoven

In de afgelopen jaren heb ik een aantal malen een bijdrage geleverd aan het clubblad van de Historische Opel Club Nederland. Menig lid van de vereniging heb ik op de diverse shows ontmoet en met hen heb ik dan van gedachten gewisseld over de ontwikkelingen van de club en zo hier en daar historische details van het merk Opel nader belicht. Anderzijds kreeg ik veelal ook de vraag of het merk Opel in mijn leven eigenlijk ook een rol heeft gespeeld. Successievelijk heb ik een en ander eens de revue laten passeren met als resultaat, dat ik hieronder wat Opel-herinneringen kan presenteren.

Dat ik een percentage benzine in mijn bloed heb is niet vreemd, want mijn vader was destijds één van de vijf makelaars in automobielen, die ons land rijk was en als men mijn huis binnentreedt dan ziet men in de portrettengalerij mijn vader achter het stuur van een Opel *Spitzkühler* uit de jaren twintig, terwijl wij bij een openingsfoto van zijn bedrijf aan de Van Hoornbeekstraat in Den Haag zo'n zelfde Opel zien, getooid met bloemen. Als dat geen historische foto's 'uit het leven' zijn!!

Foto's van prijswinnende Opels bij de Concours van Koetswerken 1934-1939 en de daarbij behorende KNAC-medailles heb ik in de loop van de jaren ook gekoesterd.

Dan schiet me te binnen, dat de allereerste kilometers, die ik echt zelf reed, met een Opel 1.8 liter uit 1931 waren. Het was in de herfst van 1945 op de IVA in Driebergen, dat enkele oudere collega's en ik de kans waarnamen om met de uit de oorlog overgebleven werkplaats-Opel cabriolet zonder kap en portieren 'een straatje om te gaan'. Eenmaal op de Arnhemse Bovenweg aangekomen zei ik: "Jongens, nu is het mijn kans om eens achter het stuur te kunnen zitten; mijn hele leven (17!) heb ik naast mijn vader zitten kijken 'hoe het moet', nu wil ik zelf wel eens de primeur van het autorijden hebben". Zo gezegd, zo gedaan; zonder enige kleerscheuren bracht ik het Opeltje weer terug naar school: een hele ervaring in het leven van een jonge automan! Maar de kater kwam daarna. 'Vader' Riemer was al op de hoogte gebracht van het 'strafbare' feit van de aan hem toevertrouwde leerlingen en deelde gelijk daarop in ruime mate reprimandes uit! Toch een gebeurtenis om nooit te vergeten.

De jaren schreden voorbij en producten als Saurer, Jaguar, Mercedes-Benz, Skoda, IFA, Steyr, Simca, Vespa, Adler alsmede Vauxhall beïnvloedden mijn dagelijkse leven, totdat ik plotseling in de praktijk met 'Opel' te maken kreeg. Wat was namelijk het geval? Door het langzaam uit de tijd raken van de E-serie van Vauxhall (Wyvern, Velox en Cresta) in 1956, waarbij wij (F. v.d. Valk & Co's Automobiel Maatschappij NV in Den Haag) ook de markt verloren van de zogenaamde 'vertegenwoordigers'-auto, stond General Motors Continental te Rotterdam ons toe ook de goedkoopste uitvoering van de Rekord-serie te verkopen, n.l. de Olympia. En zo kruiste de Duitse lijn van GM mijn pad, totdat in 1957 de Victor op de markt kwam.

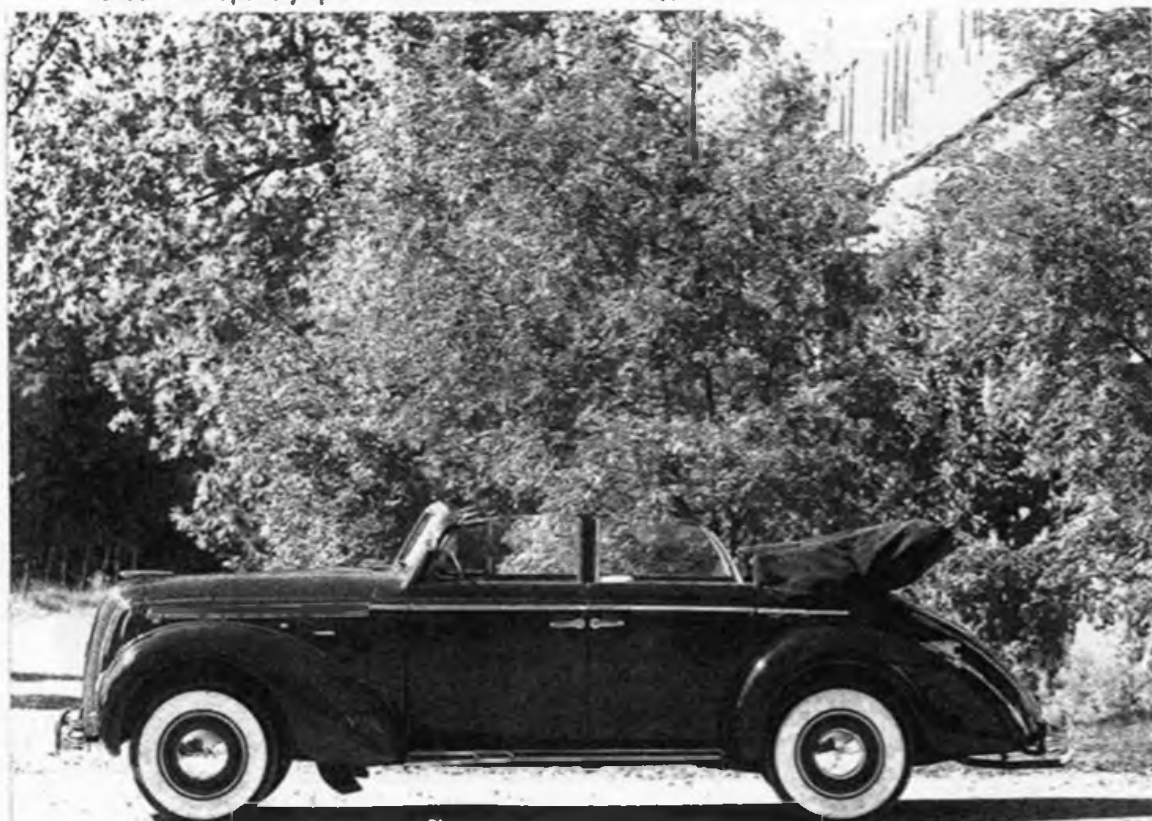
Weg Opel (helaas) en de ellende begon met de nieuwste creatie van Vauxhall. Goed we gingen optimistisch verder, want betere tijden werden ons voor ogen gehouden. Nee dus.

Teneinde de armlastige Vauxhall-dealers nog wat bijvoeding te kunnen geven, bracht men einde jaren zestig na Zwitserland ook in de Benelux de Ranger op de markt (U weet wel: "de Opel met goed licht"). Dus wederom kreeg ik met Opel-producten te maken, hetgeen voor mij onder andere op vakantie een hele rust gaf. Ging ik voorheen met een Vauxhall met een half onderdelenmagazijn in mijn koffer en met de zenuwen op reis, in 1971 met een 2500 vierdeurs Ranger en in 1972 met een Ranger II 1900 coach had ik gewapend met een ventilateurriem en een set lampjes fantastische ontspannen vakanties naar het zonnige Zuiden.

Ik wist nu ook wat mijn vroegere ontevreden Vauxhall-rijders voelden, toen wij ze geforceerd uit hun Victors en Cresta's in een Ranger hadden gepraat.

Helaas moest ik rond 1970 het Vauxhall-dealerbedrijf van negentig personeelsleden als voorloper van de opheffing terugbrengen tot slechts zestien, hetgeen mij niet in de koude kleren ging zitten.

boven: Een van de fraaiste vooroorlogse Opels acht Frans Vrijaldenhoven deze Admiral.
onder: Een Opel Olympia in 1956 tussen de Vauxhall E-type uit 1955 en 1956.



Opel in Den Haag in de jaren 1945-1980

Frans Vrijaldenhoven

In het vorige Conam Bulletin kon u lezen over de opkomst van het automerk Opel in de jaren dertig aan de hand van de ervaringen van dealer F.J.J. van der Valk uit Den Haag. We eindigden bij de laatste RAI tentoonstelling voor de oorlog, in 1938. Dit vervolgdeel begint in 1945 nadat de donkere wolken van de oorlog boven Europa waren weggetrokken.



Mei 1945: VE-Day. Vrede, maar Europa ligt in puin. De voortdurende geallieerde bombardementen op de Duitse industrie hebben ook de in Amerikaans bezit zijnde Opel-fabrieken niet gespaard. Productie van Opel-automobielen is in de verste verte niet in het zicht. Importeurs en dealers van Duitse auto's trachten hun bedrijven in 1945 op te bouwen door reparatie van het schaarse overgebleven materiaal en het rijvaardig maken van dumpvoertuigen. Mondjesmaat komen er wat auto's uit Amerika en tegen ieders verwachting in start men in 'Good Old England' met de productie van 1938-modellen. General Motors Continental opent aan de Rotterdamse Parklaan een verkoopkantoor. Daarmee zat men dicht bij de distributie van onder andere Bedford en GMC-dumptrucks en was het mogelijk de verkoop van Buicks en Chevrolets uit Amerika en de uit Luton (GB) afkomstige Vauxhalls beter te regelen. Het merk Vauxhall stelde voor de oorlog weinig voor in ons land. De verkoop in 1938 bedroeg toch nog 51 en kromp een jaar later tot 16 exemplaren. Hoe te handelen, hoe de 'poet' eerlijk te verdelen? In grote lijnen kwam het hierop neer, dat de oorspronkelijke Chevrolet/Buick-dealers deze merken kregen toegewezen, om daarmee hun bedrijven weer te kunnen opbouwen. Scheepsladingen vol Vauxhalls 12 en 14 kwamen ons land binnen. Men maakte kennis met de Engelse tak van General Motors (al sinds 1925). Leuke betrouwbare auto's met een zelfdragende

een zelfdragende carrosserie en Dubonnet-voorvering, details waaruit bleek, dat 'Detroit' zowel in Rüsselsheim als in Luton de scepter zwaaide. Immers, dit bijzondere veersysteem kwamen we al eerder bij Chevrolet/Pontiac en Opel tegen. Echter wat gebeurde? Tegen ieders verwachting in krabbelde men in Rüsselsheim langzaam uit de puinhopen overeind en door uitermate 'tuchtig' te werken liepen in 1947 al 3.200 Olympia's van de band. De betrekkingen tussen het naoorlogse Opel-bedrijf en General Motors werden hersteld en het Amerikaanse hoofdkantoor stond voor de tweede maal voor de taak deze fabriek over een moeilijke periode heen te helpen. Een taak, die in goede samenwerking tot stand kwam en die het begin van een periode van ongekend grote bloei inluidde. Het sprak vanzelf dat General Motors ook zo gauw mogelijk alle exportregisters opentrok met als resultaat dat al in 1947 de eerste 26 Opel Olympia's via onze oostgrens het land binnenkwamen, gevolgd door 499 in 1948 en 762 in 1949! Een stijgende lijn, die resulteerde in 4.118 stuks in 1950.

Wat is wijsheid?

De vooroorlogse Opel-dealers hadden in de jaren dertig hun steentje bijgedragen tot het 'groot' maken van het merk Opel in ons land, maar hadden de naoorlogse jaren niets te bieden. De verwachtingen waren van dien aard, dat er vanuit Duitsland voorlo-

pig, maar dan ook helemaal niets te verwachten viel. Het was dan ook een verstandige handeling deze toch sterke groep dealers de verkoop van de Engelse Vauxhalls toe te spelen.

Maar ja, als er dan toch geheel onverwacht al na twee jaar na de oorlog de eerste Opels afgeleverd kunnen worden, aan wie moet je die dan toespelen? Aan de oude Opel-dealers, die het nu voor de wind ging met de verkoop van Vauxhalls? Anderzijds lag het in de lijn van de General Motors-policy om uitsluitend 'exclusief'-dealers te hebben: een voortzetting van de USA-lijn.

Wat gebeurde er in Den Haag? Het bedrijf van de heer Van der Valk kreeg als een van de oudste Opel-dealers de eerste keus (we zetten nu de klok terug naar 1948-1949). General Motors: 'U kunt uw oorspronkelijke Opel-dealerschap weer oppakken en Vauxhall loslaten óf u claimt het Opel-dealerschap niet meer en continueert het Engelse Vauxhall-agentschap.'

Wat doet je dan als deelnemer in een organisatie waarin jaarlijks zo'n 1.800 auto's landelijk worden verkocht, terwijl er uit Duitsland nog maar zo weinig te verwachten is? Men heeft zijn bedrijf daarop aangepast, zijn personeel uitgebreid en geschoold, magazijnvoorraden aangelegd en gereedschappen aangepast aan het Engelse product.

Voor zover bekend hebben praktisch alle Vauxhall-(v/h Opel-)dealers 'gekozen' voor de Engelse Vauxhall/Bedfordlijn (de trucklijn was immers ook interessant in die jaren!) in de hoop en verwachting dat zij tot in lengte van jaren zouden kunnen bouwen op de snel opkomende Engelse auto-industrie.

Niemand kon verwachten dat de Duitse industrie zo snel zou opkomen en een dominerende rol zou gaan spelen, nationaal en internationaal, waardoor Opel jarenlang als nummer 1 op de Nederlandse markt zou staan. Anderzijds heeft ook niemand kunnen verwachten, dat de snelle opkomst van de Engelse auto-industrie door alle mogelijke, een ieder bekende oorzaken gevolgd zou worden door een even snelle ondergang. De Engelse tak van General Motors is daarvan medeslachtoffer geworden... en uiteindelijk schrijver deze ook!

Bloeiend bedrijf

Sinds 1955 bekleedde ik in het bedrijf van de heer Van der Valk de functie van adjunct-directeur, een positie die ik in een eerder artikel 'een job voor het leven' noemde. Het was een bloeiend bedrijf met 90 man personeel, waarmee ik dagelijks de Vauxhall/Bedford en Pontiac-belangen behartigde. Ja, zelfs ook nog even die van Opel!

In 1956 hadden wij met de Vauxhall Wyvern in de laagste prijsklasse eigenlijk geen uitgesproken vertegenwoordigers-auto. Ons werd voor ogen gehouden, dat wij 'spoedig' zelf zo'n aantrekkelijke auto in ons pakket zouden krijgen. Men doelde op de latere 'Victor' in 1957, het begin van een hoop ellende! Als aanvulling mochten wij tot dat moment de goedkoopste Opel Olympia verlopen: een leuke auto en tevreden klanten.

Vele jaren later zou zelfs een tweede maal 'Opel' onze wegen kruisen. Door de steeds weer teruglopende omzetten in de Vauxhall-organisatie achtte General Motors zich genoodzaakt 'iets' voor die bijna noodlijdende dealergroep te doen. Via de Zuid-Afrikaanse nederzetting en het montagebedrijf in Biel (Zwitserland) zag de 'Ranger' het levenlicht: bijvoeding voor de Vauxhall-dealers!

Dat was in 1970-1971. Op basis van de 'Rekord' en de 'Commodore' ontstond er een nieuw merk, een eenvoudige vorm van 'badge-engineering' of, zoals de Belgen zeggen, 'naamplaatjes-productie'. Vooral bij de 'Ranger II' zat het verschil in een 'Manta' koplamp-unit, vandaar dat wij spraken van een 'Opel met goed licht'. Verder onderscheidde de 'Ranger II' zich doordat de Opel-logo's waren verwijderd en vervangen door het Ranger-vignet. Dit bestond uit een soort gewei met zwarte achtergrond in plaats van het Zuid-Afrikaanse oranje/blauw, dat politiek nogal gevoelig lag. In die jaren genoten wij weer van het verschijnsel 'tevreden klanten'!



Een Ranger uit 1970, kleur groen, in oktober 1989 gespot op de Haarlemmerweg in Amsterdam.

Finale

De Ranger verdween geruisloos van de markt en Vauxhall mocht geen eigen modellen ontwerpen, doch diende te volstaan met 'badge-engineering' op basis van de gehele Opel-lijn. De Vauxhall-dealers werden langzaam gewaar dat er een tijd zou aanbreken dat General Motors Continental in Rotterdam de import van Vauxhall zou gaan staken. De dealers moesten dan maar hun eigen, veelal Japanse weg gaan zoeken. Begin 1980 was het gedaan met Vauxhall in Nederland.

En wat bleef er over van het bloeiende General Motors-bedrijf waarmee de heer Van der Valk in 1932 aan het Bezuidenhout zo enthousiast was gestart met Opel? Niets...

Opel werd sinds 1949 vele jaren in Den Haag vertegenwoordigd door de RIVA, toentertijd een van de grootste dealerbedrijven in ons land. Ook dat behoort tot het verleden: in de Randstad is het anno 2002 'Het Motorhuis' dat de Opel-scepter zwaait.

Opel in Den Haag in de jaren dertig

Frans Vrijaldenhoven

In 1931 schreef een toenmalige collega in 'Het Motorrijwiel en de Lichte Auto' het volgende: 'We weten het allemaal en behoeven er heus geen doekjes om te winden: de vroegere Opel had geen al te beste naam gekregen in ons land in de loop der tijden. Toen dan ook General Motors de Opel-fabriek te Rüsselsheim in zijn combinatie opnam en in het begin van dit jaar een nieuwe lichte 6-cilinder lanceerde tegen een sensationele lage prijs, toen haalde menig een vol argwaan de schouders op en dacht bij zichzelf: 'Ik blijf liever gezond.'

En hoe dacht men er in 1932 over? In dat jaar kwam de heer F.J.J. van der Valk terug in ons land na vele succesvolle jaren in onze toenmalige koloniën, Nederlands Oost-Indië, te hebben doorgebracht. Nog te jong om stil te gaan zitten, bestudeerde hij de economische ontwikkelingen in Europa en in ons land in het bijzonder. De nadelige gevolgen van de New Yorkse 'beurskrach' van 1929 waren ook in ons land nog duidelijk merkbaar en het zag er niet naar uit, dat wij spoedig weer een 'land van melk en honing' zouden gaan worden. De heer Van der Valk zag echter wel in, dat het automobilisme in de loop van de jaren een vlucht zou gaan nemen. In ons land waren de Amerikaanse auto's goed vertegenwoordigd, maar ondanks het feit dat de benzine zo rond een dubbeltje per liter kostte, werd men wel geconfronteerd met de invoering van de wegebelaasting, later motorrijtuigenbelasting genoemd. Men deinde een bedrag per 100kg wagen-gewicht te betalen, wat menig automobilist tot nadenken bracht. Een natuurlijke belangstelling voor een lichtere en zuiniger auto kwam bovendien. Menige automobilist richtte zijn blik naar de Oosterburen waar men zo langzamerhand pogingen deed na een verloren oorlog boven te komen drijven en op internationaal niveau weer wat te kunnen meespelen.

Technische begeleiding

Na de overname door General Motors in 1928 zag men wel in, dat een Opel-product spoedig op het

technische peil van een Chevrolet moest komen. Ook op het gebied van internationale serviceverdeling moest er wat gaan gebeuren, want een auto-mobiel dient niet alleen verkocht te worden maar net als ieder stuk techniek moet er ook een goede technische begeleiding zijn. 'After-sales service' heet dat tegenwoordig.

In een stad als Den Haag zag dat er in 1932 nog niet zo glorieus uit. Een aantal eigenaren van Haagse autobedrijven legde zo nu en dan eens het oor te luisteren bij de Antwerpse nederzetting van General Motors Continental, die toen ook verantwoordelijk was voor de verkoop en service van de Amerikaanse, Engelse en Duitse producten, niet alleen in België maar ook in ons land. De 'wederverkopers' betrokken in die jaren de GM-producten rechtstreeks uit Antwerpen.

Terwijl de heer Van der Valk zich nog aan het bera- den was, nadat hij besloten had zich in de toekomst te gaan wijden aan het automobilisme en opzetten van een autodealerbedrijf, kreeg hij van een relatie in het oor gefluisterd dat er 'kapers op de kust' zaten ten aanzien van het Haagse Opel-dealerschap. Met gezwinde spoed toog hij, via de ponten bij Dor-drecht en Moerdijk, naar Antwerpen met als resultaat dat hij het vertrouwen van de Directie van General Motors in Antwerpen mocht krijgen: de heer Van der Valk werd de eerste officiële Opel-dealer voor Den Haag in 1932.

De Haagse pers deed daar als volgt melding van:

Opel-showroom en service-station

De official dealer voor Den Haag en omstreken van de General Motors, de N.V. F.v.d.Valk's Automobielen Mij. heeft in perceel Bezuidenhout 181 een showroom en service- stations geopend voor de bekende Opel-wagens, welke General Motors sedert geruime tijd op de markt brengt. Door verbouwing heeft men een prachtige ruime showroom verkregen, die plaats biedt aan een viertal te exposeren modellen.

Naast de showroom is een breede inrij, die toegang geeft tot het service-station, dat achter de showroom gelegen is. Ook hier beschikt men over een flinke ruimte, terwijl tevens op een daarachter gelegen open plaats reparaties verricht kunnen worden. Door een glazen dak boven het service-station kan voldoende licht binnenvallen. Het geheel is modern ingericht.

In het eerste contract, dat de heer Van der Valk met General Motors sloot, stond onder andere dat hij zich verplichtte te allen tijde vier 4-cilindermodellen in voorraad te houden, evenals twee 6-cilinders en één Blitz vrachtautochassis. (Dit eerste originele contract is jarenlang zorgvuldig bewaard gebleven. Eind jaren '60 heb ik het nog in mijn handen gehad, maar alle naspeuringen ten spijt is dit unieke document door de vele verhuizingen misschien nog niet geheel verloren gegaan, doch 'ergens' tussen andere archiefstukken terecht gekomen). De heer Van der Valk zag de toekomstontwikkelingen niet zo somber in als in de aanhef van dit artikel en ook de pers liet zich in positievere zin uit.

De jaren na de 'Beurskrach'

In 1932 bereikte de Opel-fabriek in Rüsselsheim het diepste productie-punt: slechts 21.000 exemplaren (lees verder in de rechter kolom)

"In aanmerking genomen, dat, ondanks den onmiskenbaren en welkome bloei van het autotechnisch modernisme in Midden-Europa, ongeveer een derde van den totalen Duitschen omzet nog door één enkele, op constructief gebied juist zeer behoudende fabriek wordt geleverd, is het thans zeker hoog tijd, dat de "Opel" een beurt geven:

De onder General Motors' beheer werkende Opel-fabriek motiveert haar vasthouden aan wat we gemakshalve "normaal-constructie" zullen noemen, met de niet geheel onlogische overweging, dat zij zich in haar geheel op massa-productie afgesteld bedrijf bezwaarlijker dan eenige andere fabrikant een constructief- of fabricage-technisch experiment kan veroorloven – hoe onschuldig of goedkoop dit er op het eerste gezicht ook uitziet. Bovendien zal de Amerikaanse oriëntatie in dezen wel een woordje meespreken. Hoe dit ook zij, "Opel" heeft de paar laatste jaren veel succes gehad met twee typen, die beide zeer aantrekkelijk zijn geprijsd in verhouding tot hetgeen zij den liefhebber van stevige en zuinige "rechtuit-rechtaan" gebouwde dienst- en toerwagens bieden en met de introductie van een derde en kleiner model – in Berlijn voor het eerst gezien – heeft de Rüsselsheimer fabriek haar positie zonder twijfel versterkt. De open tweezitter, de Limousine en de "Sonnen-Limousine" van de nieuwe 1-liter Opel waren de goedkoopste "volgroeide" auto's aan den Kaiserdamm!

In constructief opzicht komt het 1-liter model geheel met den bestaanden 1.2 liter 4-cilinder overeen. Daarnaast blijven de uitvoering als in de andere twee- en vierdeursmodellen.

In vergelijking met de Opel-modellen van 1931 is door verschillende inwendige wijzigingen van den motor het vermogen opgevoerd – bij de drie modellen thans resp. 18, 23 en 34 pk – zonder dat daardoor de bedrijfszuinigheid heeft geleden. Ook voor gemakkelijker starten werd gezorgd.

Verder in Den Haag

In de praktijk bleek, dat het oorspronkelijke pand aan de Bezuidenhoutseweg te klein werd. Er moest rondgekeken worden naar een betere accommodatie. De heer Van der Valk prees zich gelukkig dat hij rond 1936 de hand kon leggen op een grote werkplaats aan de Volkerakstraat 3-39, terwijl hij een representatieve showroom kon openen in het hartje van de stad. Aan het Scheveningse Veer hoek zeestraat heeft men tot in de jaren '60 de naam F v.d. Valk in neonletters zien

liepen van de band. Er moest wat gebeuren! Een schot in de roos was de lancering van het nieuwe 1,2 liter model, met daarnaast de 1,8 liter zescilinder zijklepper. In de herfst van datzelfde jaar zag ook de 'Regent' het levenslicht: een moderne uitvoering van de standaardcoach en sedan. Overigens, de naam 'Regent' werd van stal gehaald omdat er immers al in 1928 een 'Regent' gepresenteerd werd en nog wel een 8-cilinder met een cilinderinhoud van 5,9 liter en 100 pk: een auto met een sterke gelijkenis aan de Packard. Er werden tussen 1928 en 1930 slechts 25 stuks van gebouwd. Pas veel en veel later komen we weer Opel achtcilinders tegen en wel in de K.A.D. serie (Kapitän-Admiral-Diplomat) met een aangepaste Chevrolet V8 motor. Hoe oordeelde de pers bij de presentatie van de 1,2 en 1,8 liter modellen?

prijken in combinatie met het bekende General Motors logo. De landelijke Opel-verkoopcijfers namen een enorme vlucht en ook de jonge Haagse Opel-dealer, die het in 1932 'aandurfde' plukte daar de vruchten van.

Naast de koplopers Chevrolet en Ford zagen de landelijke verkoopcijfers van Opel er als volgt uit:

Jaar	Personenauto's	Bedrijfsauto's
1937	1903	128
1938	2289	138
1939	2430	219

De jaarlijkse import van auto's lag toentertijd rond de 12.000 stuks. Naast de commerciële successen in die jaren vond ik in 'De Auto' uit die tijd ook diverse verslagen over het bekende Concours van Koetswerken, dat ieder jaar aan de Scheveningse Boulevard werd gehouden. Als jong folderverzamelaar liep ik daar op die zaterdagen rond, gewapend met schooltas om het nodige te vergaren. Met de diverse Opel-modellen was de heer Van der Valk present en niet voor niets! Iedere keer kwam hij trots weer terug op de zaak en toonde de verworven medailles, goud en zilver. In latere jaren schonk hij ze mij, opdat ze voor het nageslacht bewaard zouden blijven.



Opel, Admiral, 4 deurs, 700 cm.

ONVERGELIJKBARE ELEGANCE, MAAR OOK... ONGEEVENAARDE PRESTATIES.

Opel: Een serie uitsonderlijke modellen 1931 SUPER-SIX. Europa's mooiste wagen tegen een ongebruikelijk laag prijs! Verder, de KADET - 4 cyl. - 1.8 L. - 4 plaatsen - OLYMPIA - 4 cyl. kopkleppenuitlaat - 1.5 L. - 4 plaatsen - ADMIRAL - 6 cyl. kopkleppenuitlaat - 3.6 L. - 4 plaatsen

Vauxhall: De elegante kleine wagen, dank aan een typisch ontwerp van degenen die Engelse constructie. Technisch vortsmacht, lichte en gerust, verbeterend vooral in verbruik en praktisch overal bruikbaar.

Chevrolet: De meest verbruikte wagen ter wereld! Viervoudige besparing bij aankoop, op verbruik, op onderhoud, bij verkoop. Twee series 2-cylinders: MASTER KNEE-ACTION en DE LUXE KNEE-ACTION. Een gelidigheid in goedwaarde.

Pontiac: Twee nieuwe serie prachtige 2-cylinders; elk deze wagens heeft een eigen, persoonlijk karakter. AUTO-PROGRESSIVE VEERLING. 81", van alle tot nu toe gelidde wagens van de markt zijn thans nog in gebruik.

Oldsmobile: Achter het stuur een uitbarsting! Twee serie schitterende 2-cylinders "SPECIAL" en "DE LUXE". U hebt een wonderlijk rijen over het meestgevoerde modellet deze wagens, dank zij hun "AUGSTENDE VEERLING".

Buick: Een andere wagen ter wereld heeft al de voordeelen van een Buick 1931! "DYNAPLASH" 8-cyl.-in-lijn kopkleppenuitlaat. Totaal vrije veering. Stuurgangwiel. Geheel stalen PNEUMATIEK. De PULLMAN van den weg!

La Salle: Een kleine wagen van voortreffelijke afmeting. Ugerust met een 8 cyl.-in-V Cadillac-motor, van 115 P.K. Een wonder van gemakzaamheid en gemakkelijke manoeuvreerbaarheid.

Cadillac: Een wagen van grote maat, die elke beschrijving van 8- & 16 cyl.-in-V motoren. Rijk behoorde toevoeren - uitruiming van comfort van voormannen gieten smaken. Het maximum inzake luxe, comfort en technisch.



EEN WAGEN VOOR IEDERS BEURS EN ELK GEBRUIK.



Op de RAI

Over de verdere ontwikkeling van de Opel-modellen hoef ik niet verder uit de wijden: de beroemde Olympia, Kadett, Super Six, Kapitän en de prachtige Admiral (zie de illustratie boven) zijn de lezers genoegzaam bekend. Interessant is het wellicht ook te vermelden, dat wanneer we het RAI-tentoonstellingsverslag erop naslaan wij zien, dat F. v.d. Valk's Automobielen Mij NV de inschrijver was voor de RAI-stands 44 en 45 voor de Opel-modellen en stand 66 voor de Pontiac, terwijl stand 43 gereserveerd was voor de Engelse Bedford. De overige GM-producten werden op de RAI 1938 als volgt vertegenwoordigd:

Chevrolet: Vlemmings, Eindhoven
Vauxhall en Oldsmobile: Rosier, Den Haag
Buick en GMC-truck: Hardonk, Deventer.

Al deze exposanten haalden de auto's af aan het Albert Dok in Antwerpen. In 1938 vond de laatste RAI-tentoonstelling plaats voor het uitbreken van de oorlog. En hoe verging het Opel na die vijf bezettingjaren, met name in Den Haag? Dat kunt u lezen in het volgende Conam Bulletin.



Peugeot in Nederland

Verwey & Lugard.



Peugeot wordt al heel vroeg in Nederland geïmporteerd. De Haagse zakenman Jacob Frederik Verwey (1862-1926), zoon van een predikant, begint zijn carrière in Nederlands-Indië als militair. Vele Indië-gangers reizen per boot van Batavia terug naar Genua (Italië) of naar Marseille (Frankrijk) en nemen aldaar de trein naar Parijs, en stappen dan over op de trein naar Nederland. Op één van zijn verloftochten doet Verwey in 1894 Parijs aan en kijkt daar naar de eerste automobielwedstrijd Paris-Rouen, die door een Peugeot en een DeDion-Bouton samen wordt gewonnen. Verwey raakt geïnteresseerd en neemt contact op met Peugeot. Na zijn pensionering als militair in 1898 werkt hij enige tijd in een Peugeot-fabriek. Terug in Nederland begint hij met Barend Evert Lugard (1868-1955) het 'Bureau voor Automechanische Vervoermiddelen'. Barend is redacteur van het blad *De Auto*, heeft een drukkerij in Den Haag en wordt in 1925 president-directeur van de Nederlandse Bioscooptrust (anno 1921), dat vele bioscopen exploiteert en films in Nederland distribueert. Verwey en Lugard importeren vanaf 1898 Peugeot's. Niet alleen voor Nederland, maar ook voor Denemarken en Nederlands-Indië. In 1902 wordt de onderneming omgezet in de N.V. Verwey en Lugard's Automobiel Maatschappij. Behalve Peugeot, verkoopt men ook Fiat en – mondjesmaat – Spijker. Na de Eerste Wereldoorlog probeert men Austro-Daimler en Puch te

importeren, maar de verkoop verloopt slecht, hetgeen leidt tot een overname de onderneming door de Amsterdamse Rijtuigmaatschappij (ARM).

Gebroeders Nefkens.

Piet en Antoon Nefkens, zonen van de molenaar Jan Nefkens in Amersfoort, richten in 1908 officieel de onderneming 'Gebroeders Nefkens' op. Pa verkoopt al sinds 1878 voertuigen (waaronder een DeDion-Bouton), terwijl de zonen automobielen van de merken Adler, Graham-Paige en Peugeot verkopen. De gebroeders Nefkens worden in 1933 officieel Peugeot-importeur. Tussen 1938 en 1962 is ook de Nijmeegse firma Van den Boogaard Peugeot-importeur; voornamelijk voor klanten beneden de grote rivieren. In 1982 wordt het importgedeelte van Nefkens overgenomen door Peugeot Nederland. Nefkens zelf wordt in 2001 overgenomen door het Franse PGA Motors SA.



Een vroege Peugeot bestelwagen.

Ontwikkeling van het Peugeot logo.

De twee zonen van Jean-Pierre Peugeot, Jules (1811-1889) en Émile (1815-1874), nemen in 1851 de leiding van de onderneming van hun vader over en zetten die voort o.d.n. 'Établissements Peugeot Frères'. In 1847 doen zij al een beroep op de goudsmid en graveur Justin Blazer om een embleem te ontwerpen, waarmee ze zich van de concurrenten kunnen onderscheiden. Ze kiezen de leeuw als logo, vergezeld van de slogan: 'résistance, souplesse et rapidité' (weerstand, soepelheid en snelheid). Men kiest voor een leeuw omdat die voorkomt in het wapen van het 'Département Doubs', waarin men woont. Het logo wordt in 1858 officieel gedeponereerd bij het 'Conservatoire impérial des Arts et Métiers' (keizerlijke ambachtsgilde) en siert vanaf dat jaar alle producten; de automobielen pas vanaf 1905.



1858 - 1925



1925 - 1936



1936 - 1960



1960 - 1970



1970 - 1980



1980 - 1998



1998 - 2010



Logo sinds 2010

Een oud Drents automobielbedrijf

door Jan Balcher

In een exemplaar van *De Auto* van 14 juli 1921 trof ik bijgaande advertentie aan van de N.V. Wander te Assen. Ik vroeg me af of dit leuke bestelwagentje ooit in Drente heeft rondgereden.

Het telefoonboek leerde dat het automobielbedrijf Wander (nu een B.V.) nog steeds bestaat. Op mijn vraag aan de directie, of zij misschien iets over de historie konden vertellen, ontving ik drie *Wander Nieuwsbladen* waarin die historie vermeld staat. Voorop werd gesteld dat, hoewel nog veel over het verleden van Wander bewaard is gebleven, de afbeelding van de Wanderer-bestelauto onbekend was. Het lijkt me dus niet aannemelijk dat een dergelijk voertuig in Drente heeft rondgereden.

Op 14 maart 1919 richtten vier pioniers in Assen de N.V. Noord Nederlandsche Automobielen- en Motorenhandelmaatschappij Wander op. De naam van het bedrijf vond zijn oorsprong in de Wanderer Werke uit Chemnitz (Duitsland). Voor dat merk wisten de oprichters de alleen-vertegenwoordiging in Nederland te verwerven. Het ondernemende viertal bestond uit de heren Staal, Meyer, Dieters en Hunse (naar de laatste is de Hunserug op het circuit in Zandvoort vernoemd). Zij achtten Assen rijp voor een bedrijf war men op ruime schaal terecht kon voor auto's, motoren en reparaties. Hun activiteiten startten zij aan de Collardslaan en de Gymnasiumstraat (tegenwoordig Dick's Kampeerhal). Dieters bekleedde het directeurschap. Hij was ook de man die het initiatief tot de TT nam. Leuk detail is dat in 1924 de 16-jarige leerling Geert Timmer bij Wander in dienst trad. Later zou hij het directeurschap overnemen van Dieters.

Het kopen van een voertuig in de jaren dertig ging anders in zijn werk dan nu. Toenmalige kopers haalden hun voertuigen zelf op bij de fabriek. Daarvoor organiseerde directeur Dieters compleet verzorgde reizen. Kopers van twee- en vierwielers stapten op de trein naar Chemnitz en met hun nieuwe voertuig ging het weer terug naar Nederland. Dieters, een groot liefhebber van toeristische uitstapjes, had hiervoor mooie routes uitgetekend. Op diverse stopplaatsen konden de reizigers een gastvrij onthaal verwachten. Zo kreeg men van de Continental-bandenfabriek in Hannover stevast een diner met overnachting aangeboden. De bijzondere tochtjes van Dieters trokken op den duur landelijke aandacht. Het tijdschrift *Het Motorrijwiel en de Lichte Auto* verhaalde in een bloemrijk artikel zelfs over "veldheer Dieters die weer met zijn schare door Duitsland trok".

Overigens was toentertijd de motorfiets meer in trek dan de veel duurdere auto. Daarom importeerde Wander onder andere New Imperial motorfietsen. Met dit merk werden vele TT-successen geboekt. Om het grote publiek te overtuigen van de kwaliteit van de motorfietsen werd in december 1930 een monstertocht voor motorfietsen georganiseerd. Drie rijders - Bertus van Hamersveld, Piet van Dinther en Geert Timmer - legden elke dag een afstand af van duizend kilometer, op het standaardmodel Blauwe Prins. Hun route voer van Bussum naar Zwolle en Arnhem en weer terug naar Bussum. En dat 25 dagen lang. Het waren zware tochten over natte en besneeuwde wegen. Deze 25.000 kilometerrit, op de voet gevolgd door de media, werd een grandioos succes. De naam Wander, ook toen al een sportieve dealer, raakte wijd en zijd bekend.

In de jaren dertig werd ook het importeurschap van het Engelse merk Standard verkregen en op de RAI-tentoonstelling van februari 1934 stond Wander met dat merk.

De oorlogsjaren vormden natuurlijk een moeilijke periode, ook voor de autobranche. Brandstof was slechts mondjesmaat beschikbaar en dat was een groot probleem voor transporteurs en dergelijke, die met hun vrachtwagens klant waren bij Wander (in die tijd ondermeer dealer van Chevrolet, GMC, Opel, Bedford en Mack).

Ook andere dealers kampten hiermee en zo kwam het dat Geert Timmer van Wander en Siewert Gorter uit Rodeschool samen een gasgenerator ontwikkelden, die onder de naam Gortim werd verkocht en waarop ook patent werd verleend. Benzine werd daarmee vervangen door een soort autogas, dat werd verkregen uit turfcookes, afkomstig uit de Veenstreek rond Emmen. Ook dit werd grotendeels door Wander in eigen beheer gefabriceerd.

Vanaf eind 1942 werd de Gortim-generator ook onder de naam S.K.G. zelfstandig door de firma S.K. Gorter te Rodeschool in de handel gebracht. Het was natuurlijk slechts een surrogaatoplossing, want het rijbereik was niet groot, het apparaat vergde veel tijd en aandacht en nam bovendien een enorme ruimte in (bij personenauto's was soms een aanhangwagen nodig). Men kon echter blijven rijden en daar was het natuurlijk om begonnen.

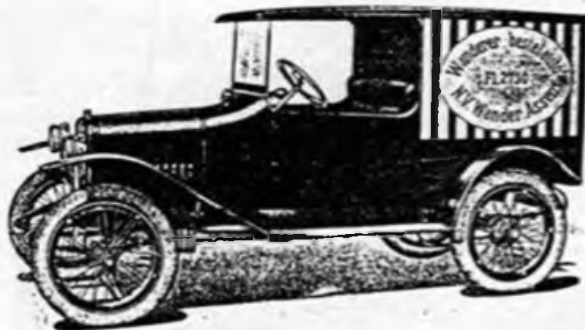
Na de bevrijding braken betere tijden aan. Brandstof raakte weer beschikbaar en daarmee kwam een eind aan Gortim. Wel lag er nog voldoende materiaal om er iets anders mee te doen: het filterdoek werd verwerkt tot kleding en van de stalen pijpen werden in Wanders smederij fietspompen gemaakt.

Tevens kwam de levering van auto's weer op gang, zij het eerst nog op de bon. Aan onderdelen was nog een groot gebrek en de Wander-directie - opnieuw samen met enkele GM-collega's - reisde dan ook vele dumps van het Amerikaanse leger af om aan spullen te komen. Zo werd in Italië een partij GMC-motoren aangekocht, die enige tijd later per schip via de Drentse Hoofdvaart in Assen arriveerde. Deze motoren werden bij Wander stuk voor stuk compleet gereviseerd, om nadien nog vele jaren dienst te doen. Voorts werden via de dump ook trucks gekocht, sommige met de stafkaarten en het woestijnzand er nog in. Diverse laadbakken werden later gebruikt als kippenhok...

En thans is Wander, met een leeftijd van bijna tachtig jaar, een succesvolle Opel-dealer.

Met dank aan Wander BV te Assen

WANDERER AUTOMOBIELEN



Vert. voor N.-Holland:
ANTOON NEFKENS,
Weesperzijde 5, A'dam

Vert. voor Z.-Holland:
J. Nefkens,
Kanaalweg, Scheveningen

Vert. voor Friesland:
N.V. R.A.M.L.,
Leeuwarden.

Vert. voor Nrd.-Brabant
N.V. Vermeulen & Co.,
Breda.

Vert. voor Groningen:
N.V. Wouda's Auto Mij.,
Groningen.

Importeurs: N.V. WANDER — ASSEN.

Een advertentie uit de *Autokampioen* van 9-2-1934.

R. A. I. - TENTOONSTELLING

van 9 t/m. 18 Februari 1934 te Amsterdam

STAND 47



STANDARD AUTOMOBIELEN

9 P.K.	vanaf	f	1550.—	
10			1790.—	
12			2215.—	

■ Zwevende motor

■ Kruisbalkchassis

Verkoopers gevraagd, waar niet vertegenwoordigd

Importrice: N.V. WANDER - ASSEN

(163)

Een oude prentbriefkaart, ingestuurd door Henk Schuuring. Hij merkte op dat een slimme handelaar eenvoudigweg de nieuwjaarswens met een rubberen stempel heeft aangebracht.



De Amsterdamse Overtoom in autohistorisch perspectief

door Jan Polman

Zoals al aangekondigd in *Conam Bulletin* 1999/2 ging de Conam op 11 september jl. op excursie naar de Overtoom in Amsterdam. Het doel van het uitstapje was om te kijken (en eventueel te zoeken) naar uiterlijke tekenen van de 'autostraat' die de Overtoom in vroeger jaren was. Vorig jaar werd een dergelijke excursie gemaakt naar de Weesperzijde, ook een bekende autostraat uit het Amsterdamse verleden.

De lijst van Overtoomse autobedrijven die met hulp van Max Bomhof kon worden opgesteld, nam, met toelichting, in *Conam Bulletin* 1999/2 vijf kantjes in beslag. Dat geeft al aan dat de Overtoom in het verleden een belangrijk centrum was voor de autohandel. Zoals bleek tijdens de excursie, is er (zeer bepalend voor het succes!) heel veel voorwerk gedaan door onze Amsterdamse leden Fons Alkemade en Henk Schuuring. Hieronder viel literatuurstudie, het opsporen van nazaten van oorspronkelijke gebruikers van panden en het organiseren van de mogelijkheid om sommige panden van binnen te bekijken. Ook onderstaande korte historie is geput uit hun voorwerk.

De Overtoom heeft een turbulente historie doorgemaakt. Zoals ook blijkt uit de naam, was er eerst een weg langs het kanaal, die toen Heiligeweg heette. Geleidelijk ontstond langs deze weg naar Amsterdam meer bebouwing. In 1902 werd het kanaal gedempt om meer ruimte te scheppen. Vooral na de Eerste Wereldoorlog vestigden zich er toen veel autohandel, benzinstations, bandenfirma's, taxibedrijven en garagebedrijven. In de jaren zeventig besloot het stadsbestuur om de trambaan verkeersvrij te maken. Hierdoor ontstonden door de wegversmalling meer files en parkeerproblemen waardoor veel bedrijven zodanig in moeilijkheden kwamen, dat de een na de ander besloot om zich elders in Amsterdam te vestigen. Als laatste vertrok in 1997 de firma Motormeyer, een bedrijf dat daar vanaf zeker 1933 gevestigd was en allerlei personen- en vrachtauto's heeft verhandeld.

Om te zien wat er allemaal nog van over is, verzamelden wij ons tegen elfen in café-restaurant Tromer aan het Surinameplein in Amsterdam. Vandaar togen we op pad om onder geleide van Fons Alkemade (Henk Schuuring was helaas verhinderd) de Overtoom op en neer te lopen. Daarbij werd met behulp van allerlei van te voren verzamelde informatie bij verschillende panden stilgestaan. Interessant was het verzamelde oude fotomateriaal waarmee vaak de autoherkomst van bepaalde gebouwen nog goed te zien was.

Het eerste zeer opvallende gebouw was dat van Autopon aan het begin van onze tocht. Het gebouw werd in 1960 neergezet in opdracht van Volkswagenimporteur Pon uit Amersfoort, om te dienen als etalage waarin de mooiste Volkswagenproducten zullen zijn getoond. Pon had een geschil met de populaire Amsterdamse Volkswagendealer Kost en wilde daarom zelf een dealerbedrijf in Amsterdam opzetten om Kost dwars te zitten. Er zijn vast Conammers die zich het opschrift "Wij blijven bij Kost!" nog zullen herinneren, dat in de jaren zestig op de achterruiten van veel Amsterdamse Volkswagens te zien was. Geld speelde bij dit gebouw voor Pon kennelijk geen rol. Het werd een opvallend pand met een enorme ronde voorgevel met vooruitstekende bovenverdieping, die op pilaren was gebouwd. In het midden van de gevel was nog een forse uitbouw gemaakt die diende als etalage, waarin zonder twijfel de mooiste Volkswagen-producten zullen zijn getoond. Tegenwoordig zit er onder andere een meubelzaak in dit gebouw, terwijl de open ruimten tussen de pilaren zijn dichtgebouwd. We zijn ook bij twee Overtoomse panden binnen geweest. In het eerste pand (Overtoom 486) was nu een houtbewerkingsbedrijfje gevestigd. Kijkend naar de kleine ruimtes moet het vroeger moeilijk werken zijn geweest aan de Sizaire-Naudins en Rolland-Pilains die er begin jaren twintig werden vertegenwoordigd door de Automobiel Mij. "Overtoom". Men verkocht daar later ook benzine. Dat was nu nog te zien aan een klein hokje met veel glas van ongeveer

1 bij 1 meter vóór aan de straat, waar de pompbediende zat (en waarschijnlijk in de zomer vrijwel werd geroosterd). Het andere bezochte gebouw (197-205) was dat van de RIVA. Een groot gebouw met 5 à 6 verdiepingen uit het midden van de jaren dertig dat er van buiten uitzag als een woonappartement, behalve dan de grote deuren op de begane grond. Nu is er het Europcar-autoverhuurbedrijf gevestigd. Van binnen was de garage-oorsprong nog onmiskenbaar aanwezig. De ogenschijnlijke woonverdiepingen bleken grote lege ruimtes te zijn, kennelijk bedoeld om veel auto's te stallen. Een monumentale, nog originele autolift diende daarbij voor het verticale transport. Kortom, hier werd het autobedrijf op grote schaal uitgeoefend.

Na een verblijf in een 'uitspanning' van het Vondelpark voor wat nats en wat droogs kwamen we op onze weg terug ook nog langs een gebouw waarin een stoeterij was gevestigd (achter nummer 373). Je kon via een straatje langs het in deplorabele staat zijnde gebouw lopen om een blik achterom te werpen. In de tuin bleek de maar doorgroeiende gewassen nadrukkelijk bezit te hebben genomen van een DAF 66, een aanblik die door ons nogal verschillend werd beoordeeld.

Afgezien van de vele autohistorisch interessante gebouwen vond ik de Overtoom ook vanuit algemeen bouwkundige kant gezien erg interessant. Wat een veelheid aan bouwrichtingen waren er te zien. Ik vroeg me af hoe verschillende Amsterdammers in pakweg 1910 te hoop zullen zijn gelopen tegen bouwkundige nieuwigheden die daar verrezen en waarmee nu de Overtoom als een straat met veel bouwkundige variatie wordt beoordeeld.

Op dit moment is de autosector zeker niet uit de Overtoom is verdwenen. Hij is alleen minder intens aanwezig met de sterke nadruk op de verhuur. Het was ook opvallend dat er nu geen benzineverkooppunten meer waren.

Samenvattend is deze excursie door een samenloop van het weer, de inspanningen van twee Amsterdamse Conammers met hulp van anderen en de medewerking van huidige gebouwengebruikers een groot succes geworden. Hulde en vooral veel dank aan de doeners!

Om die autobranche-intensiteit van vroeger wat verder uit te diepen, heb ik wat zitten sleutelen aan het al genoemde Overtoom-overzicht, zoals hieronder blijkt.

Na de excursie heb ik nog eens gekeken naar die lange lijst van autohandelvestigingen uit het *Conam Bulletin* 1999/2. Omdat sommige huisnummers vaker voorkwamen, heb ik de lijst omgewerkt en in volgorde van huisnummers gezet. Het resultaat is hieronder te zien. In een aparte kolom staan de merken die op die plaatsen werden vertegenwoordigd. De jaartallen achter de genoemde merken hebben betrekking op de periode dat die merken waarschijnlijk vanuit het Overtoompand zijn verhandeld, dus andere panden in Amsterdam zijn daarbij buiten beschouwing gelaten. Uit die lijst is van alles te concluderen, zeker voor de Amsterdammers onder ons. Er zijn ook vreemde zaken, bijvoorbeeld twee firma's die in dezelfde periode in hetzelfde pand waren gevestigd. De merken BMW, Nash en Pierce Arrow zou in hetzelfde jaar op twee verschillende adressen zijn verhandeld. Je kunt daarom hier en daar best vraagtekens zetten bij de juistheid van de toch via via verzamelde gegevens. Omdat de lange avonden rond de jaarwisseling zich goed lenen om eens wat meer studie te maken van die lijst hou ik mijn conclusies nog even voor mij, en nodig alle lezers uit er eens naar te kijken en het resultaat daarvan aan de redactie te doen toekomen. Aanvullen of corrigeren mag natuurlijk ook.

lijst van bedrijven aan de Overtoom

huisnummer	jaren	naam firma	producten	jaren
21-27	(1914)	New Dutch American Motorcar Cy.	?	
31	(1957)	Kleber Banden Import		
36-40	(1949-1950)	Garage Blommestijn	Peugeot	1950
36-40	(1960-1964)	Slotermeer NV	Ford	1957-1964
38	(1957-1969)	Garage Hanny	Ford	1969
60-62	(1940-1957)	Arpic NV	accessoires	
73	(?)	Motorhandel Borgmeier NV	?	
93	(1950)	Coöp. Auto en garagebedrijf N.B.S.	?	
93	(1957-1975)	Autohandel Bert Schultz	?	
116-122	(1931)	W.Grote en Co.	?	
116-126	(1933-1997)	Motormeyer	Renault	1950-1953
			Gutbrod	1950-1953
			Skoda	?
			Mercedes	1957-1964
			Chrysler	?
			Dodge	?
			Jeep	?
			Faun	?
120-122	(1927-1931)	Ed Kimman & Co	Hudson	1927-1931
			Essex	1927-1931
			Pierce Arrow	1931
124	(1926-1931)	Amst. School voor Autorijden		
147	(1957)	Dagvea NV	accessoires, ruiten	
153	(1957-1975)	Mercurius	alg.	
173-179	(1927-1945)	Internationale Automobiel Mij.	Studebaker	1929-1940
175	(1926-1936)		Erskine	1927-1931
			Rockne	1931-1932
			Pierce Arrow	1931-1932
			Hillman	1936
			Skoda	1935
173-179	(na 1945)	Regout en Sievers	Skoda	1967
175	(1957-1964)		Hillman	1964
			Sunbeam	1964
			Sunbeam Talbot	1954
			Singer	1957-1964
			BMW	1957-1964
			Studebaker	1957-1960
			Humber	1957
175	(1921-1924)	H.Englebert en Co.	Packard	1921-1924
175	(1925-1926)	H.G.M. Vrooms Autohandel	Packard	1925
			Nash	1926
			Ajax	1926
183-185	(1950-1957)	Dijkman & Roseboom	verhuur	
184-188	(1931-1957)	Garage van der Ploeg	Standard	1949-1957
			Triumph	1949-1957
			DeSoto	1957
184-188	(1953-1962)	W. Maarssen en Co.	Citroën	1957-1962
			Panhard	1957-1960
			Standard	1953-1959
			Triumph	1953-1959
			Lancia	1957
			BMW	1957

399	(1913-1979)	ARM / Int. Autom. Mij.	Peerless	1916-1919
			Maxwell	1915-1923
			Wolseley	1914-1920
			Minerva	1919-1931
			Austro-Daimler	1919-1927
			Stellite	1915
			Stoewer	1915
			Studebaker	1920-1926
			Mathus	1923-1929
			REO	1929-1934
			Renault	1931-1932
			Panhard-L.	1932
			deSoto	1928-1930
			Opel	1936
			Pontiac	1936-1971
			Vauxhall	1957-1971
			SAAB	1952-1964
			Aston-Martin	1952-1957
			Lagonda	1952-1957
			Talbot (F)	1956-1958
			Alfa Romeo	1965
423-425	(1961-1967)	Autobedrijf Heilbron	Dodge	1964
			Triumph	1964
473-475	(1968-1971)	van Werkhoven's Autom. bedr.	Dodge	1968-1971
			Sunbeam	1968-1971
			Triumph	1968-1970
486	(1919-1921)	F.W.G. Metelerkamp Cappenberg	Sizaire Naudin	1920-1921
486	(1922-1939)	N.V. Autom.Mij. "Overtoom"	Peerless	1928-1931
			Durant	1931
			Dodge	1939
			Sizaire Naudin	1922
			Rolland-Pillain	1922?
486	(1936?-1970)	W.D. van Werkhoven	Dodge	1936-1970
			Hanomag	1936
			Sunbeam	zie 473-475
			Standard	1953-1962
			Triumph	1953-1970
			Lloyd	1957-1961
			Singer	1948-1953
500	(1957)	Onderdelencentrale Molenkamp	onderdelen	
505	(1931)	J. v. Driest & Korthof	?	
505	(1957?)	Boekson Auto Mij.	?	
505	(1974)	Delta Trading	TVR	1974
			Clan	1974
525-557	(1961-1990)	Autopon	Volkswagen	1961-1971
			Audi	1964
			Porsche	1964
565	(1957)	Michelin	banden	

Garagebedrijven in Utrecht tot 1914

door Ariejan Bos

Hoewel Utrecht op het gebied automobilisme geen pioniersrol heeft vervuld, waren er genoeg bekende en minder bekende garages die een historische beschouwing waard zijn. In dit eerste van twee delen komen Gerth, Immink en Landeweer aan bod.

Als we kijken naar Utrecht als autostad, dan moeten we concluderen, dat 'Utrèg' in den beginne slechts een bescheiden rol speelde. Tot 1 januari 1906 werden er in deze plaats slechts 52 rijvergunningen uitgereikt. In Amsterdam en Den Haag waren dit er bijna 200, terwijl zowel Arnhem als Nijmegen hoger scoren dan Utrecht met respectievelijk 75 en 66 rijvergunningen. Wat betreft de hoge score in deze laatste 'provinciestadjes', daar kom ik later nog wel eens op terug. Landelijk gezien stond de stad Utrecht op de zesde plaats, na de eerdergenoemde plaatsen en Rotterdam.

Onbekend met automobielen waren de Utrechters echter zeker niet. Al in 1896 reed Néerlands eersteling, de gloednieuwe Benz van Zimmermans, door de stad. Ook de Daimlers van Willem Remmers uit Amsterdam passeerden Utrecht nog wel eens, terwijl in 1898 de deelnemers aan de wedstrijd Parijs-Amsterdam-Parijs niet om Utrecht heen konden. De N.A.C. startte er haar eerste clubtocht op 15 augustus 1899. Utrechter Willem Gerth behoorde bij de eerste auto-importeurs van ons land en hij stond al in 1899 op de tentoonstelling van de R.I. (nog zonder A.). De Simplexfabriek had Utrecht echter in 1895 juist voor Amsterdam verruild. Een teken aan de wand misschien?

Utrecht rond de eeuwwisseling was natuurlijk geen handels- of industriestad zoals Amsterdam, Den Haag of Rotterdam. Gedurende de eerste 15 jaar van deze eeuw bleef de rol van de stad Utrecht op autogebied beperkt. Ook daarna is Utrecht nooit een autostad zoals Den Haag of Amsterdam geworden, ondanks de bekende garages van Landeweer, Nefkens en Honders.

In dit eerste deel vertel ik u iets over Gerth, Immink en Landeweer. In het vervolg zal ik aandacht besteden aan de andere Utrechtse pioniers Grund, Goettsch en Wilson, en ook Nefkens, die weliswaar pas in 1915



De garage van Immink staat er nog ongeschonden bij.

naar de stad Utrecht verhuisde, maar zijn (auto)wortels tezamen met nog enkele familieleden in het 'Utrechtse' had, namelijk in Amersfoort en omstreken. Voor aanvullingen, correcties en suggesties stel ik mij weer volledig open.

W. Gerth

Kruisstraat (Tivoli) - 1897 -

Trans 11 - 1908-1910 -

Importeur van Vallée en Dumond

Willem Gerth is zonder twijfel de eerste Utrechtse automobiel-importeur. Zoals vele collega's kwam hij uit de rijwielbranche. In 1897 bezat hij een rijwielsschool aan de Kruisstraat (in Tivoli). Al in 1899 stond hij met drie automobielen op de tentoonstelling van wat toen nog de R.I. (Rijwiel Industrie) heette. Volgens de Kampioen ging het hier om een Vallée voiture, een Dumond voiturette en een Dumond quadricycle. Het eerste merk is nog wel te traceren: het werd volgens Georgano tussen 1895 en 1901 geproduceerd in Le Mans (F). Er werden zelfs enige tijd racemodellen geproduceerd. Dumond is echter onvindbaar, althans in Georgano (1^o druk). Ook het jaar daarna, in 1900, stond Gerth op de door de R.I. georganiseerde tentoonstelling, weer met Vallée en Dumond. Hij toonde 4 modellen, waaronder ook nu een Vallée voiture en een Dumond quadricycle, en verder een voiturette 'Bella' en een voiturette 'Idéal'. Bij de twee laatste modellen lijkt het eveneens om Dumond modellen te gaan, maar dit is uit het tentoonstellingsverslag in 'De Kampioen' niet erg duidelijk. Een opmerkelijk feit doet zich voor, dat de heer Gerth zijn rijvergunningnr. 116 pas op 12 augustus 1899 kreeg uitgereikt, terwijl de R.I. tentoonstelling van dat jaar werd gehouden van 16 tot 26 maart! Het is merkwaardig, dat hij automobielen verkocht, terwijl hij (al kon hij er dan misschien wel mee overweg) er officieel niet zelf in mocht rijden.

Na 1900 is er van Willem Gerth weinig meer vernomen. In 1901 stopte de automobielproductie van Vallée. Was dit ook voor Gerth het einde? Niet helemaal. In 1908 en 1910 staat hij nog vermeld in het N.A.C.-Jaarboek als leverancier van (Amerikaanse) benzine aan de Trans 11. Al reed hij toen geen auto meer, want voorzover mij bekend werd er na 1 januari 1906 geen provinciaal nummer aan hem uitgereikt.

Anton G. Immink, later N.V. Utrechtsche Auto Garage
Ridderschapstraat 1, 3 en 4 (hoek Witte Vrouwenstraat)
1903-?

1470 Agent Ficht Automobiel

Importeur van Chaumont en Latil

Ook Antonius Gerardus Immink kwam vanuit de wielwereld in het automobielwezen terecht. Geboren in 1870 begon hij zijn loopbaan als fietsenbouwer. Rond de eeuwisseling zou hij zelfs een verdienstelijk wielercoureur zijn geweest.

In 1903 schaft hij zijn eerste auto aan, een 'tweedehandsje', en wel de Mors uit 1900 van Ch. F. Testas tot Oud-Wulven uit Houten. Het rijvergunningnummer 156 neemt hij met de auto over. Op 21 november 1903 komt dit nummer op zijn naam te staan. Deze auto verkoopt hij binnen een jaar aan A. Brom te Utrecht, wederom met nummer en al. Pas op 29 september 1905 krijgt hij een nieuw nummer (nr. 2006) uitgereikt, wat moet betekenen, dat hij een jaar auto-loos is geweest. In dit jaar wordt hij ook voor de eerste maal vermeld in het Adresboek van Utrecht op bovenvermeld adres. In het N.A.C. Jaarboek van zowel 1908 als 1910 staat hij vermeld als agent voor de merken Clément-Bayard en Minerva. Op een foto van de garage uit de periode 1906-1908 staat hij (althans ik veronderstel, dat hij het is) afgebeeld tezamen met een auto met het op zijn naam uitgegeven nr. L-146. Is dit een Clément-Bayard?

Rond 1913 lijken de economische perspectieven voor Immink zeer gunstig. De garage wordt verbouwd tot de nu nog bestaande unieke staat. De naam wordt gewijzigd in de N.V. Utrechtsche Auto Garage. En bovendien verwerft hij het hoofdagentschap voor het (vermoedelijk Franse) merk Chaumont, rond 1914/15 gevolgd door het Franse merk Latil, de bekende fabrikant van utiliteitsvoertuigen.



De oude garage van Immink.

Chaumont is echter weer een obscuriteit en niet te traceren. Mijn enige Franse aanknopingspunt is, dat er in Frankrijk een plaats met de naam Chaumont bestaat (iets noordelijk van Dijon). De technische gegevens van de Chaumont staan echter uitgebreid vermeld in het Auto-Leven Jaarboek van 1915. Bovendien zou de Chaumont ook zijn geëxporteerd naar Nederlands-Indië.

Van het garagebedrijf na de Grote Oorlog is mij weinig bekend. Hij had in die tijd o.a. de technische leiding van de N.V. Utrechtsche Auto-personen en Goederendienst. In 1933, op 63-jarige leeftijd, verhuist hij naar Hengelo, alwaar hij terugkeert tot zijn oude liefde, de fiets. Zo hield hij zich al eerder bezig met een servorem, een derailleur en een 3-versnellingen systeem. In Hengelo richt hij de N.V. 'Imco' op, alwaar terugtraptrommelremmen voor fietsen (eveneens een eigen vinding) worden geproduceerd. Na de Tweede Wereldoorlog gaan de zaken moeizaam. Het faillissement van de N.V. in 1950 maakt Anton Immink niet meer mee. Hij overlijdt in 1949.

Eén der mooiste onroerende nalatenschappen van onze autopioniers is ongetwijfeld zijn verbouwde garage uit 1913. Ik heb mij hierover al vele malen lyrisch uitgelaten, en naar mijn gevoel terecht. De automobilistische versieringen van het garagepand zijn in ons land enig in hun soort. Een interessante vraag is natuurlijk hoe Immink aan het idee voor de versieringen kwam. Was het zijn eigen idee of had hij een voorbeeld? Als hij een voorbeeld had, waar had hij dat dan gezien? Vooralsnog vragen zonder antwoorden. Wat in ieder geval zeker is, dat we blij moeten zijn dat de garage er (nog steeds als garage!) nog zo ongeschonden bijstaat.

Internationale Automobiel Centrale K. Landeweer
Biltstraat 74 (hoek Goedeestraat)
1908-?

Importeur van Nagant en Cadillac
Provinciaal nr.: L-544

Klaas Landeweer opende op 25 augustus 1908 de poorten van de 'Internationale Automobiel Centrale' te Utrecht, welke volgens de Kampioen van 11 september van dat jaar tot één der grootste automobielzaken van ons land gerekend mocht worden. Het gebouw werd door de 'Revue der Sporten' geprezen vanwege zijn gezellige uiterlijk en volgens dit blad was 'het bewijs, dat de eigenaardige doch wel Hollandsche bouwtrant van den architect A. Rijksen Gzn. direct de aandacht had getrokken, dat de heer Landeweer dezer dagen reeds een verzoek uit Engeland kreeg om een paar teekeningen of foto's van het gebouw te zenden'. De garage was van alle gemakken voorzien. De modernste werktuigen werden aangedreven door een 5 pk electromotor. De garage bezat een 'Adam's creec', een krik op wiel'tjes, zoals je ze nu ook nog wel eens ziet. Verder was er een wasinrichting (voor automobielen) en een 'benzine-huisje', waarin een opslagreservoir met een inhoud van 1000 liter (explosievrij, systeem Salzkotten).

Landeweer was niet afkomstig uit Utrecht. Zijn vader Harm bezat een machinefabriek in Groningen en deze had zich (samen met zijn zoon?) al enigermate met automobielbouw beziggehouden. Zoon Klaas had vooral autotechnische belangstelling: voordat hij als 26-jarige zijn firma oprichtte had hij al praktijkervaring opgedaan in automobiefabrieken in Berlijn, New York en Parijs. Waarom zoon Klaas naar Utrecht verhuisde is mij niet bekend, maar verstandig was het natuurlijk wel: Utrecht was centraal gelegen en bezat al enige importantie op het gebied van auto-import. Bovendien had de stad een welgesteld achterland (zoals Zeist en Doorn). Gedurende de eerste jaren vertegenwoordigde Landeweer het Belgische merk Nagant, in ieder geval tot 1910 (N.A.C.-Jaarboekje). Het importeurschap van Nagant verschuift dan naar de Auto-Garage 'Central' te Maastricht. In 1913 wordt hij hoofdagent voor Cadillac, en subagent voor De Dion Bouton en Minerva. De naam Landeweer en Cadillac zullen bijna 70 jaar met elkaar verbonden blijven. Van de Nagant is mij niet bekend of en hoeveel hij ervan kon verkopen. Cadillac's raakte hij echter nog wel eens kwijt. De in Zeist gevestigde zaak van H. Broedelet meldt in een brochure van 1927 gedurende de jaren ervóór Cadillac's te hebben verkocht aan o.a. J.J. Blocker, Jhr. H.M. Huydecooper, Mevr. Douairiere J.H. van Marwijck Kooy en zelfs aan J.A.N.B. Baron van Zuylen van Nijeveld.



De garage van Landeweer (1908). Let op de Renault met het nummer M-892: dit is één van de wagens van Prins Hendrik. Mogelijk gefotografeerd tijdens de opening in 1908.

Van het 'gezellige' uiterlijk van het pand is niet zoveel meer te zien, althans niet op de benedenverdieping. De prachtige houten ramen zijn geblindeerd door de er nu gevestigde supermarkt. Maar wel prijkt nog steeds de oude naam in volle glorie op de gevel.

Geraadpleegde literatuur:

- De Kampioen 16(11), 1899, p.287;
- De Kampioen 17(10), 1900, p.196-197;
- De Kampioen 25(35), 1908, p.857;
- De Kampioen 25(37), 1908, p.902-903;
- De Revue der Sporten 2(11), 1908, p.326-327;
- Auto-Leven Jaarboek, 1915; F. F. Habnit - Kréte Sétan, 1877;
- N.A.C.-Jaarboek, 1908: id., 1910;
- Adresboek v. Utrecht, div. jgn.;
- Cald Hengel 12(3), 1887, p.29-32;
- Tuf-tuf 37(2), 1887, p.23-26;
- Broedelet (Zeist), brochure 1927.



De zespersoons auto, gebouwd door Harm Landeweert uit Martenshoek (Gr.) in de jaren 1902-1904. De motor was een De Dion Bouton 1 3/4 pk.

Voor de rijvergunningnrs. werden diverse bronnen geraadpleegd zoals :

het Provinciaal Blad van Utrecht; vergunningnummerlijsten uit het provinciaal archief te Dan Bosch; De Kampioen; het Adresboek voor den Automobielist.



Een rij Cadillac's 1936 voor de garage van Landeweert

Frits Grund – hofleverancier

door Jac Maurer

In de beginjaren van de auto reed het Nederlandse koninklijk huis Renault. Prins Hendrik kocht zijn eerste auto, een Renault, bij Frits Grund, waarna meerdere bestellingen volgden. De geschiedenis van de firma Grund is verrassend en velen zullen haar niet zozeer met Renault associëren, maar eerder met een duur Engels merk.

koninklijk huis

Frits Grund is achtereenvolgens wielrenner, rijwielhandelaar en uiteindelijk succesvol autoverkoper, met name van Renaults. Hiervoor gaan we ruim een eeuw terug in de tijd. Rond 1904 verkoopt hij zijn eerste Renault en vanaf 1908 lukt het hem modellen van het Franse merk aan het koninklijk huis te leveren. Koningin Emma en prins Hendrik wonen niet veraf en hoewel zij de nodige ervaring hebben met het berijden van Peugeots, koopt prins Hendrik als eerste auto een Renault bij Grund (afbeelding 1). Het betreft een viercilinder 35-45 pk Renault met een carrosserie van de Haagse rijtuigenfabrikanten Hermans & Co. Het koninklijk huis schaft in de 1911, 1913 (beide met een carrosserie van Veth uit Arnhem) en 1921 nog een drietal Renaults aan.



afbeelding 1 Een medewerker van Grund in een Renault uit het topsegment. De wagen doet denken aan de eerste auto van prins Hendrik (archieff Erik van Garderen).

prikkelend

Dit stimuleert de verkoop van Renaults, zoals een tijdgenoot in de jaren twintig aan papier toevertrouwt: “Het voorbeeld van dezen ‘primus inter pares’ werkte inmiddels prikkelend, en ik herinner mij nog heel goed uit die jaren, dat het in Arnhem en omgeving voor chique gold, evenals de prins, een Renault te bezitten”.

De levensgeschiedenis van Frits Grund speelt zich voornamelijk af in Arnhem. Hij is geboren in Rotterdam op 22 december 1871, maar groeit op in de Gelderse stad. Daar raakt hij verslingerd aan wielrennen, rijdt hij menig wedstrijd op de piste en zegeviert hij in 1893 bij het wegkampioenschap van Gelderland. De wegen hoeven nog niet afgezet te worden voor gemotoriseerd verkeer. Dat is er in die jaren nog niet.

Jaap Eden

Hij raakt bevriend met de legendarische Jaap Eden (schaatser en wielrenner) waarmee hij een rijwielzaak start aan de Ketelstraat in Arnhem. Deze samenwerking duurt niet lang, het verhaal gaat dat Jaap Eden niet zo zakelijk ingesteld is vergeleken met Frits Grund. De laatste start vervolgens aan de Velperweg 24 een nieuwe zaak. Op dat adres bevindt zich een houten wielersbaan, in die jaren bekend onder de Franse naam *Vélodrome*. Hij opent daar een reparatie-inrichting, een rijwielenschool en tennisbanen en start eveneens de verkoop van automobielen. Hij stopt niet veel later met wielrennen, de *Vélodrome* wordt afgebroken en hij verhuist naar een meer centraal gelegen adres in Arnhem aan de Steenstraat 58a waar een modelgarage wordt ingericht.



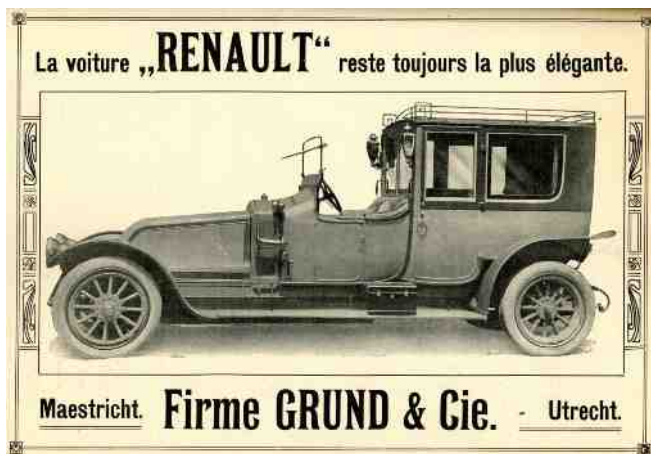
afbeelding 2 Het pand van Grund aan de Maliebaan rond 1910 (archieff Erik van Garderen).

In 1909 neemt Grund in Utrecht op de Maliebaan 71 collega Renault-dealer Goettsch & Co. over. Omdat Grund zich inmiddels hofleverancier mag noemen, verschijnt er een prachtig reliëf op de gevel (afbeelding 2). Het dealerschap van Renault breidt zich hiermee fors uit: niet alleen Gelderland, maar ook de provincie Utrecht valt binnen het rayon (afbeelding 3). De officiële importeur van Renault is dan nog gevestigd in Maastricht. De firma Thyssens frs. & sr. haalt sinds 1903 de auto's in Boulogne-Billancourt bij de fabriek op. In de loop van 1912 neemt Frits Grund het importschap over, zodat hij naast de adressen in Arnhem en

Utrecht eveneens gevestigd is aan de Maastrichtse Onze Lieve Vrouwekade 10-11 (afbeelding 4). Naast de import van Renault voegt hij ook die van Berliet en Delage aan zijn portfolio toe.



afbeelding 3 Een hal in het Utrechtse pand van Grund, rond 1910. Diverse Renaults zijn te zien maar ook een motorfiets en auto's van andere merken (archief Erik van Garderen).



afbeelding 4 Een advertentie van Grund uit 1912, in het Frans (bron: www.conam.info).

oorlogsproductie

Twee jaar later verdwijnt de trots en hoop op voorspoedige handel met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. De Franse auto-industrie moet noodgedwongen de fabricage van personenauto's stoppen en overgaan op oorlogsproductie. Louis Renault levert veel vracht- en pantserwagens aan het Franse leger en ontwerpt een kleine tank, de FT17. Grund blijft daarmee slechts in naam importeur, zonder dat er iets te importeren valt.

De vestigingen in Maastricht en Arnhem worden verlaten en de bedrijfsactiviteiten concentreren zich in Utrecht. De garages blijven volop in bedrijf met het rijdend houden van het bestaande wagenpark. Een auto heeft in die jaren zeer regelmatig onderhoud nodig.

Veel onderdelen zijn kwalitatief nog kwetsbaar en reparaties arbeidsintensief. In de loop van de oorlog worden onderdelen en grondstoffen schaarser, waardoor onderhoud steeds meer een kwestie is van het zoeken naar en het maken van alternatieve oplossingen. In die zin lukt het om het hoofd boven water te houden tot het moment dat steeds minder brandstof beschikbaar komt en het wagenpark langzaam maar zeker tot stilstand komt. In 1917 is zelfs een algemeen rijverbod in Nederland van kracht.

Na 1918 stelt Louis Renault geen nieuwe importeur in Nederland aan. Vanuit Frankrijk wordt aan enkele over het land verspreide hoofdvertegenwoordigers geleverd. Grund is daar een van, evenals Straetmans in Maastricht, Van Messel in Amsterdam en Scheepbouwer in 's-Gravenhage. Frits Grund doet zijn zaak in 1919 over aan jhr. Gerrit Johan Anne Schimmelpenninck en Jan Hendrik Vermeulen, die bij de oprichting van hun eigen firma de naam Grund aanhouden: 'Automobielhandel v/h Grund & Co'. Zij zijn al jaren aan de zaak verbonden via de toevoeging '& Co'. Hoeveel Renaults Frits Grund zelf verkocht heeft, is niet te achterhalen. Als importeur heeft hij zover bekend ruim honderd Renaults naar Nederland gehaald.

verbintenissen

Onduidelijk is welke activiteiten Frits Grund nadien ontplooit. Bekend is dat hij een tijd adviseur is van het bekende Arnhemse en Nijmeegse Automobielbedrijf N.V. L. A. Moll's A.T.I.M. Hij overlijdt op 28 mei 1927 op 55-jarige leeftijd.

De firma Grund & Co is inmiddels weer een zeer belangrijke agent van Renault en voorziet het midden van ons land van de automobielen uit Boulogne-Billancourt. Deze positie komt in 1926 onder druk te staan. In Parijs besluit men een eigen importfirma te starten onder de naam 'Société Anonymes des Usines Renault, afdeling Holland'. Deze wordt centraal in het land gevestigd en wel in Utrecht, aan de Merwedekade 8. De firma Grund verlegt zijn activiteiten dan naar andere automerken, zoals Hudson en Essex en wordt zelfs importeur van Rolls-Royce. Met dit laatste merk blijft men nog een tijd hofleverancier. Renault wordt daarmee van hoofdmerk een bijmerk, wel trouw aanwezig in het leveringspakket, waarschijnlijk mede dankzij de opgebouwde kennis en vanwege het goed gevulde onderdelenmagazijn.

In 1976 sluit de firma officieel haar deuren. Rolls-Royce wordt overgedaan aan de firma Hessing en Renault Nederland N.V. neemt het verkoopdeel van Renault over op het vertrouwde adres aan de Maliebaan in Utrecht. Daarmee verdwijnt na bijna 75 jaar de verbintenis tussen de naam Grund en Renault.

bronnen:

Het Utrechts Archief (o.a. archief Kamer van Koophandel)

Orgaan voor het Rijwiel- en Automobielbedrijf, 3 juni 1927

(Dit artikel is een lichte bewerking van een artikel dat eerder verscheen in Losange Magazine, najaar 2011.)

Boeken (1)

Ronny Cnudde: *Edouard Sarazin; de Belg aan de wieg van de automobiel*. Eigen uitgave, z.p., 2012. ISBN 978-90-8188-170-8, prijs € 16,95 (via www.asnbooks.nl).

besproken door Hans Waldeck

Ronny Cnudde is voorzitter en hoofdredacteur van het clubblad *Gazette* van de Belgische Mercedes-Benz Club. Als gepassioneerd autoliefhebber publiceert hij regelmatig over de autogeschiedenis. In eigen beheer heeft hij een boekje van 176 bladzijden met 72 zwart-witfoto's uitgegeven over Edouard Sarazin, een Belgische ingenieur die aan het einde van de negentiende eeuw aan de basis stond van een in die tijd bijna onwaarschijnlijke Duits-Franse samenwerking van uitvinders en bouwers van stoom-, gas- en verbrandingsmotoren. Met de beschrijving van het korte leven van Edouard Sarazin krijg je een zeer gedetailleerd zicht op de ontwikkeling van met name de verbrandingsmo-

tor en de samenwerking van bijna alle Belgische, Duitse en Franse grootheden op dit gebied. John Cockerill, Etienne Lenoir, maar vooral Nikolaus Otto, Gottlieb Daimler en Wilhelm Maybach, Carl Benz, Emile Levassor en René Panhard en de gebroeders Michelin en Armand Peugeot passeren allemaal de revue, ook in hun onderlinge soms innige en zakelijk vruchtbare relatie. Niet alleen Edouard Sarazin, maar ook zijn echtgenote Louise speelt in deze geschiedenis een centrale rol. Edouard zou al op 47-jarige leeftijd overlijden. Zijn vrouw zette daarna de vertegenwoordiging van Daimler in Frankrijk met kennis van zaken voort. Uiteindelijk zou zij daardoor zelfs huwen met Emile Levassor!

De rechtgeaarde automobielhistoricus moet dit helder met enige Vlaamse accenten geschreven boekje hebben gelezen. Sneller, completer en boeiender kun je niet op de hoogte raken van de onstuimige jaren van de ontwikkeling van de verbrandingsmotor. Van harte aanbevolen dus! Ook voor de prijs hoeft je het niet te

Colofon

Het Conam Bulletin is het orgaan van de Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie. De Conam is op 12 oktober 1991 opgericht en is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 40482134. De Conam staat open voor iedereen met interesse in de geschiedenis van personen- en vrachtautomobielen, motorrijwielen en andere (motor)voertuigen in de ruimste zin, de Nederlandse in het bijzonder.

Oplage: 120 – Verschijnt viermaal per jaar: in maart, juni, september en december

Fons Alkemade, redacteur; Albert Gerbel, eindredacteur; Bart Oosterling, opmaak

Redactieadres: Fons Alkemade, Molenaerstraat 39, 2023 EJ Haarlem, 06-53540283

redactie@conam.info

Aanwijzingen voor het aanleveren van bijdragen aan het Conam Bulletin: zie de website.

Bestuur van de Conam:

Voorzitter: Jan Wouters, 0492-562418, voorzitter@conam.info

Secretaris: Henk Schuurung, 020-6368005, secretaris@conam.info

Penningmeester: Gerard Hoogendijk, 0513-419208, penningmeester@conam.info

Website: www.conam.info (webmaster: Rutger Booy, 010-2131661, webmaster@conam.info)

Lidmaatschap: Het Conam-lidmaatschap kost € 45 per jaar. Eenmalig is een entreegeld van € 10 verschuldigd. Alle leden ontvangen het Conam Bulletin en hebben toegang tot alle onderdelen van de website. Zij hebben ook recht op korting bij het Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie (NCAD).

Garage Booij te Koog aan de Zaan **(De grote overhevel van een gevel, een mysterie na dertig jaar opgelost)**

Door Henk Schuuring

Begin jaren zeventig, toen het merk Wolseley op z'n einde liep, bestond de weinige Wolseley literatuur die ik bezat uit kleine advertentieknipfels uit 'Het Beste', van 1958 tot 1964. Importeur Dirk van der Mark adverteerde in 'Het Beste' en nam in de advertenties dealerlijsten op. Een van de regelmatig terugkerende dealers was garage Booij uit Koog aan de Zaan. Omdat mijn tweedehands gekochte Wolseley ooit door dit bedrijf nieuw was verkocht, had dit bedrijf mijn bijzondere aandacht. Omdat ik geïnteresseerd was in de achtergrond van mijn auto, volgde al snel een bezoekje aan dit pand. Hierbij viel vooral de (oude) marmeren monumentale gevel op, die men zonder meer uit de jaren twintig kan dateren. Dit maakte op mij dermate veel indruk, dat ik mij ging interesseren voor alle garagepanden waarbij het merk Wolseley ooit was betrokken. (Zie ook <http://dirkvdmark.googlepages.com/dirkvandermark>.)

Gravering

Later werd deze interesse algemener en uitgebreider, met het (be)zoeken van speciaal voor garagedoeleinden ontworpen gebouwen, met de restrictie: tot 1940. Het resultaat varieerde van nog in zaken zijnde garages tot aan andere bestemmingen, zoals een tapijtenwinkel, supermarkt of woonhuizen nadat de zaak gesloopt was. Bij garage Booij was behalve op de opvallende gevel - tussen de bebouwing van Zaanse houten huisjes - boven de poorten in het marmer een lichte gravering van een vorige eigenaar zichtbaar: 'Leidsche Auto Garage LATO'. De verwijzing naar Leiden bevreedde mij aanvankelijk niet, omdat bedrijven van dit soort vaak groeiden en agentschappen in andere steden openden. Doch door de jaren heen, waarbij mijn documentatie toenam en kennis steeg, bleef de informatie over 'Leidsche Auto Garage LATO' zeer beperkt.

Beeldbank

Een recent bezoek aan beeldbank Zaanstad gaf antwoord op een paar vragen.

Koog aan de Zaan, Leidsche autogarage LATO, Zuideinde 44:

Oorspronkelijk was in dit het pand pakhuis 'DE REUS' gevestigd met daarin een machinaal oliepersfabriekje.

In 1919 ging dit fabriekje failliet en werd in het vrijgekomen pakhuis een taxibedrijf onder de naam garage Hoogendijk begonnen.

Het onderste deel van de gevel komt uit Leiden en is ontworpen door de bekende architect H.J. Jesse (1860-1943) voor de LATO.

Toen het pand in de sleutelstad moest worden gesloopt, werd de fraaie voorgevel in 1919 overgebracht naar het Zuideinde.

In 1938 kocht Booij het pand aan, waar het bedrijf nog heden ten dage gevestigd is. Door de jaren heen heeft men het dealerschap gevoerd van de merken International Harvester en Krupp bedrijfswagens, alsmede Hansa, Borgward, Goliath, Skoda, Wolseley, Riley, Matra, Lancia met in 1980 het agentschap van Suzuki personenwagens. Dezer dagen is men alleen importeur, en gespecialiseerd in Morgan automobielen.

Aan de gevel is een mysterieus, op een nar lijkend stenen beeldje bevestigd. Het is onbekend waarom hij is aangebracht in het midden van de gevel.



Garage Booy te Koog aan de Zaan, anno 1931.



Garage Booy te Koog aan de Zaan, anno 2007.

Billiken

Het verhaal van een voorgevelverhuizing was bij mij totaal niet opgekomen, maar gaf enigszins antwoord op mijn vragen. Het mysterieuze, op een nar lijkende stenen beeldje herkende ik direct als een Billiken. Dit symbool van geluk en voorspoed werd in Amerika begin vorige eeuw een rage, na zijn verschijningsvorm als spaarpot. Automascottes hadden in beginsel ook de functie van geluksamulet, dus dat het ventje al snel als accessoire vooral op de radiateurkop zou gaan prijken, behoeft geen betoog. De architect nam (naar later bleek) vanwege de functie van het gebouw op automobielgebied de inmiddels beroemd geworden (auto)mascotte in zijn gevelontwerp mee.



Gevel op de vorige locatie in Leiden

Billiken

„Vredestein”



**AUTO-
EN
RIJWIEL-
BANDEN**
EN ANDERE
Technische
ARTIKELEN
RUBBERFABRIEK
„VREDESTEIN”
LOOSDUINEN

Telefoon Den Haag: 2328

Telegram-Adres: „Consulting” Loosduinen

Verdere naspeuringen met welwillende medewerking van Max Bomhoff enkele dagen voor zijn overlijden gaven aan dat LATO staat voor Luxe Auto Taxi Onderneming, in 1917 gevestigd aan de Steenstraat 55 te Leiden. Verdergaand met dit gegeven kwam ik erachter dat H.J. Jesse met deze gevel in 1916 een prijs had gewonnen, voor het Bouwkundig Weekblad een reden om een afbeelding van het exterieur te plaatsen. Het blad en de afbeelding van de gevel inclusief de Billiken werd gevonden in de bibliotheek van de TU Delft. In tegenstelling tot de verklaring van de beeldbank Zaanstad is het gebouw niet gesloopt, maar heeft het pand na 1919 toen de LATO zich hier terugtrok (na een faillissement) een horecabestemming gekregen (H.M Biesiot Restaurant/Lunchroom) waarin de gevelopbouw met de inrijpoorten niet paste. Thans bevindt zich hierin het Chinese restaurant ‘Asian Palace’.

Garagebedrijf N. Fisette & Zn en Jan Wingen in Maastricht

Jac Maurer

Als reactie op het artikel van Rutger Booy in het Conam Bulletin van december 2005 kan ik enkele gegevens aanvullen. Ik heb enkele foto's die aansluiten bij het verhaal over Jan Wingen, de deco-ratieschilder die onder meer een wandschildering als reclame voor garage N. Fisette heeft ge-maakt. Over dit bedrijf heb ik enige informatie en foto's verzameld, uitvoerig onderzoek ben ik al een tijd van plan, maar dat is er nog niet van gekomen. Als ik dat heb afgerond, wil ik er graag uit-voeriger over berichten.



Afb.1 Detail van de wandschildering 1928 te Valkenburg met reclame van Garage Central en illustratie van snelle Renault (collectie: Jac Maurer)

Waarom ik nu reageer heeft de volgende achtergrond. In mijn zoektocht naar de vroege geschiedenis van Renault in Nederland heb ik mij onder meer verdiept in Garage Central van Jos Straetmans in Maastricht, actief van 1916 tot 1941. Bij toeval zag ik een paar jaar geleden in Valkenburg in de Lindenlaan op de hoek met de Jan Deckerstraat een wand beschilderd met meerdere reclameuitingen van vóór de Tweede Wereldoorlog. Ze zijn er nog steeds! Ze bestaan uit twee lagen. De buitenste is grotendeels verdwenen, die er onder zit, is eveneens verweerd, maar redelijk goed herkenbaar. Rechtsboven staat een reclame van Garage Central met een afbeelding van een snelle Renault uit de jaren twintig.

Bij navraag kwam ik bij de heer Deckers (verzameelaar van oude Valkenburgse foto's) terecht die mij een foto kon geven, gemaakt tijdens het schilderen van de wand (Afb.1 en 6). Hij veronderstelde dat de foto uit 1928 is. Verder had hij geen gegevens kunnen vinden, zelf heb ik er geen verder onderzoek naar gedaan.

Zou dit werk van Jan Wingen kunnen zijn? Twee argumenten kunnen deze veronderstelling ondersteunen: de meeste advertenties hebben betrekking op firma's uit Maastricht, de plaats waar zijn bedrijf gevestigd was en waar hij waarschijnlijk enige reputatie had opgebouwd; het andere argument wordt gevormd door het feit dat de schilderingen nu (hoewel vaag) nog altijd herkenbaar zijn na bijna 80 jaar, dat moet goede verf zijn! Ik ben weer even

langs geweest en kon helaas geen naam van de schilder vinden.

In de oorlog werd Garage Central overgenomen door Fisette, die aan de Kapoenstraat nog vele jaren Renaults verkocht heeft. Het oorspronkelijke bedrijf aan de Schamerweg 165 (afb. 2 en 3) bleef gewoon in bedrijf met de verkoop van andere merken. Kort iets over dit bedrijf: de oprichter Nicolas Fisette leefde van 1888 tot 1952. Hij startte met een vrachtwagenbedrijfje, vervolgens richtte hij zich ook op personenwagens, en dreef hij in de jaren twintig een kleine busonderneming (met bussen van Renault). Vlak na de Eerste Wereldoorlog liet hij aan de Schamerweg 165 een groot garagepand neerzetten, een pand dat in de oldtimerwereld goed bekend is omdat het in originele staat op dit moment de oldtimergarage van Jan Jacob herbergt (afb.4). Samen met de antieke automobielen die er nu vaak gerepareerd en gerestaureerd worden, geeft de garage een authentieke historische uitstraling.

Beslist een adres om in Conam-verband een bezoek te brengen! In het autoblad 'De Auto' staat een beknopt verslag met twee foto's ter gelegenheid van het 12,5 jarig bestaan (dat moet rond 1930 zijn, de juiste datum heb ik ergens staan, maar kon deze niet vinden). Wat verderop in de straat (op nr. 116) deed een grote hal als showroom dienst.

Na de oorlog zette een zoon de firma Fisette voort. Ik heb nog niet helemaal duidelijk wanneer een einde aan de activiteiten kwam, ik denk in de jaren zeventig.



Afb.2 Interieur van Garage Fisette aan de Scharnerweg 165 in 1928 (collectie fam. Jacob)



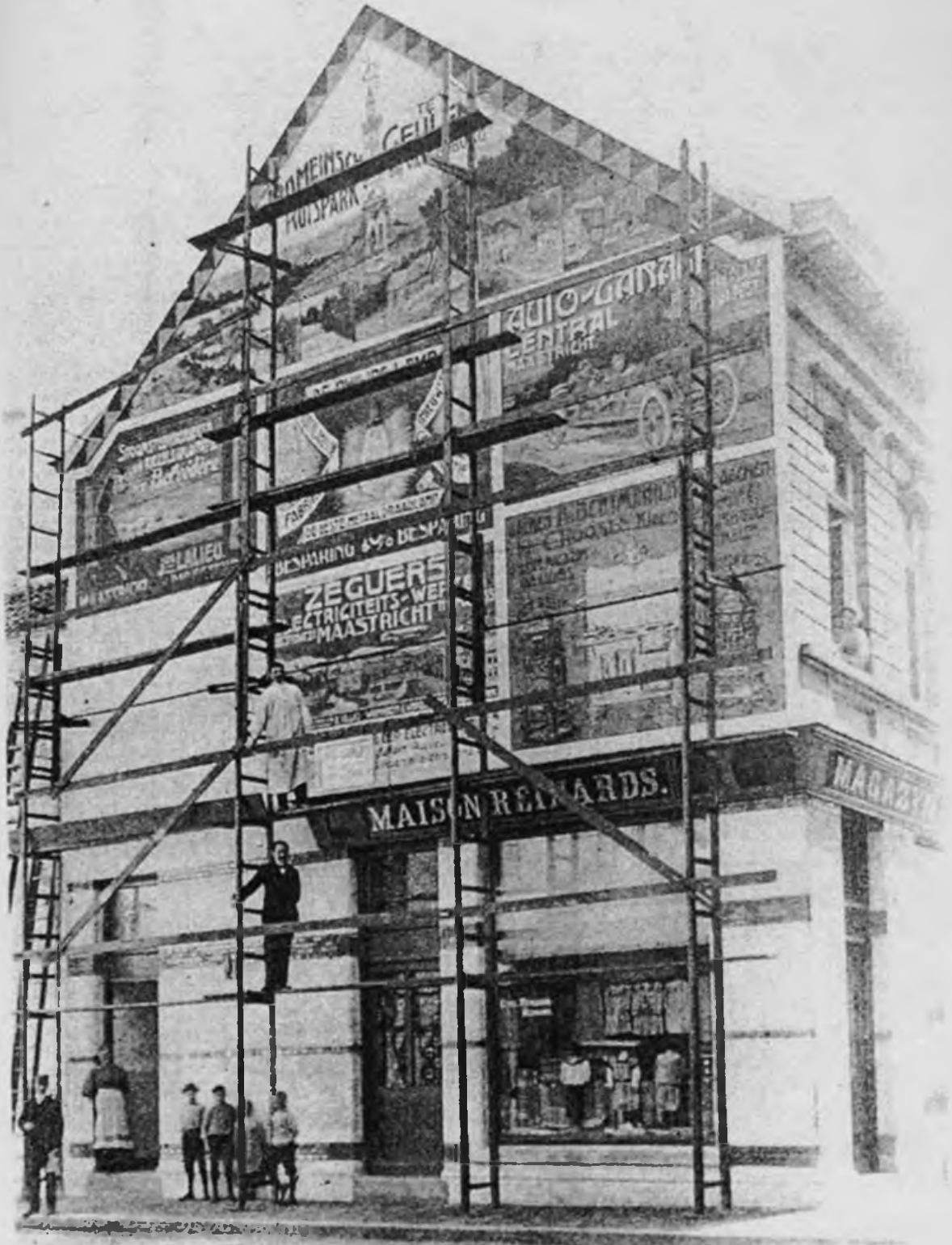
Afb.3 De showroom van Fisette aan de Scharnerweg 119 in 1937, met een Lincoln Zephyr 12 cilinder (collectie: Jac Maurer)



Afb.4 De garage in 2005 met Erik Jacob aan het werk (collectie: Jac Maurer)



Afb.5 Tijdens een overstroming van de Maas in 1917 werd een vrachtauto (nog met kettingsaandrijving) van Fissette ingezet (collectie: Jac Maurer)



Afb. 6 Wandchildering 1928 Valkenburg (collectie: Jac Maurer)

J. Leonard Lang te Amsterdam

Borrelpraat: kleine dingen, grote gevolgen

Door Henk Schuurin

Als (oude) auto-enthousiast kom je wel eens op plekken die niet voor elke gewone doorsnee sterveling toegankelijk zijn.

Inherent hieraan bevinden zich op deze plekken ook vaak personen die zich buiten mijn dagelijkse 'netwerk' bewegen.

In dergelijke omstandigheden ontmoette ik afgelopen jaar een nog niet zo lang gepensioneerd persoon, die het overgrote deel van zijn werkzaam leven op managementniveau met auto's te maken had. In deze unieke gevallen stel ik mij iets terughoudend op, geef alleen antwoord op vragen en gevraagde meningen, maar luister vooral heel goed naar wat deze mensen allemaal te vertellen hebben. Ik kreeg van bovengenoemd persoon zijn levensgeschiedenis te horen, waarbij de persoon vooral bij zijn derde werkgever Leonard Lang (importeur Fiat te Amsterdam) de gelegenheid kreeg omhoog te klimmen.

Doch een verdere topcarrière in dit bedrijf werd eind jaren zeventig ruw onderbroken omdat Fiat het cont(r)act opzegde.

Lichtelijk aangeschoten door het spraakwater vervolgde hij: "Weet je wel waarom dit was?"

Ik antwoordde dat Fiat volgens mijn verworven kennis boos was geworden over een grijze import van Leonard Lang.

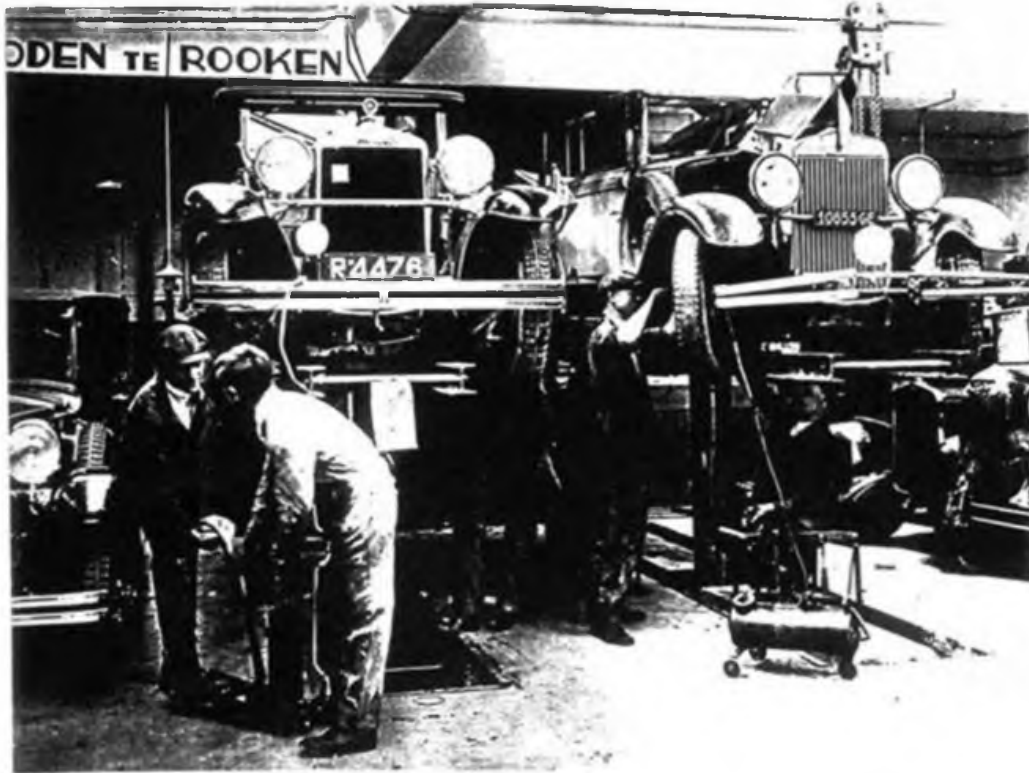
Ik zag een driftig nee-geknik, waardoor ik concludeerde dat ik dus volkomen fout zat. De persoon vervolgde zijn verhaal:

"Voor de buitenwereld klopt dat verhaal, maar dit was een klein, oplosbaar zakelijk conflict. Dit hele verhaal is naar buiten gebracht als stok om de hond te slaan, maar ik ga u nu het echte verhaal vertellen. De oude oprichter Leonard Lang moest om het importeurschap voor Fiat te verkrijgen persoonlijk naar Turijn. Hier werd na een zakelijk en vriendelijk gesprek met Edoardo Agnelli (mede-oprichter Fiat) en zijn zoon Giovanni Agnelli aan Leonard Lang het importeurschap voor Nederland gegund. Vanuit hier ontstond een meer dan zestigjarige traditie dat eerst (oprichter) Leonard Lang en later de jongere generaties jaarlijks terugkeerden naar Turijn met kleine presentjes, maar belangrijker: om respect (dus dankbaarheid!!) aan de familie Agnelli te tonen. "

"In de jaren zeventig staat de derde/vierde generatie Lang aan het roer en vindt, dat men zakelijk zeer sterk staat. Het 'snelle' management is van mening dat maar eens gebroken moet worden met de onzinnige jaarlijkse bezoeken aan de huidige Fiat topman Gianni Agnelli. Twee jaar later was een groot bloeiend bedrijf dat mede aan de wieg stond van het automobilisme in Nederland bezig, geschiedenis te worden."



Leonard Lang aan de Stadhouderskade, omstreeks 1912. (Collectie: Frans Vrijaldenhoven)



De garage van J. Leonard Lang omstreeks 1929. Beide wagens, zowel de R-4476 als de buitenlandse 10853 GE lijken Fiat's van het model 520 met 6-cilinder benzinemotor. (Collectie: Frans Vrijaldenhoven)

Op de middenpagina: advertentie van J. Leonard Lang uit Autovisie 1966. (Collectie: Frans Vrijaldenhoven)

fiat kijken in amsterdam



FIAT 500 SUNROOF
2 cil. 499 cc 22 pk 95 km f 3745,-



FIAT 600 COACH
4 cil. 767 cc 32 pk 110 km f 4195,-



FIAT 850 COACH
4 cil. 843 cc 42 pk 125 km f 4945,-



FIAT 1100
4 cil. 1089 cc 53 pk 130



FIAT 1800 B SEDAN
6 cil. 1795 cc 97 pk 145 km f 9890,-



FIAT 2300 SEDAN DE LUXE
6 cil. 2279 cc 117 pk 160 km f 12650,-



FIAT 850 SPORTCOUPE
4 cil. 843 cc 52 pk 135 km f 6995,-



FIAT 850 SP
4 cil. 843 cc 54 pk 115



FIAT 600 MULTIPLA
4 cil. 767 cc 32 pk 100 km f 5650,-



FIAT 600 T MICROBUS
8 pers. 100 km f 6600,-



FIAT 1100 R SERVICE/BESTEL
laadruimte 1,2 m³ 350 kg f 6000,-



FIAT 1100 R FAM
4 cil. 1089 cc 53 pk 130

NOG MEER KEUS!

Veel typen zijn in meer uitvoeringe leverbaar. Bovendien zijn er nog lijnrechte familieleden van Fiat als de AUTOBIANCHI (Fiats met een zeer exclusief koetswerk) en de in Duitsland gefabriceerde NECKAR modellen.

Permanente Fiatshow bij Leonard Lang's Automobiel-
bedrijven, Stadhouderskade 113, Amsterdam. Kom
eens langs en zie de complete serie in levende lijve.
De show is elke werkdag geopend; maandag t/m vrijdag
ook 's avonds van 19-21.30 uur. Zaterdag van 9-17 uur.



			
R km f 6200,-	FIAT 124 SEDAN 4 cil. 1197 cc 65 pk 140 km f 7150,-	FIAT 1500 CONFORT 4 cil. 1481 cc 83 pk 155 km f 7895,-	FIAT 1500 L SEDAN 4 cil. 1481 cc 83 pk 140 km f 8900,-
			
DER km f 8250,-	FIAT 1500 CABRIOLET 4 cil. 1481 cc 83 pk 160 km f 11350,-	FIAT 2300 S COUPÉ 6 cil. 2279 cc 150 pk 200 km f 24750,-	FIAT 500 GIARDINIERA 2 cil. 499 cc 22 pk 95 km f 4150,-
			
FAMILIALE km f 6800,-	FIAT 1500 FAMILIALE 4 cil. 1481 cc 83 pk 150 km f 8990,-	FIAT 1800 FAMILIALE 6 cil. 1795 cc 97 pk 145 km f 11750,-	FIAT 2300 FAMILIALE 6 cil. 2279 cc 117 pk 160 km f 13750,-

fiat 'n wagen voor elke wens en welstand

Een Noord-Oostelijke geschiedenis met gaten

**DE N.V. D.A.G.O. TE WILDERVANK
EN ENSCHEDE GEDURENDE DE
PERIODE 1911(?) - 1915**

door Ariejan Bos

Enkele jaren voor de Eerste Wereldoorlog, vermoedelijk rond 1911, werd in Wildervank te Groningen de Naamloze Vennootschap Duintjer's Automobielen en Garage Onderneming (N.V. D.A.G.O.) opgericht. In 1912 werd door de N.V. D.A.G.O. een filiaal gevestigd aan de Hengelosestraat in Enschede.

In 1915, na ziekte en overlijden van de filiaalhouder Duintjer, werd het Enschedese filiaal overgenomen door de heren H. (Herman) J. en F. (Frans) Roeloffzen, die het bedrijf omdoopten in N.V. Twentsche Rijwielen- Auto- en Motorhandel (T.R.A.M.).

Duintjer was een bekende naam in Wildervank en ook in Veendam, waar verschillende Duintjers actief waren in de fabricage van pannen (J. Duintjer Azn.) en van aardappelmeel, siroop en druivensuiker (Duintjer, Wilkens, Meihuizen & Co. te Veendam). Enkele Duintjers waren fabrikant zonder nadere aanduiding (E. J. Duintjer Jzn. en B. Duintjer). J. Duintjer Azn. was ingenieur, evenals de in Wildervank gevestigde M. Duintjer (met het ingenieursbureau M. Duintjer & Zonen) en S. Duintjer. Naast genoemde Duintjers komt ook nog een J. (Jurgen) Duintjer in het verhaal voor, mogelijk is hij een van de Zonen van het

ingenieursbureau, evenals een A. T. Duintjer.

Alle Veendamse Duintjers woonden in 1915 aan het Boven Oosterdiep, de Wildervankse Duintjers aan het Beneden Oosterdiep. (*Naamlijst voor den Telefoondienst, januari 1915*). Nog steeds bestaat te Veendam het metaalbedrijf Duintjer BV.

De nummerbewijzen voor motorrijtuigen op naam van Duintjers zijn de volgende:

J. Duintjer A-23; A-703

S. Duintjer A-48

H. Duintjer A-700 tot A-702

B. Duintjer A-1082

Vóór 1 januari 1906 komt in de Rijksvergunninglijsten de naam Duintjer niet voor. Dit kan betekenen dat de vroege nrs. A-23 en A-48 uitgegeven waren voor motorfietsen (hiervoor hoefde geen Rijksvergunning te worden aangevraagd indien het motorrijtuig niet zwaarder was dan 150 kg). In de lijsten voor nummerbewijzen kan tussen auto's en motorfietsen echter geen onderscheid worden gemaakt.

Van de Groningse vestiging van de N.V. D.A.G.O. is weinig bekend. In 1914 wordt het bedrijf genoemd in het *Adresboek voor het Automobielen en Motorwezen* als reparatiewerkplaats met een vertegenwoordiging in Bianchi-auto's. Vóór 1927 verhuisde het bedrijf naar Veendam. A. Baas, die in ieder geval vanaf 1908 een N.A.C.-benzinedepot had in Wildervank, was op dat moment de directeur (*NAC- en KNAC-Jaarboeken*).

De nummerbewijzen A-66 en A-67 werden overigens op naam van A. Baas te Veendam uitgereikt, terwijl de nummerbewijzen A-64 en A-65 op naam

van K. Baas te Wildervank werden uitgegeven! Maar dat was nog in 1906 en A. Baas zal later verhuisd zijn naar Wildervank (of er gewoon naar toe gereden).

De reden van de Enschedese vestiging van de N.V. D.A.G.O. is niet bekend. De leiding was in handen van een Duintjer. Welke Duintjer dit was is niet zeker. In december 1914 werd door W. Stork te Hengelo in verband met de vaststelling van de balans en winst- en verliesrekening van de N.V. D.A.G.O. over 1914 een brief gestuurd aan M. Duintjer te Enschede. Een zakelijke brief van een Nederlandse debiteur werd gericht aan de heer A. T. Duintjer te Enschede. Latere brieven in verband met de overname van de Enschedese vestiging werden alle gericht aan S. of aan J. Duintjer te Wildervank. Uit een van de brieven van Tjassens Keiser blijkt wel, dat de overledene de broer van J. Duintjer was.

Het filiaal van de N.V. D.A.G.O. was een reparatiewerkplaats en had in 1913 de hoofdvertegenwoordiging voor Nederland van Impéria-automobielen en voor Overijssel van Ford-automobielen. Daarnaast was het filiaal importeur van Saroléa-motorrijwielen voor de Noordelijke provincies. In 1914 had het bedrijf de vertegenwoordiging van Impéria, Spyker en Bianchi.

Zij exploiteerde tussen 1912 en 1914 een busverbinding tussen Denekamp en Nordhorn (D). Hiervoor werd een Mannesmann-Mulag gebruikt, in 1913 en 1914 uitgebreid met (of vervangen door?) twee Büssing-omnibussen (nr.: E-1287), geleverd door de fa. Verwey & Lugard te 's Gravenhage. Bij het uitbreken van de oorlog werd de lijndienst gestopt. De Mannesmann-Mulag werd in augustus 1914 tijdens de mobilisatie gebruikt voor

militairenvervoer tussen Zutphen en Twente.

In het bezit van de heer J. Jonker te Veendam bevindt zich het restant van het archief van de N.V. D.A.G.O., waarvan het overgrote deel bij een brand verloren is geraakt. Dit restant bestaat voor het grootste deel uit correspondentie met en facturen van leveranciers en beslaat de periode januari 1914 tot juni 1915. De leveranciers zijn vooral Charles B. Timperley te Birmingham (exportfirma van fietsen, motorfietsen en onderdelen), W. J. Wesling te Amsterdam (fietsenimporteur) en R. S. Stokvis en Zonen te Rotterdam (vooral onderdelen). Belangwekkend is vooral het feit dat juist in de genoemde periode door ziekte en overlijden van M. of A. T. (dit kan niet uit de correspondentie worden opgemaakt) Duintjer het Enschedese filiaal ter overname wordt aangeboden. In het nog bestaande deel van het archief komen enkele reacties voor van in de overname van de zaak geïnteresseerden. Twee hiervan reageerden op een advertentie in de Nieuwe Rotterdamsche Courant, die blijkbaar geplaatst was toen geen geschikte kandidaten gevonden konden worden.

L. C. du Rieu uit Zandvoort vraagt naar aanleiding van een schrijven van Duintjer van 1 maart 1915 op 14 maart een onderhoud aan in verband met de overname van de zaak. Het gesprek zal plaatsvinden op woensdagavond om 9 uur in het American hotel (volgens paraaf J. D. (uintjer)). Op 18 maart schrijft hij van de zaak af te zien, 'aangezien het mij te risquant lijkt in dezen tijd direct zooveel geld in zoo'n zaak te steken'. Wel wil hij eventueel huren en de inventaris overnemen.

Op 16 maart vraagt ene J. de Wit uit Rotterdam, voormalig medewerker bij Auto Palace Benz te Arnhem 'doch van de mobilisatie een der vele slachtoffers', of hij aangesteld zou kunnen worden als chef en verkoper.

C. W. I. Tjassens Keiser uit Assen reageert op 15 april naar aanleiding van de advertentie in de N.R.C. Na antwoord op de vragen in zijn brief deelt hij mee alleen in de zaak te willen stappen, als de N.V. niet ontbonden wordt: 'Want de zaak, zooals hij door wijlen Uw broer gedreven werd, had de hooge protectie van verscheidene families in de omgeving van Enschede, wat voor een dergelijke zaak haast de levenskwestie is'.

Op 16 april reageert een werknemer (zijn naam is slecht leesbaar) bij het Gas- en Electriciteitsbedrijf van de Gemeente Alkmaar. Nadat de vragen uit zijn brief kennelijk zijn beantwoord, deelt hij op 26 april mee 'dat een kapitaal van 18 tot 20 mille een som vertegenwoordigt, die ik onder de huidige omstandigheden op geen enkele wijze los zou kunnen maken'.

De laatsten in het verhaal zijn de gebroeders Herman J. en Frans Roeloffzen. Deze broers, wier vader in Hengelo de (nog bestaande) ververij en chemische reiniging Roeloffzen bestierde, hadden meer voertuigtechnische belangstelling en richtten samen de N.V. Twentsche Rijwiel- en Motorhandel (T.R.E.M.) op. Het bedrijf was gevestigd aan de Marktstraat te Hengelo.

G. F. Roeloffzen, de zoon van Frans Roeloffzen, spreekt in een korte beschrijving van de (eveneens nog bestaande) Fa. Roeloffzen van een zakelijke en zelfs persoonlijke verbintenis tussen Roeloffzen en Duintjer, daar Frans Roeloffzen in de

ziekteperiode van Duintjer al in 1913 boven de garage als filiaalhouder zou zijn komen te wonen. Zijn vrouw verpleegde in die tijd de zieke.

Volgens Wallast (in *Autobussen in Nederland*) zou H. J. Roeloffzen de busdienst Denekamp-Nordhorn al in januari 1913 hebben overgenomen en zou hij verantwoordelijk zijn geweest voor de aanschaf van de Büssing-bussen.

Op 9 mei 1915 slaagden beide broers er in een geldelijk bod op het bedrijf te doen en wel fl. 11.000,- voor de garage en fl. 3.000,- voor de inventaris ('uitgezonderd Mulag Auto, Bianchi Carrosserie en Draaibank') en onder strikte voorwaarden.

Als de N.V. D.A.G.O. met hun bod en voorwaarden akkoord zijn gegaan, moet het filiaal uiterlijk op 11 mei 1915 om twaalf uur in het bezit van de gebroeders Roeloffzen zijn gekomen. Op 15 mei wilden ze er al aan het werk!

Bovenstaand verhaal is gedestilleerd uit verschillende bronnen: het restant van het archief van de N.V. D.A.G.O. (in het bezit van dhr. J. Jonker), het verhaal van de zoon van de oprichters van de N.V. T.R.A.M. (G. F. Roeloffzen) en verder verspreide informatie uit jaar- en adresboeken. Het is duidelijk, dat veel harde feiten nog ontbreken, dat er veel gaten in het verhaal zitten, dat er nogal wat onduidelijkheden zijn en dat nog veel onderzoek noodzakelijk is. Wat b.v. in een onduidelijk daglicht is komen te staan is de Mulag busexploitatie door de N.V. T.R.A.M. In het verhaal van G. F. Roeloffzen zou de firma gedurende de oorlog een dagelijkse lijndienst op Zutphen hebben onderhouden in verband met de mobilisatie. De bus bleef volgens bovengenoemde brief buiten het bod van de gebroeders Roeloffzen. Natuurlijk kunnen er op volgende

onderhandelingen hierin nog wat gewijzigd hebben.

Ook de bemoeienissen van Roeloffzen met de busdienst Denekamp-Nordhorn, gesuggereerd door Wallast, vragen om nader onderzoek.

Tenslotte is er de vraag in hoeverre er een persoonlijke relatie is geweest tussen Roeloffzen en Duintjer. De toon van de brief, waarin de gebroeders Roeloffzen hun aanbod doen, is zo zakelijk, dat enige relatie uitgesloten

lijkt. Maar misschien wisten de gebroeders het zakelijke en het persoonlijke goed te scheiden.

Vanuit het N.V. D.A.G.O.-archief zullen deze vragen in ieder geval niet meer beantwoord kunnen worden.

Hieronder het gebouw van de D.A.G.O. in Enschede, zoals afgebeeld in *De Auto* van 24-10-1912 en een Mannesmann Mülag die "met het oog op den beperkten treinenloop" militairen met verlof vanaf een garnizoensplaats in Overijssel vervoerde



Het archief(je) Rademacher-Schorer

door Ariejan Bos

Het archief van Jhr. mr. F.H. Rademacher Schorer van Nieuwerkerke omvat een aantal rekeningen uit de periode september 1919 tot en met december 1920. Dit is ook juist de periode waarin hij verhuisde vanuit Utrecht (Maliebaan 52) via zijn (?) ouderlijk huis "Meyenhage" in De Bildt naar huize "Hoogerweerd" in Driebergen.

De verhuizing van Utrecht naar Driebergen werd in de periode oktober/november verzorgd door de firma F. Verlinden voor het niet geringe bedrag van fl. 2621,51. Van de Gebr. Tesselhoff, Huis-, Rijtuig- en Decoratieschilders te Driebergen, kreeg hij in juli 1920 een rekening van 726,50 voor schilderwerk in en om het huis.

Gestookt moest er ook, en in juli en december 1920 tezamen bestelde hij voor fl. 798,04 aan eierenkolen, gascokes en baggerblokken.

Voor de versterking van de inwendige mens leverde de Fa. W. Roberts hem op 16 juli 1920 tien flessen Tisane demi-sec voor fl. 4,- per fles en tien flessen Haute Barsac voor fl. 3,10 per fles.

Hoewel hij twee auto's bezeten moet hebben in dat jaar, was het rijtuig nog niet uit beeld verdwenen. In het archief zijn nog verschillende rekeningen aanwezig van bezoeken per huurrijtuig.

Het grootste deel van de rekeningen betreffen onderhoud en reparatie van zijn twee auto's, een Renault en een Oldsmobile. Deze rekeningen zijn voor het merendeel afkomstig van de Fa. Grund te Utrecht en van de Fa. Broedelet uit Zeist. De Renault zal hij zeker in zijn Utrechtse periode hebben gekocht. De importeur, de Fa. Grund & Co., woonde schuin tegenover hem aan de Maliebaan 71. Waar hij zijn Oldsmobile had gekocht, is niet bekend.

De oudste rekening uit het archief werd op 21 april 1920 gestuurd door de N.V. Biltsche Rijtuigfabriek v/h Ingenhoes, en het is de enige die nog naar zijn adres in Utrecht werd gestuurd. De rekening was voor reparaties aan de kap van één van zijn auto's op 5 september 1919!

De rekeningen van de Fa. Grund betreffen de periode september 1919 tot en met november 1920. De oudste rekening werd op 7 oktober 1919 verstuurd naar huize "Meyenhage", vanaf de volgende van 6 februari 1920 naar Driebergen. Uit deze rekeningen blijkt, dat de Jonkheer zijn auto's grotendeels in onderhoud liet bij de Fa. Grund.

De serie rekeningen, die Herman Broedelet van 1 december 1919 tot en met 1 december 1920 aan hem stuurde betreffen voornamelijk klein servicewerk, de aankoop van benzine en olie, de reparatie van banden en

tweemaal de aankoop van een buitenband. Dat Jhr. Rademacher Schorer naar Broedelet overstapte voor deze zaken was begrijpelijk, aangezien Broedelet op slecht enkele kilometers van zijn nieuwe woning gevestigd was.

Overigens deed hij ook zaken met J.C. Koel, 'Electriciën en Mecaniciën' te Driebergen, waar in mei en juni ook allerlei kleine reparaties en onderhoudswerkzaamheden werden uitgevoerd.

Op 30 juni 1920 krijgt hij een rekening van de Luxe Auto-Verhuurinrichting Van der Zwaan uit Amersfoort wegens: '17 dagen les gegeven in het doen rijden van Auto, tevens leren van Motoren aan de heer J. Fluit'. Dit is blijkbaar zijn nieuwe chauffeur. Overigens had Koel in mei de chauffeur ook al 'onderricht gegeven en leeren rijden', maar blijkbaar was dit nog niet voldoende.

De eerste post op de garagerekeningen van de Jonkheer dateert van 5 september 1919, de laatste van 26 november 1920. Iets meer dan een jaar dus. Wat deed hij in dat jaar zoal?

Hij verzekerde zijn Renault voor fl. 128,08 per jaar. In die periode deed hij dat twee keer, nl. per 1 november. De Oldsmobile blijft onvermeld. Waar en voor hoeveel deze werd verzekerd is niet bekend.

Hij kocht 2825 liter benzine (in oktober en november 1920 ongeveer 300 liter per maand) voor een totaalbedrag van fl. 1100,50. Dit lijkt inderdaad wat veel voor één auto. Bij een ongunstig verbruik en de helft van de benzine kom je toch al gauw 10.000 km ver. In de gedocumenteerde periode steeg de benzineprijs

overigens van fl. 0.35 naar fl 0.45 per liter.

Hij kocht 213,5 liter motorolie à fl. 1,- per liter.

Er werden 5 nieuwe buitenbanden en één nieuwe binnenband aangeschaft voor fl. 633,25 resp. fl. 22,50.

Er werden 11 binnenbanden en 1 buitenband gerepareerd (ge vulcaniseerd) voor totaal fl. 38,-. Acht pleisters kostten fl. 2,85 (in totaal).

Hij kocht 1 kg carbid (fl. 0,75), 5 elektrische lampen (fl. 12,85) en 5 gasflesvullingen à fl. 8,50.

Voor onderhoud en materiaal was fl. 192,40 nodig, waarvan bijna fl. 170,- bij Grund werd uitgegeven. De auto werd twee maal bij Grund gesmeerd voor totaal fl. 5,90.

De batterij werd één keer opgeladen voor fl. 3,30. Dat lijkt niet goedkoop! De auto werd vier maal gewassen voor totaal fl. 18,95, maar daarbij was nog fl. 12,50 aan poetskatoen en fl. 2,- aan poetscrème nodig.

En dan was er nog wat klein carrosseriewerk: één ruit werd vervangen voor fl. 18,90 en door Ingenhoes werd voor fl 37,50 aan de kap vermaakt. En tot slot moest een chauffeur worden geleerd te rijden en een motor te onderhouden, wat nog eens fl. 205,- kostte (bij twee leermeesters).

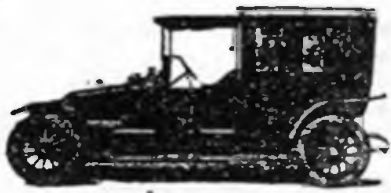
De totale kosten in dat jaar (althans voorzover we vanuit de overgeleverde rekeningen kunnen afleiden) bedroeg fl. 2919,21. Geen kinderachtig bedrag, zeker niet voor die tijd. De Jonkheer was duidelijk goed bij kas. Maar dat bleek al wel uit de verhuizing naar zijn nieuwe woning. Alleen al aan deze verhuizing gaf hij bijna hetzelfde bedrag uit!



De zaak van Broedelet in Zeist: rechts in de jaren dertig, links de situatie in augustus 1992 (foto: Arie-Jan Bos)



Een foto uit 1935 van de firma Koel te Driebergen. De auto had men inmiddels blijkbaar vaarwel gezegd (foto uit de collectie D. Smorenburg). Hieronder een deel van een rekening van de firma (zie het artikel). Ook op de navolgende pagina's enige voorbeelden van nota's.

J. C. KOEL	Electricien	Mecaniciën.
TRAY 35-37	Telefoon Interc. 551	DRIEBERGEN.
ELECTRICITEITSWERKEN. Aanleg van ELECTRISCH LICHT. TELEFOON, SCHELLEN, BLIKSEMAFLEIDERS etc		RIJWIEL- EN MOTORHANDEL. BONDS-RIJWIELHERSTELLER. Benzine-Depôt. ALLE ONDERDEELLEN VOORRADIJG
Garage en Verhuurinrichting voor Automobielen.		

N.V. AUTOMOBIELHANDEL v/h

Firma GRUND & C^o.

IMPORTEURS VOOR NEDERLAND EN KOLONIËN VAN DE
AUTOMOBIELEN „RENAULT" BILLANCOURT (PARIJS).

TELEGRAM-ADRES:
GRUND AUTOS.

FACTUUR

UTRECHT

Mallebaan 71

No 1886.

Telefoon No. 3177 Box en garage

STOCK MICHELIN.

VOOR:

UTRECHT, den 6 Februari, 1920 191

Den Hoof Welgeb. Heer Jhr. Mr. F. H. RADEMACKER SCHORER, te DRIEFERGEM .

1919					
Sept.	5	290 L.	Benzine (gebracht door Acetylena)	F.	101,50
Nov.	1		Assurantiepemie der My ^o Stad R ^o dan	■	128,08
		10 "	Benzine	■	3,50
	3	1	Gasfleschvulling	•	8,50
		2	Endurance pleisters	•	0,30
		3	Dunlop pleisters	•	1,60
		3	Michelin "	•	0,75
		20 "	Benzine	•	7,--
	4	10 "	"	•	3,50
		1	Fitterstang	•	2,15
	8	10 "C	Benzine	•	3,50
	10	5 K.G.	Peetskatoen	•	12,50
	17	2 L.	Olie	•	2,--
		2	Compressiekranen	•	5,50
	18		Frictie uitgenomen, vierkant uit frictie gehaald, en het nieuwe vierkant ingemaakt, hiervoor nieuwe klinknagels gemaakt, frictie gemonteerd, balans gedemonteerd, metalen uit achteras genomen, kappen van 4 bouten afgedraaid, 2 balans metalen gedraaid, de nieuwe koppelas aangemaakt, de nieuwe metalen voor balans in achteras gesperst, alles met arbeidsleenen, materialen, enz.	•	43,40
			Reedkoperenstaaf	•	1,--
			Boutjes en veerringen	•	2,36
		1	Koppelas met naaf voor frictie	•	94,25
		†	Olie	•	0,50
Oct.	29	1	Gasfleschvulling	■	8,50
Nov.	26	10 "	Benzine	•	3,50
	27	1	Gasfleschvulling	•	8,50
Dec.	4	20 "	Benzine	•	7,--
		3 "	Olie	•	3,--
	6	1	Obusje	•	0,10
	12		11/14 Renault gewassen	•	1,75
		†	Olie	•	0,50
		†	Cardanolie	•	0,50
		5 "	Olie	•	5,--
		1 K.G.	Carbid	•	0,75
			Wagen gemoeerd, geherateerd schoongemaakt	•	1,15
	20	20 L.	Benzine	•	7,--
			Transporteeren	F.	469,33

GRUND & CO.

UTRECHT, 6^{te} Februari, 1920

Vervolgfactuur No. 1.

AAN: den Hoog Welgeb. Heer Ehr. Mr. F. H. RADEMACKER SCHORER, te DRIEKERGEM ;

		Transport	F.	469,33
1919	Dec. 29	Nieuwe steun aan knalpot maken, balans opsluiten, druklager van koppelas nazien, arbeidsloonen en materialen	"	14,95
		† L. Olie	"	0,50
	30	Wagen smeren en nazien, arbeidsloonen	"	1,80
1920	Jan. 5	1 Beutje 10 x 25	"	0,40
		1 Veerring	"	0,05
	12	1 Bus Myers poetscrème	"	2,--
	15	1 Stuk canvas	"	1,--
	29	1 Gasfleschvulling	"	8,50
				F. 498,53

N. V. AUTOMOBELHANDEL v.o.m. GRUND & Co.
 DIRECTIE
 -10-
 van 1 Maart
 1920
 1197 0397

UTRECHT, den 7 October, 1919 19:

Den Hoog Welgeb. Heer Jhr. Mr. F. H. RADEMACKER-SCHORER, Meynhage, de BILT .

1919	Sept. 13	10 L. Benzine	F.	3,50
	20	15 " "	"	5,25
		60 " "	"	21,--
		6 Bussen	"	18,--
	23	15 " Benzine	"	5,25
	25	1 MICHELIN binnenband 815 x 105 No. 3413876	"	22,50
		1 DUNLOP buitenband nagel 880 x 120 No. 15252	"	180,50
		10 " Benzine	"	3,50
	27	10 " "	"	3,50
				F. 233,00
Af:retour 6 leedige bussen				" 18,--
				F. 215,--

N. V. AUTOMOBELHANDEL v.o.m. GRUND & Co.
 DIRECTIE
 11 Oct 1919
 11 Oct 1919

boek

H.J.C. Bekenkamp: Van der Molen Autogroep, klaar voor de toekomst; Een eeuw lang auto's in Groningen.

REGIO-PROjekt Uitgevers, Groningen, 1997.

ISBN 90-5028-095-1. Verkrijgbaar bij: Van der Molen Groningen b.v., tel. 050-5885600.

besproken door Fons Alkemade

Het zal vermoedelijk, en helaas, niet zo vaak gebeuren dat een autobedrijf in ons land een boek laat schrijven over haar geschiedenis. Er zijn mij wel voorbeelden bekend van Auto Palace, de voormalige Riva en importeur Louwman & Parqui, maar die zijn al weer heel wat jaren oud. Bovendien zal het voor de iets minder grote en de kleine firma's vaak financieel niet haalbaar zijn een zodanig fraai boekje uit te brengen zoals de Groningse firma Van der Molen dat onlangs heeft gedaan.

Een andere voorwaarde voor de realisatie van een 'gedenkboek' is een zekere interesse in het verleden bij directie (hoeveel autozaken zouden er nog steeds onder leiding staan van familie van de oprichters?) en/of medewerkers, de aanwezigheid van historisch materiaal en van iemand die het op papier wil en kan zetten.

De aanleiding voor dit boek was de opening in het vorige jaar van het nieuwe pand van Van der Molen Groningen BV. Bovendien is er daarmee een einde gekomen aan een in Groningen en omstreken jarenlang bekende autozaak, die kortweg werd aangeduid met ENNAM. Deze N.V. Eerste Noord-Nederlandsche Auto Maatschappij werd in 1910 opgericht door Derk Bakker die al enige ervaring met de handel in auto's heeft opgedaan (zie 'Het beeld van de auto, 1896-1921', pag. 195). Al vanaf 1906 zat hij aan het pand Heereweg 32, waar tot voor kort nog altijd de ENNAM te vinden was; het is de vraag of deze autohistorische plek nog een lang leven is beschoren.

In 1925 werd in het bij Groningen gelegen dorp 't Zandt door J.K. van der Molen ook een (bescheiden) autobedrijf opgezet. Het boek laat zien hoe zo'n dorpsgarage van de grond kwam (vermoedelijk is het een typisch voorbeeld voor het lot van veel andere kleine garagebedrijven): Van der Molens vader was smid en daar begon men al voor 1925 met reparaties aan fietsen, landbouwmachines en ook auto's. Van der Molen trouwde op de dag dat zijn eigen zaak geopend werd en zijn vrouw was vanaf begin zeer nauw betrokken bij het reilen en zeilen. In een winkel bij de garage verkocht ze huishoudelijke artikelen en fietsen en ze bediende vaak de benzinepomp. De zaak had veel vaste klanten in de buurt.

De naoorlogse geschiedenis van de firma Van der Molen laat een verhaal zien dat ook vele plattelandsbedrijven bekend in de oren moet klinken: verhuizing naar de grote stad, bouw van een groot en modern pand, vervolgens toenemend ruimtegebrek, verhuizing naar de rand van de stad.

Daarnaast laten de naoorlogse ontwikkelingen van Van der Molen en de ENNAM duidelijk de steeds toenemende complexiteit op financieel en juridisch niveau zien: bedrijven worden gesplitst in aparte BVs, NVs en wat al niet, er worden concurrenten opgekocht, er worden filialen in omliggende gemeenten geopend, de importeur bemoeit zich met de gang van zaken, de hand tussen de personeelsleden wordt minder door schaalvergroting, etc. De ENNAM gaat zelfs bijna ten onder door de activiteiten van de

berichte EMS van Zwolsman (Kurhaus), die autobedrijven uitsluitend als exploitatie-object ziet.

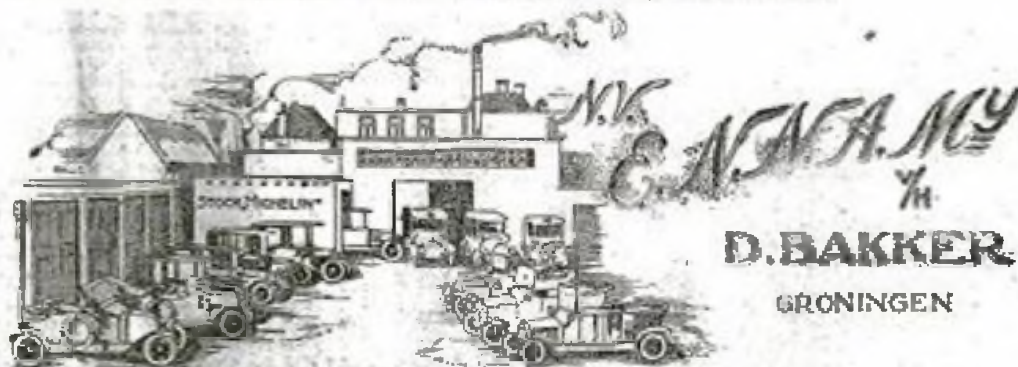
Het aardige van het boek vind ik dat er regelmatig stukken 'oral history' in verwerkt zijn en dat er sprekende anekdotes in zijn opgenomen. Zo staat op pagina 25 het verhaal van de burgemeester van 't Zandt die zich op zondag door Van der Molen naar de paardenraces in Groningen liet rijden. Bovendien komen soms alleen dankzij de herinneringen van betrokkenen zaken (en foto's) boven water, zeker als delen van de boekhouding en dergelijke verdwenen zijn.

Het is wel te merken dat de auteur van het boek geen kenner van de autogeschiedenis is. Bij iets meer onderzoek had hij bijvoorbeeld kunnen weten dat de Groninger Van Dam vrijwel zeker nooit een auto heeft gebouwd. Of dat de firma Fongers pas rond 1910 met de verkoop van auto's begon, en niet "kort na de eeuwwisseling".

Bovendien laat de auteur na een algemeen beeld van de ontwikkeling van de auto te schetsen waardoor niet alle lezers alles even goed zullen kunnen plaatsen. Dan zou beter duidelijk zijn geworden waarom de Framo die de ENNAM rond 1933 verkocht, geen succes werd. Of waarom Van der Molen vlak na de oorlog het toch wat obscure Tsjechische merk Minor kon leveren. Een enkele keer gaat hij ook de mist in met namen: op pag. 48 is sprake van Mc Gormick tractors en wordt de Haagse Packard-importeur als de firma Engelbert aangeduid. En zoals vaker is de bronvermelding gebrekkig. Er staat zowaar wel een lijst achterin het boek met geraadpleegde documenten, maar ik had zo'n lijst liever per hoofdstuk gehad of zelfs in de tekst zelf (bijvoorbeeld door middel van noten).

Tot slot nog enige opmerkelijke punten uit de geschiedenis van de firma Van der Molen. In 1945 neemt men financieel deel in de firma Frits Diepen Vliegtuigen NV i.o. te Tilburg; de aanleiding hiertoe, aldus de auteur van het boek, was de gedachte dat het vliegtuig een steeds belangrijker vervoermiddel zou worden, ook voor particulieren. Vermeldenswaard voor Conam-leden is ook dat in 1952 de firma een eigen scooter op de markt bracht, onder de naam Varelli. Op dat moment kende de Nederlandse wet echter nog niet een dergelijk voertuig zonder pedalen en daarom moest de fabricage al spoedig gestaakt worden.

onder: Een advertentie van de ENNAM in de Provinciale Groninger Courant, 1918



AUTO - GARAGE HEEREWEG. 32.

TEL. INTERC 39

Uit voorraad leverbaar:

- Een 14/18 P.K. F.N. Landulette Limousine, 6 pers.**
- Een 18/24 P.K. F.N. Landulette Limousine, 6 pers.**
- Een 5/10 P.K. F.N. 3 persoons Conduits Interieur.**
- Een 15/15 P.K. „Bulck“, 2 pers. Torpedo, met elek. verlichting en zelfstarter.**
- Een 10/14 P.K. F.N. Conduits Interieur (bijszbesturing) 4 personen.**
- Een 5/12 P.K. Opel Torpedo, 2 personen.**

De beschrijving met prijzen worden gaarne op aanvraag verzocht.

Autobedrijf Van Marion

door Bas de Voogd

Oudere bewoners van Nieuwenhoorn (bij Hellevoetsluis) weten nog de plek aan te wijzen aan de Rijksweg waar ooit het autobedrijf Van Marion zat. Het was een prominente plaats aan een vroeger ook al drukke weg en dus een ideale plaats voor een garagebedrijf met een netjes verzorgd Shell-benzinestation waar service hoog in het vaandel stond en zelftanken nog moest worden uitgevonden. Het garagebedrijf was op die locatie onder meer dealer van DAF vracht- en personenwagens maar ook van merken als Studebaker, Lloyd, DeSoto en Ferguson (tractoren). Een andere activiteit was het vervoer van butagas voor de Shellraffinaderij. In feite was het bedrijf al vanaf 1934 actief als butagas-depot vanaf de eerdere vestiging aan de Dorpsstraat in Nieuwenhoorn. Ook toen al werd de gasactiviteit gecombineerd met een garagebedrijf en met transport.

het begin

De oudste sporen van activiteit van de in 1903 geboren grondlegger Jan van Marion vinden we op 12 mei 1923 als de meer dan twee meter lange Jan (afbeelding 1) een autobodiedienst start die twee keer per week vanaf Rockanje via Nieuwenhoorn naar Rotterdam en weer terug voert. Hij is dan gevestigd aan de Dorpsweg in Nieuwenhoorn. Vanaf hetzelfde adres verkoopt hij ook carbolineum, verf en wagensmeer en geeft hij aan behalve particuliere vrachten vooral gespecialiseerd te zijn in het vervoer van varkens naar Rotterdam. Vanaf februari 1924 is hij telefonisch bereikbaar onder nummer 13 en stelt hij ook een luxewagen ter beschikking voor “grote en kleine tochten” (afbeelding 2).



afbeelding 1 'Grote Jan' van Marion (links) met zijn personeel.

Alle reparatiën geschieden onder garantie
Hiermede maakt ondergeteekende aan alle belanghebbenden bekend dat hij met ingang van 23 Maart a. s.

zijn nieuwe zaak

In het dorp bij de Pastorie zal openen, waar niet alleen luxe- en vrachtauto's te huur zijn, maar ook een

Reparatie-inrichting voor Motoren en Automobielen

is ondergebracht. Voorradig alle maten Motor- en Automobielbanden, Benzine, Olie en een groote partij Ford-onderdeelen enz. Tevens vrij lucht verkrijgbaar, in tijd van twee minuten een ledige hand op vo'doende druk.

Prima monteur en chauffeurs

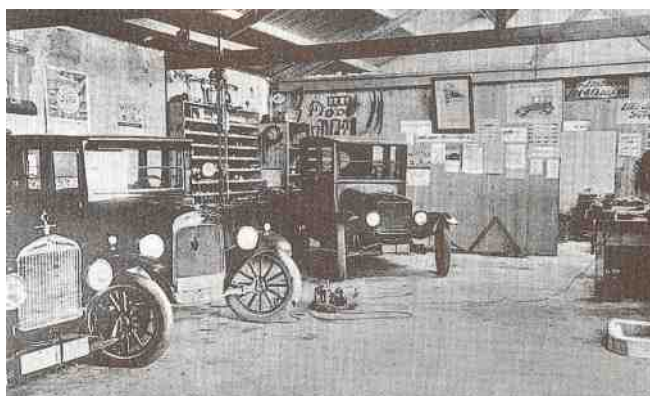
Hopende door een nette bediening een leders gunst waardig te worden.
Beleefd aanbevelend,

J. v. MARION,
Nieuwenhoorn, Telefoon 13.

50

afbeelding 2 Een advertentie uit de Nieuwe Brielsche Courant van 4 juli 1924.

Noemde hij zich begin 1924 nog “vrachtrijder te Nieuwenhoorn”, vanaf juli heeft hij een “luxe en vrachtauto verhuurinrichting”. Op 23 maart 1925 opent hij “zijn nieuwe zaak” naast de pastorie aan de Dorpsweg. Precies op dat punt liep een onverhard pad, tussen de pastorie en een tweetal huizen die haaks op de weg stonden, wat leidde naar Van Marions garage. Later is er nog een dispuut met de kerk omdat een raam van de werkplaats uitkeek over de tuin van de pastorie. In de nieuwe zaak is niet alleen luxe- en vrachtautoverhuur maar ook een reparatie-inrichting voor motoren en automobielen (afbeelding 3). Alle maten banden, benzine, olie en “gratis lucht” zijn voorradig. Nog diezelfde zomer wordt Van Marion door de lokale Ford-hoofddealer, de Brielse Centraal Garage, aangesteld als *Official Ford Service Station*. Op de foto's van het interieur zien we naast de diverse Fordjes ook zittend op een treeplank monteur Louis Strooband die een band aan het oppompen is met de elektrische compressor. Aan het einde van de Dorpsweg verrijst een Shell-benzinepomp waarmee benzine handmatig uit een ondergrondse tank wordt gepompt.



afbeelding 3 De werkplaats in de jaren twintig.

de eerste groei

Een jaar later en vermoedelijk mede omdat de Ford met zijn T-model een beetje achterhaald werd en steeds slechter verkocht, ziet Van Marion kans om zelf een dealerschap binnen te slepen van de wat modernere Willys Overland Whippet. Om de groei van het bedrijf bij te kunnen benen, krijgt rond die tijd Jan van Marion financiële versterking van Piet Spoon. Vanwege deze combinatie wordt de garage voortaan Voorne & Putten genoemd. Zowel op de Brielse voorjaarsbeurs als op de Eilandenbeurs in Nieuw Helvoet is Van Marion iedere keer prominent aanwezig (afbeelding 4). De verkoop van de Whippet loopt gesmeerd en voor het hogere marktsegment kan Van Marion even later ook het hoofddealerschap van Studebaker voeren. Omdat het gebouw aan de Dorpsstraat een beetje te krap wordt om nieuwe auto's goed te kunnen showen, wordt in september 1926 een aparte showroom geopend aan de Rijksstraatweg. Ook motorfietsen en met name de Franse Motobécane worden vanuit de garage aan Dorpsstraat verkocht en onderhouden.



afbeelding 4 De stand van Van Marion met modellen van Willys op een beurs in 1932.

Dat het bedrijf service altijd belangrijk heeft gevonden, blijkt wel uit de advertentie van mei 1927 waar erop wordt gewezen dat men zelfs bereid is om bij hun gekochte auto's, behalve Fords, twee jaar lang kosteloos en indien nodig één keer per maand bij de klanten thuis voor de deur geheel na te zien en door te smeren!

Ook in de crisisjaren draait de garage door en is er een levendige verkoop van nieuwe en ingeruilde auto's, maar net als bij de meeste garagehouders loopt de handel minder eenvoudig en is het budget om regelmatig te adverteren beperkt. In november 1931 lijkt de voorraad gebruikte handel wat in de weg te zitten, want er vindt onder leiding van deurwaarder J. Groeneweg

een openbare verkoping à contant plaats van gebruikte luxe- en vrachtauto's en zelfs van enkele landbouwwerktuigen.

het eerste gas

Ofschoon Jan van Marion ook belangen heeft in de petroleum distributie (in april 1928 adverteert hij nog om een petroleumventer te zoeken voor Brielle en omgeving) gaat hij naast de auto-activiteiten zijn 'handel' rond 1934 verbreden in de richting van gas-kooktoestellen en verlichting met alles wat daarbij hoort.

De Butagas Centrale is een feit en groeit kennelijk als kool. Als we afgaan op een bericht in de *Nieuwe Brielsche Courant* van augustus 1937 is het bedrijf verantwoordelijk voor de gehele Butagas-afzet van Nederland en België (afbeelding 5). Omdat het pand aan de Dorpsstraat wederom te krap blijkt, wordt in hetzelfde bericht aangekondigd dat de gasactiviteit wordt voortgezet op de locatie Rijksstraatweg A156 en tevens naast de showroom.

Eind jaren dertig worden twee Studebaker vrachtwagens met moderne frontstuurcabine aangeschaft die worden ingezet voor de distributie van het gas. Dat gas wordt in die tijd nog betrokken bij een Franse vestiging van de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij; waarschijnlijk is dat ook de reden dat er op doorreis door België gas wordt afgeleverd.



afbeelding 5 Een auto van Van Marion voor het transport van Butagasflessen bij de Shell-pomp aan de Dorpsstraat.

nieuwe start

Na de oorlog wordt de gasactiviteit weer snel opgepakt. In 1947 komt er nog een locatie bij. De winkel en woonhuis van een locale schilder worden overgenomen; de lap grond erachter wordt gekocht van molenaar Haverkamp. Het plan is eigenlijk om het bedrijf

aan de andere kant van de Rijksstraatweg te vestigen, maar daar heeft de gemeente Nieuw Helvoet bezwaar tegen. De schilderswinkel wordt omgedoopt tot Butagaswinkel.

Het wagenpark, dat na de oorlog is gereduceerd tot één Studebaker, wordt snel uitgebreid met ex-dumpmateriaal: twee Internationals en drie Macks worden aangepast en 'Butagasblauw' geschilderd om het gasvervoer weer op te starten. Een van de Macks rijdt met twee aanhangers, maar die worden al snel verbouwd tot één aanhanger. Van de oude Brielse stalhouderij Kriensen wordt een identieke Mack ingehuurd voor gastransport.

Als de Haagse importeur Nimag in 1949 start met de import van Ferguson-tractoren, is Van Marion er al snel bij om een dealerschap van deze populaire, op petroleum voortbewogen machines te bemachtigen. Mede omdat het dealerschap een groot gebied betreft, worden er grote aantallen verkocht. In de beginperiode rijdt Jan met een personenauto vol medewerkers naar Den Haag en worden de nieuwe tractoren in colonne over de weg naar Nieuwenhoorn gereden. Op de zijgevel van het woonhuis aan de Rijksstraatweg wordt een grote Ferguson-reclame aangebracht. Afbeelding 6 toont een foto met vrouwelijk schoon die werd gemaakt in 1952 op een feestje bij Nimag toen de Ferguson TED de best verkopende tractor van Nederland bleek. Overigens gingen de tractorverkopen altijd à contant en zonder een cent korting!



afbeelding 6 Een Ferguson in 1952 bij importeur Nimag.

autohandel én transport expanderen

Van Marion is al even dealer van DAF-aanhangwagens als in 1954 de eerste serie van zeven vrachtwagens van de Eindhovense fabrikant voor eigen gebruik worden aangeschaft. Het zijn normale laadbakvrachtwagens met aanhanger. Wel zijn ze zo uitgevoerd dat er twee etages zijn om de gasflessen te vervoeren (afbeelding

7). De cabines zijn standaard DAF-rood, maar het houtwerk van de laadbakken zijn Shell-geel. De volgende serie vrachtwagens is, tot ongenoegen van DAF, een vijftal Volvo's. Dat merk kan een hoger laadvermogen leveren, waardoor meer gasflessen per keer kunnen worden vervoerd.



afbeelding 7 Van Marion gebruikte deze DAF's voor het vervoer van Butagasflessen.

Was de firma Van Marion voor de oorlog altijd al prominent aanwezig op lokale verkoopshows, in de jaren vijftig zijn Van Marions eigen gebouwen meerdere malen het decor voor dergelijke shows waar ook de plaatselijke middenstand volop de ruimte krijgt om zijn waren aan te prijzen. Een mooi voorbeeld is de feestweek die in 1955 plaatsheeft. Op een foto zien we een mooie uitstalling van elektrozaak De Kroon uit Nieuw Helvevoet en door de openstaande garagedeur auto's van VIM en Coca-Cola. Uiteraard staat er ook een nieuwe DAF te pronken en in het midden twee DeSoto's en een Lloyd.

Vanaf 1958 worden ook de zojuist geïntroduceerde DAF personenauto's vertegenwoordigd. Ook van de Kaptein Mobylette worden er aardig wat verkocht. Ten bate van het eigen wagenpark worden regelmatig nieuwe vrachtwagens aangeschaft. Ook worden systemen ontwikkeld die het laden en lossen van gasflessen sneller maken en minder chauffeursinzet vereisen. Overigens gebeuren het meeste constructiewerk en de verbouwingen van vrachtwagens en getrokken materieel door de eigen werkplaats.

Oprichter Jan van Marion maakt door zijn veel te vroeg overlijden op 65-jarige leeftijd de laatste fase van zijn bedrijf niet meer mee. Zijn zoon ontwikkelt uiteindelijk meer belangstelling voor het garagegebeuren en de autohandel. Dit leidt later tot een apart bedrijf dat in Spijkenisse is gevestigd. Schoonzoon Arie van Es blijkt meer de transportman te zijn die, als het flessengastijdperk aan het einde van haar bloeiperiode komt,

het overige transport belangrijk uitbouwt. Als het eerste buitenlandse transport zich aandient, wordt een bestaande vrachtwagen voorzien van een opklapbed achter in de cabine en de eerste 'slaapcabine' is geboren!

Het Shell-benzinestation aan de Rijksstraatweg wordt opgeheven en er komt een pomp voor eigen gebruik dichterbij de garage. Het wordt ook een tijdperk waarin diverse nieuwe samenwerkingsverbanden met andere ondernemingen worden aangegaan. Zo wordt onder andere samengewerkt met Lagendijk Transport, wat leidt tot de Trapeko-onderneming; deze verzorgt veel ferrytransport voor onder meer het dan nog in Duitsland aanwezige Engelse leger. In Brummen wordt in samenwerking met transportbedrijf Noordermeer de onderneming Van Marion Noordermeer BV opgericht, een onderneming die op haar hoogtepunt 25 vrachtwagens telt.

na de brand

In november 1971 wordt het bedrijf getroffen door een spectaculaire brand (afbeelding 8). Na de brand neemt Van Marion Spronkers in Vlaardingen over, wat resulteert in Van Marion-Spronkers BV, een onderneming waarin de eerder in Nieuwenhoorn gevestigde Butagashandel en de verspreiding naar de depots op Voorne Putten en onder andere de Hoekse Waard worden

ondergebracht. Het vervoer van de Shell-gasflessen naar de grote Shell-depots in het land blijft echter in handen van Van Marion & Zn.

Overigens heeft Van Marion en Zonen BV samen met Van Marion International maximaal ongeveer 35 vrachtwagens tegelijk gehad. Dat is inclusief de wagens die voor Shell olie distribueerden naar garages en schepen, maar exclusief de twee kleine gastankwagens van dochterbedrijf Holland Gas.



afbeelding 8 Na de verwoestende brand in 1971.

In 1979 wordt de locatie aan de Rijksstraatweg aan de gemeente Hellevoetsluis verkocht en in 1981 komt er definitief een einde aan de vervoersactiviteiten door de familie Van Marion als Cees de Rijke uit Spijkensse de restanten van het bedrijf overneemt.

Nieuwe leden stellen zich voor: Paul Wouters

Mijn bouwjaar is 1956. Al vele jaren volg ik 'vanaf de zijlijn' de internationale autobranche. Dat houdt in: bestuderen van de historie en ontwikkeling van de sector, verdiepen in de achtergronden van merken en modellen en het bezoeken van fabrieken, musea en manifestaties. Ik schrijf daarover reisverslagen, achtergrondartikelen en verhalen die te vinden zijn op mijn website www.reizendoordeautowereld.nl.

Er is geen beroepsmatige binding met de autowereld. Het is en blijft een hobby. Mijn dagelijks werk is al meer dan 25 jaar het communicatiebeleid van belangbehartigende organisaties, variërend van overkoepelende werkgeversorganisaties, brancheverenigingen van de metaal- en elektrotechnische sector en de bouw tot de gezondheidszorg en de innoverende farmaceutische bedrijven.



Ford in Tilburg: Knegtel

door Frans Kense

In een advertentie van 6 november 1921 maakt Theo Knegtel (1893-1974) uit Tilburg bekend dat hij door de Ford Motor Company in Detroit is aangesteld als enig 'Authorized Service Station' voor Tilburg en omstreken. Wat is het verhaal achter deze Brabantse automan wiens naam voortleeft... in een parkeergarage?

Theo Knegtel was in 1921 al jaren intensief bezig met vervoermiddelen. In het voorjaar van 1909 kreeg hij kenteken N-865, gezien zijn leeftijd ongetwijfeld voor een motorfiets. Vervolgens krijgen we op basis van de vele vermeldingen in de lokale pers een redelijk beeld van de loopbaan van Theo.

Gefascineerd door het succesvolle gebruik van verbrandingsmotoren in motorfietsen en auto's zoekt hij een beroep in die richting. Hij volgt een opleiding voor de rijwiel- en motorbranche bij de Tilburgse importeur van Peugeot-(motor)fietsen, Van der Schoot, en vervolgens bij Vlemmings in Geldrop.

Samen met zijn technische compagnon Leo Wagemakers (1883-1950) startte hij net voor de Eerste Wereldoorlog in 1913 met zijn garage op het centrale plein in Tilburg, de Heuvel, als zuidelijke agent voor Opel- en Victoria-motorfietsen en Osmond-rijwielen. In de aanbieding bij de opening in 1913 waren er "Opel Landaulets, Limousines en Torpedo's". In 1916 had de firma ook BSA- en Excelsior-motoren beschikbaar. Om een garage te krijgen gelegen tussen de Heuvel en het Piusplein, moest Theo overigens wel eerst zijn eigen ouderlijk huis afbreken en vervangen door de gewenste woonhuis/garage-combinatie.



afbeelding 1 De werkplaats van Knegtel in 1920.

De samenwerking met Leo Wagemakers is maar van korte duur geweest, want in december 1915 is de vennootschap tussen beide partners notarieel ontbon-

den. Leo bleef in eerste instantie als 'handelaar in automobielen' geregistreerd en was later uitsluitend nog als monteur bekend.

Ford

Ford-Amsterdam presenteerde op de grote internationale beurs in Tilburg in de zomer van 1913 nog zelf zijn courante modellen. Maar het geïnteresseerde publiek en zeker de garages waren natuurlijk via de RAI-tentoonstelling in Amsterdam en de diverse Ford-dealers die vanaf 1907 in ons land ontstonden, zeker al op de hoogte van het assortiment en de concurrerende prijzen van Ford.

Zijn eerste Fordjes kocht Theo Knegtel direct na de Eerste Wereldoorlog in Amsterdam bij Engelbert & Sieberg, waarna hij tot november 1921 moest wachten op zijn officiële aanstelling als Ford-dealer.

In de Nieuwe Tilburgsche Courant van 6 november 1921 adverteerde hij als volgt:

Ik heb het genoeg hierbij ter algemene kennis te brengen dat mijn zaak door de

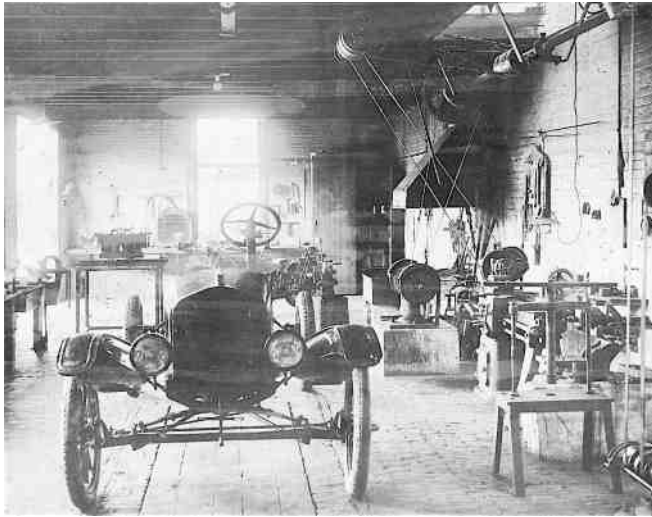
*FORD MOTOR COMPAGNIE in DETROIT,
voor Tilburg is aangesteld als enigste (sic)
AUTHORIZED SERVICE STATION*

Ik ontvang tevens van de fabriek een grote partij onderdelen, waardoor ik in staat ben, iedere reparatie steeds onmiddellijk, afdoende, en voor scherp concurrerende prijzen uit te voeren. De prijzen van de diverse Ford wagens zijn wederom belangrijk verlaagd en thans beneden die van vóór de oorlog. Vraag onze jongste notering.

*HEUVEL 44. GARAGE KNEGTEL TELEPH. 528.
Wij hebben flinke voorraad in open en gesloten luxe wagens van de merken*

*SPIJKER, ADLER, STUDEBAKER
STOCK UNITED STATES Autobanden
STOCK MICHELIN Autobanden.*

Knegtel kreeg de verplichting om jaarlijks minstens zes personenwagens en vier trucks te verkopen. De verkoop van T-Fords ging zo hard, dat hij eind 1922 al de honderdste wagen verkocht. Zijn rayon omvatte Tilburg en Waalwijk en tijdelijk ook Den Bosch en Breda. Volgens de familie-overlevering werden de T-Fordjes rechtstreeks vanuit Amerika geleverd. In Rotterdam werden deze gedemonteerde wagens in platte kisten in ontvangst genomen, waarna ze thuis in Tilburg gemonteerd werden. Dit duurde tot 1922, toen er in Antwerpen een vestiging kwam van Ford waar de auto's ook werden geassembleerd.



afbeelding 2 Een Ford in de werkplaats in 1921.



afbeelding 3 Diverse Ford-producten voor de zaak van Knegtel in 1922.

Bijzonder is te zien dat Knegtel in een advertentie van 23 augustus 1922 (afbeelding 4) de diverse verkoopprijzen vermeldt zonder beperkingen en dat zijn bevriende collega Antoine Broos (geb. 1902) uit Breda van de Monopol-garage diezelfde maand diezelfde prijzen vermeldt met een beperking, namelijk de toevoeging 'free-on-board' (F.O.B.) Antwerpen. De klanten in Breda moesten dus de transportkosten vanaf Antwerpen betalen en de Tilburgse klanten van Knegtel niet!

Dit bevestigt het bekende gegeven dat veel garages in het zuiden van het land, mede omdat er nog geen verkeersbruggen waren over de Maas, hun auto's via de haven van Antwerpen lieten komen. Mocht er al een officiële importeur in Nederland zijn geweest, dan was er desondanks toen al sprake van 'parallele import' via Antwerpen. Dat gebeurde ook frequent bij het samenwerkingsverband Broos-Knegtel.

Binnen de familie Knegtel gaat het verhaal dat Ford als eis had gesteld dat Knegtel voordat hij zijn aanstelling als 'Authorized Service Station' kreeg, eerst moest bewijzen dat hij van de uit Antwerpen afkomstige, in kisten verpakte Ford-onderdelen een rijklare auto kon bouwen!

ONGELOOFLIJK
 Nogmaals maar thans voor het laatst heeft Henry Ford zijn prijzen verlaagd.
 Thans behoekt niemand meer uit te stellen.



SEDAN (4 persoons gesloten) f 2230.-
 COUPE (2 persoons gesloten) f 1950.-
 TOURING (4 persoons open) f 1460
 RUNABONT (2 pers. open) f 1420
 Truck (vrachtwagen 1-1/2 ton chassis) f 1200
 CHASSIS (bestelwagen chassis) f 1040.-

ALLE TYPEN UIT VOORRAAD VERKRIJGBAAR.
 Nadere inlichtingen verstrekt

GARAGE KNEGTEL
 Telef. 528 - TILBURG

afbeelding 4 Een advertentie uit augustus 1922.

oorlog

Omdat door de overgang van T-Ford op A-Ford geen Fords in 1927 geleverd konden worden, verkocht Theo toen de merken Graham-Paige, Essex en Hudson. De snel stijgende afzet in de jaren twintig maakte het noodzakelijk om regelmatig de garage uit te breiden. Tenslotte, en voor die tijd sensationeel, liet Theo in 1934 de garage verbouwen met een grote oprit voor auto's naar de eerste verdieping (afbeelding 5).

In de Tweede Wereldoorlog, in 1941, kwamen er felle protesten binnen bij de gemeente van collega-garagehouders tegen het besluit van Knegtel om bij zijn garage in de binnenstad een gas-tankstation aan te mogen leggen. Voor die tijd een nuttig iets, gezien het gebrek aan vloeibare brandstof. Theo lukte het om daarvoor van de gemeente zowel 30% subsidie in de bouwkosten van het station als een voordelig contract van het gemeentelijk gasbedrijf te krijgen.

Het uitvoeren van 'noodzakelijke' sabotage in de door de Duitsers geconfisqueerde garage tijdens de bezettingjaren heeft de familie Knegtel de nodige spannende momenten opgeleverd.

Theo Knegtel overleed in 1974, maar had in 1954 de zaak al overgedragen aan twee van zijn zoons, Fons en Jan. In 1966 werd besloten om de locatie van de voormalige wollenstoffenfabriek van Frans Mutsaerts aan de Spoorlaan te gebruiken voor een grotere, uiterst moderne garage. In 1980 is de firma Knegtel gestopt, waarna de imposante garage in 1999 is gesloopt en vervangen door een parkeergarage met 580 plaatsen.

Deze garage kreeg de naam 'Knegtel' parkeergarage, als eerbetoon aan het langstlevende Tilburgse garagebedrijf, gestart door Theo Knegt.



afbeelding 5 De ingang van de garage aan het Piusplein in 1946.

Er is wel beweerd dat Knegt de eerste Ford-dealer is geweest in ons land. Dat misverstand is wellicht ontstaan toen in 1971 door Ford Nederland gememoreerd werd dat op dat moment Knegt-Tilburg de oudste nog bestaande Ford-autogarage in Nederland was.

Met dank aan de heer Max Knegt en het fotoarchief 'Beeldonline' van het Regionaal Archief Tilburg voor de historische opnamen.

bronnen:

De auteur heeft de informatie voor dit artikel in de loop der jaren vergaard uit diverse lokale kranten (onder andere advertenties), hinderwetvergunningen, telefoon- en adresboeken en genealogische archieven.

Gefotografeerd op straat (1)



Een Mercedes-Benz 200D uit 1968, in 2005 gefotografeerd op straat in Amsterdam (foto Fons Alkemade)

Van der Meulen Ansems te Helmond en Eindhoven De geheimzinnige Baron in Antwerpen

Door Henk Schuurin

Met deze titel zou een spannend jongensboek kunnen beginnen, maar eigenlijk is het een jarenlange vraag van mij geweest over een foto.

Geïnspireerd door het laatste boek van de geschiedenis van Renault in Nederland van de heer Jac Maurer en in de hoop hierbij aanknopingspunten te vinden, zocht ik een foto weer op. Op de achterkant van de foto staat naast het stempel 'Automuseum Driebergen' in het handschrift van de heer Geerlig Riemer 'Baron van ... (onleesbaar) ... met zijn Renault (P19) op bezoek in Antwerpen bij de Royal Star fabrieken'; zie afbeelding 1.

Gezien het vertrouwen in de kennis van deze auto-autoriteit, de rails - net als bij de Antwerpse tram - voor de deur en de art nouveau uitstraling en de raambeschilderingen met de namen Meulen, Ansems en Vijgenboom (coiffeur) gaf dit gegeven zo'n vijftien jaar geleden geen enkele reden tot twijfel. Na de foto opgegraven te hebben, zag ik inmiddels door ervaring gerijpt direct dat we respectievelijk met een Royal Star 1905, een model 1906 Royal Star en een Renault 1906 te maken hebben.

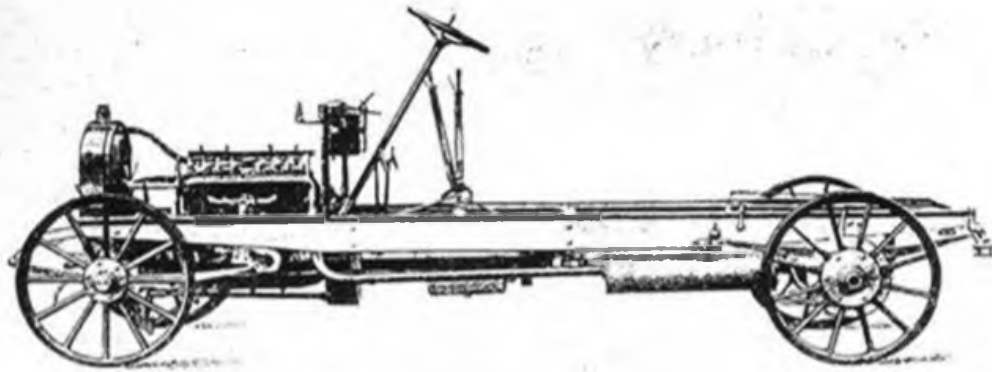


Afbeelding 1.

Telefoonboek

Het boek 'De geschiedenis van de Belgische auto' geeft aan dat de fabriek in Berchem dicht bij Antwerpen stond en dat agentschappen waren gevestigd in Brussel en Antwerpen.

De foto gaf bij mij meer de uitstraling van het centrum van Antwerpen en met de moderne computertechnieken en opzoekmogelijkheden besloot ik te kijken, hoe de omgeving er nu uitziet. Helaas liepen al deze sporen snel dood en zelfs controle van de voor mij Belgische namen in het huidige telefoonboek van Antwerpen bleef beperkt tot enkele v/d Meulens.



Chassis Royal Star 4-cilinder 20/22 pk uit 1906. (Uit: De geschiedenis van de Belgische auto)

Op www.familienaam.nl heb ik voornoemde namen apart opgezocht, hierbij kwamen concentraties bij Eindhoven, Venlo en - het grootste zwaartepunt - Helmond naar voren. De zuiderlingen onder ons hebben de link misschien al eerder gelegd, maar ik maakte pas in deze fase de verbinding met het Eindhovense garagebedrijf met dubbele naam v/d Meulen Ansems.

Dit bedrijf was in 1929 uitgegroeid tot de grootste Ford garage in Nederland en is ook nu nog bekend in Eindhoven en omstreken. Met deze kennis zocht ik verder op internet; hierbij openbaarde zich in enkele minuten een stuk geschiedenis dat nog geen tien jaar eerder veel onderzoek, reizen, geld, tijd en energie gekost zou hebben

Tegelijkertijd met de geschiedenis openbaarde zich een deel van de oplossing en nieuwe aanknopingspunten:

Jos van der Meulen kocht in 1886 de smederij van zijn overleden baas in Helmond. De naam Ansems doet vermoeden dat hij een compagnon had, maar dat was niet zo, of toch. Zijn vrouw heette met haar meisjesnaam Ansems en hij besloot dat die erbij hoorde, de naam althans. Doordat veel relaties uit Eindhoven kwamen, werd besloten om in 1916 de oude luciferfabriek aan de Vestdijk te kopen.

Tramrails

Omdat de verhuizing naar Eindhoven in 1916 had plaatsgevonden, dus even het (gedigitaliseerde) telefoonboek van 1915 nagekeken.

Dit gaf aan: *Meulen-Ansems, Jos. v. d., IJzerwaren, Rijwielhandel, Automobiel-garage, Kerkstr. C 56 te Helmond.*

Met dit spoor was ik enkele ogenblikken later oude ansichten van Helmond aan het bekijken die een plaatselijke verzamelaar op internet had gezet. Hoewel het bewuste pand niet zichtbaar is, ziet men dat bij de Kerkstraat in Helmond de tramrails zeer dicht tegen de gevel van de huizen loopt. Ruim twee uur na mijn eerste twijfel over of de opname in Antwerpen had plaatsgevonden, was het grootste deel van het mysterie alweer opgelost. Lichtelijk voldaan door het snelle resultaat realiseerde ik mij, dat dit tot enkele jaren terug totaal onmogelijk was. Het provinciale kenteken van de Baron is (nog) niet op internet beschikbaar, maar leek een formaliteit met slechts een kwestie van een e-mailtje aan onze mede-Conamlid en oud-voorzitter de heer Waldeck.

Al snel kwam zijn antwoord, doch niet de oplossing:

"Ik heb een probleem. Het provinciaal nummer P-19 wordt niet vermeld in de 'Lijst van Nummerbewijzen voor Motorrijtuigen' uit 1920. Sterker nog, de nummer P-19 tot en met P-21 lijken helemaal niet uitgegeven te zijn, want ze zijn ook niet vervallen verklaard. Ik kan je dus niet helpen op dit punt."

Reactie

Via de e-mail kreeg ik enige dagen erna contact met een nazaat van de familie v/d Meulen (Ansems) die bezig is met de familiegenealogie.

Deze vond het opmerkelijk dat ik deze foto bezat, maar kon van een overeenkomstige foto de volgende reactie met namen leveren.

"Bedankt voor uw reactie, mijn vader heeft bij de foto geschreven:

Auto is een 4-cylinder Royalstar gekocht bij S.A.V.A. in Antwerpen.

V.l.n.r. Anna vd Meulen, Janus vd Meulen (stuur) naast hem, J. van Boxmeer dan staand Josephus Lambertus vd Meulen met achter hem zijn tweede vrouw Anna Boelen. In de achterste auto zit de Baron. Inderdaad is de foto in Helmond genomen."

Hiermee is het stukje 'Antwerpen in Nederland' opgelost, alleen de Baron weigert tot nu toe zijn naam prijs te geven, maar ik berustte in het feit dat in dit informatietijdperk het nog gewoon een kwestie van tijd is.

Tot mijn verbazing kwam zonder verder enige inspanning van mijn kant enkele dagen later de oplossing via de elektronische brievenbus via de nazaat v/d Meulen (Ansems) binnenvallen

"Aan het stuur van de Renault (1912) Hub van Eitro met naast hem Baron van Tuyl van Serooskerken uit Heeze. In de auto die uit de garage komt zit achter het stuur mijn opa Mathij vd Meulen. Ik hoop dat de gegevens nu compleet zijn."

Na een klein bedankbriefje terug geschreven te hebben, zocht ik de foto op en vulde met potlood de ontbrekende laatste gegevens in voor het nageslacht. Vervolgens ging de kaart bij de andere opgeloste kaarten. Het aantal onopgeloste autokaarten wordt steeds minder, maar aan de oplossing werken is vele malen leuker dan een kruiswoordpuzzel.

Dit komt omdat je op allerlei zijdelingse leuke contacten of interessante wetenswaardigheden stuit, zoals de afbeeldingen van de muurschildering van oude Fordjes bij bovengenoemde garage die zich nog op een (nu buiten-) muur bevinden van een belendend pand dat niet gesloopt is.

(Voor geïnteresseerden:

www.eindhoven-toen-en-nu.nl/eindhovencentrum/raiffeisenstraat.htm)

Verwoest

Fons Alkemade maakte mij erop attent dat het pand van v/d Meulen Ansems in Eindhoven volgens zijn gegevens verwoest werd tijdens de oorlog. Bij nader onderzoek bleek later dat alleen het voorgebouw (en niet de voormalige luciferfabriek) een voltreffer gekregen heeft, met als significant detail dat deze verwoesting gebeurde in de nacht na 18 september 1944, de dag waarop Eindhoven officieel als bevrijd de geschiedenisboeken in ging. Het blijkt dat overdag de geallieerden Eindhoven zijn binnengetrokken en de Duitsers verdreven hebben, maar dat in de daaropvolgende nacht, 19 september, het 'bevrijde' Eindhoven geteisterd werd door hevige bombardementen.

Afbeelding 3 toont het gebouw bij de bevrijding van Eindhoven, 18 september 1944. Op afbeelding 4 is een deel van de voorgevel nog zichtbaar na het bombardement van 19 september 1944. Het gebouw van v/d Meulen Ansems te Eindhoven heeft dus wel de oorlog, maar niet de bevrijding overleefd.



Afbeelding 3. De bevrijding van Eindhoven, 18 september 1944. *t.h.v garage Meulen Ansems*



Afbeelding 4. Na het bombardement van 19 september 1944. *recht voor garage Meulen Ansems*

Over de verantwoording van bronnen door amateur-historici van de auto

Een voorstel tot een debat

door Gijs Mom

Onder sommige leden van onze tienjarige autohistorici-club heerst een opmerkelijke koudwatervrees voor het verantwoorden van de (geschreven, gesproken, visuele en andere) bronnen, waarop wij onze in het Conam-bulletin geëtalereerde wijsheid baseren. Er wordt dan dikwijls als afschrikwekkend voorbeeld verwezen naar historische boekwerken, die door hun overdaad aan voetnoten "onleesbaar" zouden zijn. Zo'n opvatting wordt maar al te vaak gedeeld door uitgevers van populaire literatuur over de auto. Volgens sommigen zou het verschil tussen de amateur- en de beroepshistoricus van de auto dan ook worden bepaald door het al dan niet gebruik van voetnoten in hun publicaties. Tegen dit misverstand zou ik me in deze bijdrage willen afzetten, in de hoop zo een debat onder onze leden op gang te brengen over bronnenverantwoording.

Ik herinner me de uitspraak van de hoofdredacteur van een autoblad, een jaar of vijftien geleden, over mijn voorstel om aan het eind van mijn artikelen een korte vermelding van de door mij gehanteerde literatuur op te nemen. Volgens hem was het opnemen van zo'n lijstje niets anders dan het etaleren van onzekerheid van de auteur, en dat kon hij in zijn gerenommeerde blad niet gebruiken. Voetnoten zijn voor mietjes! Een echte man staat voor zijn verhaal, en daar hoor je niet aan te twijfelen.

Toen ik aan mijn loopbaan als autotechniekhistoricus begon, zat ik nog helemaal gevangen in de liefhebberliteratuur over auto's. Ik kende de academische autohistorische literatuur niet of nauwelijks, omdat ik - voorzover ik er kennis van had genomen - daar niet de informatie aantrof, die mijn belangstelling had: technische details van individuele auto's. Dergelijke micro-kennis van de autogeschiedenis wordt in de academische wereld dikwijls denigrerend afgedaan als 'nostalgische literatuur', waarvan het kennisdoel niet zozeer is ingegeven door een wens om bepaalde verschijnselen te *verklaren*, maar om een emotionele behoefte te bevredigen: het zwijmelen in een soort nostalgische stemming, vergelijkbaar met een religieuze ervaring, die bepaald niet op het in twijfel trekken van mythevorming zit te wachten. Toen ik geleidelijk aan wat meer bekend raakte met de academische historici-wereld heb ik me over dat vooroordeel (want dat is het wat mij betreft) steeds meer verbaasd: het verwijt van nostalgie is volgens mij maar al te vaak een schaamlapje voor een ontstellend gebrek aan kennis van de details van de historische autotechniek. En het reconstrueren van de techniekgeschiedenis is een immense opgave, waarmee ook de academische autogeschiedschrijving nog nauwelijks vorderingen heeft gemaakt.

Ik weet niet wie van de leden dezelfde ervaring als ik hebben gehad, maar het begin van mijn autohistorische studie op basis van deze 'nostalgische literatuur' was uitermate frustrerend. Al gauw kwam ik erachter, dat in het ene boek delen van andere boeken werden overgeschreven, dat niet-geverifieerde feiten door ze alsmaar te herhalen als een soort mantra tot onomstotelijke waarheden werden omgesmeed. Na een jaar intensief lezen was ik nog geen steek verder: de tegenspraken stapelden zich op en aan het eind zat ik met nog veel meer vragen dan toen ik begon. Tot mijn schrik kwam ik erachter, dat van een *betrouwbare* geschiedschrijving van de autotechniek

geen sprake was. In tegenstelling met wat in de academische wereld werd beweerd, was de geschiedenis van de autotechniek nog geenszins geschreven en in plaats daarvan doemde voor mij het spookbeeld op van een elkaar overschrijvend, onkritisch broodschrijversgilde dat geenszins in het werkelijke verloop van de geschiedenis was geïnteresseerd. Een soort commerciële egotrip, bol staand van eigenliefde, maar gespeend van liefde voor de historische werkelijkheid.

Toch doet het verwijt van 'nostalgie' mijns inziens geen recht aan (althans een deel van) de amateurgeschiedschrijving van de auto. Het is waar, dat de laatste zich dikwijls te buiten gaat aan microhistorie en dat de maatschappelijke context (die voor de verklaring van allerlei veranderingen onmisbaar is) maar al te vaak buiten beeld blijft. Toch lees ik elke drie maanden in het Conam-bulletin weer zeer interessante microgeschiedenissen, wel degelijk gericht op een vergroting van onze kennis van het automobiele verleden en dikwijls qua methodiek van onderzoek gelijkend op wat er in het academisch onderzoek gebeurt. Ook vind ik het onderscheid tussen rationaliteit (als kenmerk van de academische geschiedschrijving) en emotie (als kenmerk van de amateurgeschiedschrijving) onterecht: ook achter het academisch bedrijf gaat allerlei emotie schuil, en wat is er tegen om te genieten van vondsten en daaraan op de een of andere manier in het verslag van je bevindingen uitdrukking te geven? Mijns inziens zouden de academische en de amateurgeschiedschrijving van de auto heel wel kunnen samenwerken, al is het alleen maar uit praktische overwegingen: het enorme potentieel aan onderzoekers in de liefhebbersfeer is vele malen groter dan dat van de beroepshistorici en in beide sectoren is de behoefte aanwezig, te weten 'wie es gewesen' (zonder 'ist!'), zoals de befaamde Duitse historicus Ranke het ooit formuleerde. Anderzijds kunnen amateurhistorici baat hebben bij het spuurwerk van beroepshistorici. Eén van de terreinen waarop dat zou kunnen gebeuren is de bronnenverantwoording.

In dit stukje zou ik eigenlijk de stelling willen verdedigen, dat het verantwoorden van je bronnen (wat niet hetzelfde is als het onleesbaar maken van je tekst door honderden noten!) niet zozeer een kenmerk is van academische geschiedschrijving, maar een blijk is van fatsoen in het intermenselijk verkeer (in dit geval: het publicitaire verkeer). En verder zou ik de stelling willen verdedigen, dat het afwijzen van zo'n verantwoordingsplicht niets anders is dan een moderne vorm van pedanterie (ik ga even voorbij aan een tweede mogelijk motief, namelijk het geheim houden van je bronnen uit commerciële of andere overwegingen; daaraan wil ik hier verder geen woorden vuil maken, maar dat komt óók in de academische wereld voor).

Om met het laatste, die pedanterie, te beginnen: het afzien van een bronnenverantwoording impliceert in feite, dat de kennis die je de lezer voorschotelt geheel uit je eigen brein, uit je eigen herinnering is voortgesprongen. In sommige gevallen is daar vanzelfsprekend niets op tegen, namelijk als die kennis inderdaad pure persoonlijke herinnering is. In feite doe je dan als schrijver niets anders, dan wat academici met hun zogenaamde 'oral history' beogen: het interviewen van mensen over hun historische ervaringen en daarvan in schriftelijke vorm verslag uitbrengen. Een prima manier van geschiedschrijving, een soort mini-mémoires. In feite bouw je dan mee aan een kennisbron, die anderen, met allerlei technieken uit de zogenaamde bronnenkritiek, later kunnen integreren in een geschiedenis van het betreffende onderwerp.

Het wordt echter een ander verhaal als in zo'n artikel allerlei wetenswaardigheden opduiken, die onmogelijk uit het brein van de schrijver ontsproten kunnen zijn: gegevens over ontwikkelingen die je nooit uit de eerste hand hebt kunnen opschrijven en die duidelijk het resultaat zijn van het doornemen van allerlei literatuur (mag je hopen; het kan ook van 'horen zeggen' zijn), hoe lang geleden ook. In dat geval vertel je een verhaal met een dubbele boodschap; niet alleen zal ik u eens even vertellen hoe het werkelijk geweest is, maar ik vertel u niet waar ik die wijsheid vandaan heb, omdat u mij maar op mijn woord moet geloven. Een man een man, een woord een woord. Dat is een houding die niet specifiek is voor de geschiedschrijving, maar net zo gewoon is in het dagelijks verkeer. Het is een vorm van roddelen. Als je me niet gelooft, dan noem je me in feite een leugenaar! Ik noem zo'n houding pedant.

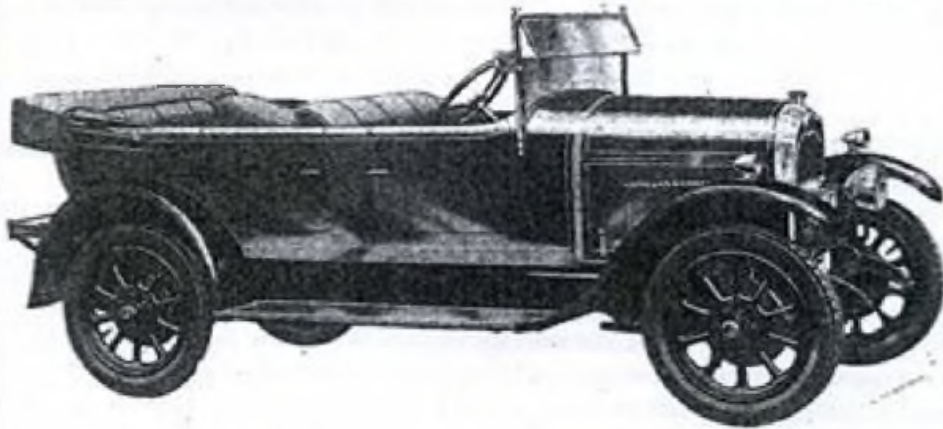
In plaats daarvan zou ik willen pleiten, net als bij het roddelen, voor fatsoen. Hier is dus eerder sprake van een ethisch verschijnsel, dan van een academische methode. Het is naar mijn smaak een kwestie van civiliteit, van fatsoen, dat je je collega's op de hoogte stelt van de basis waarop je je conclusies baseert. Al is het alleen maar om te voorkomen, dat je meedoet aan het verstenen van een canon, die allerlei halfbakken waarheden als een mantra herhaalt. De benzine-auto won het van de elektro-auto omdat de accu's te zwaar waren, dat weet toch iedere eikel, man! Stroomlijnauto's waren de eerste auto's die, vanwege hun vorm, eindelijk een lager brandstofverbruik konden realiseren, dat spreekt toch vanzelf!

En hoe zit het dan met die onleesbaarheid? Ik zei het al: bronnenverantwoording is niet hetzelfde als het volproppen van je tekst met veel voetnoten. Het is inderdaad een bele kunst om tegelijkertijd je tekstbronnen te verantwoorden en je stukje leesbaar te houden. Maar anderzijds is dat ook weer niet zo moeilijk, gezien de elegante oplossingen die in allerlei bijdragen aan dit bulletin te vinden zijn: je kunt je bron gewoon in de tekst zelf noemen ("volgens 'Georgano' geldt de T-Ford in 1924 als verouderd, maar James Laux zegt in zijn recente publicatie het tegendeel"), je kunt in een voorafje even je bronnen toelichten, zoals ik in het vorige jubileumnummer zag gebeuren, of achteraf, of gewoon met een paar voet- of eindnoten werken.¹ En zo je collega's de gelegenheid geven, zelf te beoordelen of de conclusies die je trekt wel verantwoord zijn. Of om hen de mogelijkheid te bieden die bronnen zelf eens te raadplegen, omdat zij er kennis over een ander onderwerp in hopen aan te treffen, waardoor zij weer met hun eigen onderzoek vooruitkunen.

Veel van de stukken en stukjes die in ons bulletin verschijnen, hebben een open einde. Ze roepen nieuwe vragen op, die anderen kennelijk ertoe aanzetten, daarop weer te reageren. Daarop ontstaat een debat, en dat maakt het bulletin nu juist zo aantrekkelijk. En al zijn de vragen die in dergelijke stukken gesteld worden dikwijls van andere aard dan je gewend bent in de academische geschiedschrijving ("was garage zus-en-zo in de jaren dertig nu importeur van Chevrolet of van Ford?", "wie is de persoon achter het stuur in deze Krieger uit 1912?"), ik zie qua aanpak van de bronnen geen wezenlijk verschil met de academische wereld. En dergelijke mirco-vragen zijn net zo legitiem als meer abstracte vragen ("hebben autobezitters invloed gehad op de autotechniek?"). Ik hoop dan ook dat de nieuwe redactie, die na het

¹ Ik kan het toch niet laten, om in dit stukje een voetnoot op te nemen. Bij het schrijven van deze alinea bekeek me de gedachte, dat het weglaten van je bronnen ook nog een andere, maar al te menselijk motief kan hebben: luiheid. Het overnemen van een titel, het opzoeken van een pagina in het betreffende boek vergt immers enige accuratesse en kan soms een vervelend werkje zijn. Tja...

aftreden van Fons Alkemade als hoofdredacteur van ons bulletin de verantwoordelijkheid voor de inhoud hebben overgenomen, op de door Fons ingeslagen weg zullen voortgaan. Opdat onze hobby meer blijve dan louter nostalgie. Geschiedenis bedrijven, om met het pindakaas-jongetje uit de tv-reclame van een tijd geleden te spreken, is gewoon lekker!



Crossley 15/30

MERKWAARDIG is het, dat ieder, die de 15-30 H.P. Crossley goed beschouwt, zelfs aan het kleinste onderdeel haar hoogfijne kwaliteit bemerkt. De forsche, onverwoestbare constructie en schitterende ligging op den weg hebben dan ook de CROSSLEY 15-30 H.P. haar wereldreputatie bezorgd. — **GEEN WAGEN** zoo economisch in gebruik en absoluut betrouwbaar

5-persoons touring met
altweether kap, volgeus af-
beelding, geheel compleet

f 4950.-

Alle bijzonderheden omtrent de Crossley-modellen verzocht de Importeur:

A. J. STIKKEL Jr.

ALKMAAR

TELEFOON 610

Motor- en autodealer, taxibedrijf, ziekenvervoerder**Een Haagse historie: Bolland & Co***door Hans Waldeck*

De firma Bolland was oorspronkelijk een motorfiets- en later ook automobielbedrijf. Het bedrijf werd in 1919 opgericht door Johannes Arend Frederik Bolland (*Den Haag, 13 januari 1887 - †Den Haag, 20 juni 1925). Bolland was in het begin van de twintigste eeuw 'bestuurder van motorvoertuigen' in dienst van een telg uit de zeer vermogende bankiersfamilie Teixeira de Mattos, jonkheer Louis Frederik Teixeira de Mattos (*Amsterdam, 18 mei 1872 - †Den Haag, 30 oktober 1945). Deze Teixeira de Mattos was echter geen bankier, maar civiel ingenieur en voor de Nationaal Historische Partij - de latere Christelijk Historische Unie - als gemeenteraadslid en wethouder actief in Apeldoorn (1913-1924) en als lid van de Provinciale Staten in Gelderland (1923-1924).

Teixeira de Mattos kocht in 1905 een stuk woeste grond dat plaatselijk bekendstond onder de naam het 'Grote Zand' in de Speldermark in het buurtschap Engeland bij Beekbergen. Hij liet daar op een hoog punt een monumentaal buitenverblijf bouwen, dat bekend werd als Kasteel Spelderholt. Vanuit Den Haag betrok hij dit buitenverblijf in 1909 permanent. Hij zou daar tot 1921 wonen.¹



Kasteel Spelderholt waar Johannes Arend Frederik Bolland werd geboren. (foto gemaakt in 2017 door Hans Waldeck)

Het is niet duidelijk of hij Bolland al in Den Haag leerde kennen, maar in datzelfde jaar huwde Johannes zijn vrouw Adriana van der Horst (*Den Haag, 9 maart 1887 - †Den Haag, 8 januari 1969) om een jaar later hun eerste zoon Piet (Pieter Johan: *Engeland (Beekbergen, Apeldoorn), 22 maart 1910 - †Woubrugge (Jacobsouwde), 23 januari 2001) op het Kasteel Spelderholt te kunnen verwelkomen.

Begin 1917 keerde hij terug naar Den Haag en vestigde zich met zijn gezin in de Van Slingelandtstraat 40. Twee jaar later kregen zij hun tweede zoon Jan (Johannes Arend Frederik: *Den Haag, 27 mei 1919 - †Teylingen, 5 september 2006).



*Johannes Arend Frederik Bolland (*1887) in zijn favoriete kleding als motorrijder. (bron: Het Motorrijwiel, 25 juni 1925)*

Hij begon vermoedelijk in datzelfde jaar 1919 op de Willem de Zwijgerlaan 51², dat een achterom had naar de Van Slingelandtstraat 40-44, een handel in fietsen en vooral motorfietsen van het merk Harley-Davidson, een merk dat de firma tot de Tweede Wereldoorlog bleef vertegenwoordigen.

In het begin van de jaren dertig zou de firma ook de gemeentepolitie van deze motoren met zijspan voorzien, nadat zij eerst gebruikmaakten van de grote concurrent op het gebied van Amerikaanse motoren: Indian.



De firma Bolland & Co leverde in 1932 Harley-Davidson motoren van het type 1200 cc zijklepper (Model V) met zijspan aan de motordienst van de Haagse politie. (fotograaf: onbekend; bron: Haags gemeentearchief, beeldbank, nummer 150719; motorfiets-identificatie: Johan Wijers, Son en Breugel)

Verongelukt in een bekerrit

Bolland was zelf een verwoed Harley-Davidsonrijder en lid van de fameuze Motorclub Zuid-Holland. Hij nam regelmatig aan betrouwbaarheidsritten deel, die in die jaren zeer veel van de rijders vergden.



De Belgische graaf Jean Dumonceau de Bergendal op een Indian PowerPlus. (bron: Motorrijwiel, 18 juli 1919)

De Belgische graaf Jean Dumonceau de Bergendal (*Bonlez, 13 januari 1890 - †Nairobi, 22 juni 1966), die tijdens de Eerste Wereldoorlog naar ons land was uitgeweken, was eveneens een enthousiast motorrijder.

Hij schonk de Motorclub Zuid-Holland een beker voor de winnaar van een tweedaagse rit over 1000 kilometer door elf van de twaalf provincies (alleen Zeeland werd niet aangedaan). De deelnemers reden voor het grootste deel op

zware Amerikaanse motoren, waaronder dus Bolland. Hij zou de derde rit met 22 deelnemers in 1922 glorieus winnen.³

De eerste dag ging het al gruwelijk mis

Op 6, 7 en 9 juni 1925 voerde de jaarlijkse Dumonceau-bekerrit - de zesde al - ook door de Belgische Ardennen. Bolland nam onder nummer 55 deel met een Harley-Davidson met zijspan. Zijn bakkenist was Rombouts. Volgens het verslag van deze rit had Bolland *'er pret in'*. De eerste dag ging het voorbij Spa echter al gruwelijk mis.

In een scherpe bocht moest Bolland uitwijken voor een tegenligger en sloeg de combinatie in volle vaart om. Rombouts liep een dubbele beenbreuk op en Bolland schedel-hersenletsel. Andere deelnemers verleenden snel hulp. Het verslag van de rit vermeldde dat Bolland *'gelukkig niet levensgevaarlijk gewond'* was.⁴

De overlevering wil dat Rombouts met een ziekenauto naar een ziekenhuis in Spa is afgevoerd, maar Bolland niet. Hij werd met een vrachtauto naar een ziekenhuis in Verviers gebracht, vermoedelijk omdat zijn toestand niet als kritiek werd beschouwd.⁵ De Belgische doktoren veronderstelden evenmin levensgevaar, waarop hij naar huis kon worden gebracht.

Drie weken later overleed hij in het Gemeenteziekenhuis in Den Haag alsnog plotseling.⁶ Bij zijn begrafenis waren vertegenwoordigers van de K.N.M.V., de K.N.A.C., de Motorclub Zuid-Holland en motorclubs uit Noord-Holland, Dordrecht en Arnhem aanwezig.

Ook vertegenwoordigers van de Motorbrigade, de Vrijwillige Motor Landstorm en van de firma's Stokvis, Studebaker, Englebert en de Algemeene Handelsmaatschappij Burlage, Steensma en Breman kwamen hun deelneming betuigen.⁷ Koolhaas Revers omschreef in een memoriam Bolland - de oud-kampioen van de K.N.M.V. in 1922 - als 'een sportman van de bovenste plank, sportief en fair, kundig en een eerlijk zakenman'.⁸

Het bedrijf overleeft

Adriana en haar twee zoons van 15 en 6 jaar stonden voor de moeilijke opgave het bedrijf van haar man en hun vader voort te zetten. Zoon Pieter Johan werd van school gehaald. Zij zocht en kreeg bovendien hulp van haar oudere broer Jacob van der Horst (*Den Haag, 13 juli 1879 - †Voorburg, 5 januari 1946).

Hij werd naast timmerman, aannemer en makelaar op 11 augustus 1925 nu ook 'koopman in auto's'. Bovendien werd de van oorsprong horlogemaker Gerrit van der Hel (*Hardinxveld, 1885 - †Apeldoorn, 4 september 1926) als compagnon bij de leiding van nu de Firma Bolland & Co. betrokken. Hij was tot dan toe monteur bij Bolland. Later zouden deze families nog inniger met het bedrijf verbonden blijven.



De sticker die alle nieuwe DKW-voertuigen bij aflevering door de firma Bolland & Co opgeplakt kregen. (bron: Piet en Gerard Bolland)

Jacob van der Horst had twee kinderen, Karel (*Den Haag, 2 juni 1905 - †Utrecht, 29 september 1971) en Jeanette Marie (*Den Haag, 15 maart 1907 - †onbekend). Karel zou na het overlijden van zijn vader in 1946 zijn taken overnemen. Hij woonde sinds 1928 bij de zaak op de Willem de Zwijgerlaan 51, waar hij met een onderbreking vanwege de oorlog tot 1965 zou blijven wonen. In de kelder van dit pand had hij een schietbaan.⁹

Jeanette Marie huwde op 6 juni 1930 met Bernardinus Marius Westerink (*Rheden, 10 oktober 1903 - †Den Haag, 15 juli 1971), die boekhouder van het bedrijf zou worden.



Een Morris Minor uit 1949 op de Boulevard in Scheveningen, ter beschikking gesteld door importeur Molenaar uit Amersfoort voor een prijsvraag van het Nederlandse Rode Kruis. (fotograaf: onbekend; bron: Piet en Gerard Bolland)

De Auto- en Motorhandel Maatschappij v/h Bolland en Co. N.V. als opvolger van de Firma Bolland & Co. had al voor de Tweede Wereldoorlog een agentschap van DKW en Auto-Union¹⁰ en na de oorlog tot 1961 van Morris en MG, maar ook van de gedurende enkele jaren zeer populaire Goggomobil en van de gemotoriseerde tweewielers Jawa, Heinkel en Vespa.



Een DKW Meisterklasse F8-700 van Piet Bolland (*1910) met op de voorgrond v.l.n.r. zijn drie zonen Pieter (*1945), Johan (*1939) en Gerard (*1947). (bron: Piet en Gerard Bolland)

In de oorlog had men een DKW geheel uit elkaar gehaald en de onderdelen op diverse adressen ondergebracht.

Direct na de oorlog werd de DKW weer in elkaar gezet en was de firma een van de eersten, die een vergunning kreeg om te mogen rijden. In de jaren vijftig en zestig reed in de pauze regelmatig een DKW met een reclameboodschap door de piste van het circus op het Malieveld in Den Haag.

Het agentschap van DKW ging als gevolg van de overname door Daimler-Benz van DKW in 1965 verloren.¹¹ Het dealerschap van Morris en MG was in 1961 al ingeruild voor Simca, dat toen al langzamerhand in handen van Chrysler kwam.¹² De dealerbedrijven werden verplicht vastgestelde aantallen auto's te verkopen en dat ging de familie Bolland te ver.



*De voltallige directie van de firma Bolland & Co met v.l.n.r. twee onbekende heren, Karel van der Horst (*1905), Gerrit van der Hel (*1885), Piet Bolland (*1910) en Bernard Westerink(*1903) tijdens een Morris- en MG-autoshow in ongeveer 1950. (foto-graaf: onbekend; bron: Piet en Gerard Bolland)*

Het bedrijf had nog steeds zo'n dertig mensen in dienst, waarvan sommigen al enkele tientallen jaren. Ze bleven tot 1967 wel Simca's verkopen, maar dan als subdealer van de Thomsongarage. Na de zomer van dat jaar trokken de beide directeuren de stekker uit het bedrijf, nog voordat het failliet zou gaan.

De hoofdzetel van het motorfiets- en automobielbedrijf was steeds gevestigd aan de Willem de Zwijgerlaan 51, maar in 1955 werd een showroom aan de Bezuidenhoutseweg hoek Boslaan geopend.¹³



De showroom van de firma Bolland & Co aan de Bezuidenhoutseweg hoek Boslaan in Den Haag. (foto-graaf: onbekend; bron: Piet en Gerard Bolland)

In de Fahrenheitstraat 472 (hoek Abeelstraat) tussen de Thomsonlaan en de Laan van Meerdervoort kwam na de oorlog in een boxengarage een werkplaats, die echter mede door grote investeringen in de inrichting en uitrusting waartegenover te weinig grote reparaties stonden een verliesgevend onderdeel van de onderneming werd.

Het taxibedrijf

Met het taxivervoer, dat voornamelijk vanuit de Stationsweg 76a en 78¹⁴ werd uitgevoerd, werd zeer waarschijnlijk al in de jaren dertig ook zittend ziekenvervoer uitgevoerd. In oktober 1944 vroeg het bedrijf nog bij het Nederlandse Rode Kruis vergunning aan om met een Chevrolet met kenteken HZ-39 een rood kruis te mogen voeren.¹⁵ Dit provinciale kenteken van Zuid-Holland dateerde al van 16 juni 1932.

Een Rode Kruis-embleem bood bescherming tegen vordering door de Duitsers

Vermoedelijk betreft het hier een normale personenauto en geen auto opgebouwd en ingericht als ziekenauto voor liggend vervoer. Piet Bolland had in 1944 wel een speciaal identiteitsbewijs van het hoofdbestuur van het Nederlandse Rode Kruis als 'begeleider voor ziekenauto's', maar ook dit is geen onomstotelijk bewijs, dat zij toen al een auto voor liggend ziekenvervoer hadden.

We moeten ons enerzijds realiseren, dat in september 1944 alle ziekenauto's door de bezetter werden gevorderd en anderzijds een Rode Kruis-embleem juist moest beschermen tegen vordering door de Duitsers, hetgeen zeker niet altijd zo was.

Ook ziekenvervoer

Begin 1946 verwierf Bolland een Packard Super Eight uit 1938 met een ziekenauto-carrosserie. Hij had het provinciale kenteken H-63819, dat al op 1 maart 1928 aan Bolland was afgegeven. In 1952 kreeg de auto het kenteken TG-31-22. Vermoedelijk heeft Bolland de ziekenauto overgenomen van een onbekende derde.



De Packard Super Eight ziekenauto van Bolland voor hun pand aan de Stationsweg 78 in Den Haag. Let op de blokkband op de taxi links. (bron: Piet en Gerard Bolland)

Het is ook onzeker of de ziekenautocarrosserie voor of pas na de oorlog op de Packard werd geplaatst. Waarschijnlijk bij de introductie van de ziekenauto werd hij bij het Vredespaleis in Den Haag op de gevoelige plaat vastgelegd. De auto was niet alleen uitgerust met twee boven elkaar geplaatste brancards, maar had behalve een brancardonderstel met schokdempers op de onderste brancard ook een zeer dikke, waarschijnlijk met kapok gevulde bedmatras voor het opvangen van schokken en trillingen tijdens het vervoer en een wasbakje met waterkraan. Willem Stienstra (*Oosthem (Wijmbritseradeel), 22 augustus 1910 - †Sint Annaparochie, 22 november 1970) werd chauffeur-verpleger op deze ziekenauto.



Bovenstaande foto's: De presentatie in 1946 van de Packard Super Eight-ziekenauto uit 1938 van de firma Bolland & Co voor het Vredespaleis. Links naast de auto (tweede van links) chauffeur-verpleger Willem Stienstra. Let op het in dat jaar al aangebrachte witte kruis op het dak. (fotograaf: onbekend; bron: collectie Hans Waldeck)



Willem Stienstra aan het hoofdeinde van de brancard met de dikke bedmatras. (fotograaf: onbekend; bron: collectie Hans Waldeck)

Willem was een geboren Fries en had in het Provinciaal Ziekenhuis Duin & Bosch te Castricum zijn verpleegkunde B-diploma behaald. Via Amsterdam¹⁶ - waar hij werd ingeschreven als 'transportverpleger', Haarlem (Heemstede), Den Haag en IJlst had hij zich uiteindelijk¹⁷ op 28 maart 1946 in de van Slingelandtstraat 20 in Den Haag - dus enkele huizen van de achteruitgang van het bedrijf van Bolland - gevestigd. Hij is daar tot 30 juli 1970 blijven wonen.



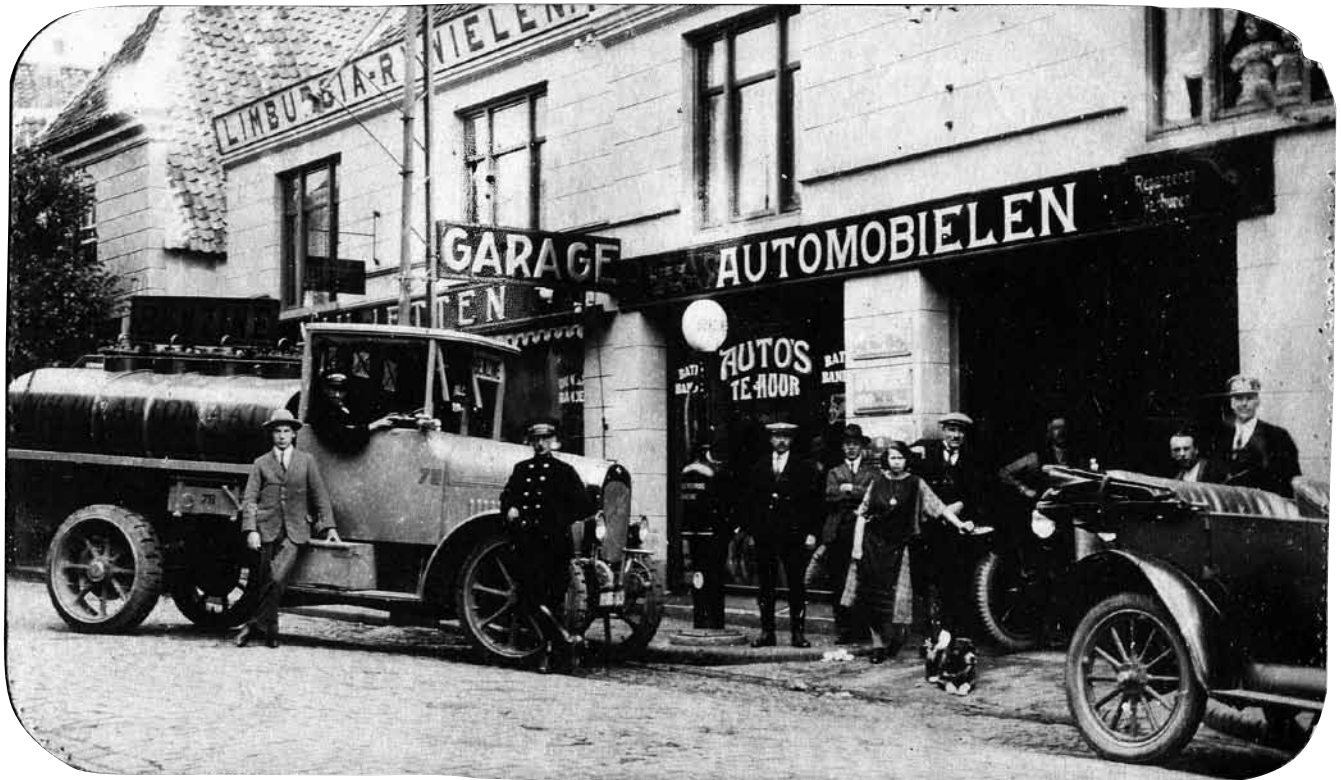
Nieske Stienstra-Alkema als begeleidster in de Packard Super Eight-ziekenauto uit 1938 van de firma Bolland & Co. (fotograaf: onbekend; bron: Hans Waldeck)

Willem huwde op 30 maart 1938 te Alkmaar met de dienstbode Nieske Anna Pou(a)lowna Alkema (*Wonseradeel, 30 december 1916 - †Lisse, 6 november 2010), die hij in zijn kosthuis in Castricum had leren kennen. De Packard-ziekenauto stond aanvankelijk gestald in de Van Slingelandtstraat 42-44 en later in een smalle, maar lange garage op nummer 20 en nog later op nummer 16. Stienstra heeft op enig moment het ziekenvervoer van Bolland overgenomen en vermoedelijk tot zijn vertrek op 30 juli 1970 uit Den Haag naar Sint Annaparochie voortgezet. Nog geen twee maanden later is hij op Friese bodem op zestigjarige leeftijd overleden.

Over het bedrijf Bolland werd onder dankzegging belangrijke informatie verkregen van Peter en Gerard Bolland, de twee jongste zonen van Pieter Johan Bolland, de oudste zoon van de grondlegger van het bedrijf.

Noten

1. http://www.biografischwoordenboek gelderland.nl/bio/5_Louis_Frederik_Teixeira_de_Mattos) (auteur: J.M.A.E. Janss).
2. Dit pand maakt nu onderdeel uit van boekhandel Paagman.
3. Schilperoort, Tom : 'De Dumonceau bekerrit (slot)', Het Motorrijwiel, 28 mei 1925.
4. Koolhaas Revers: 'De Dumonceau bekerrit VI', Het Motorrijwiel, 11 en 18 juni 1925.
5. Bolland, Piet en Gerard: persoonlijke mededelingen, Woubrugge, 19 april 2017
6. Koolhaas Revers: 'J.A.F. Bolland†', Het Motorrijwiel, 25 juni 1915.
7. Delpher-Kranten: Het Vaderland, staat- en letterkundig nieuwsblad, 'Begravenis J.A.F. Bolland', 24 juni 1925.
8. Koolhaas Revers: 'J.A.F. Bolland†', Het Motorrijwiel, 25 juni 1915.
9. Dit pand is nu onderdeel van boekhandel Paagman.
10. Het dealerschap van Volkswagen zou in 1947 overgaan naar het in 1939 opgerichte Wittebrug. (<https://wittebrug.nl/over-ons/over-wittebrug/>).
11. <https://nl.wikipedia.org/wiki/DKW>.
12. Het Binnenhof, 'Directie Bolland zag werk van 50 jaar te gronde gaan. Bekend Haags bedrijf moet deuren sluiten', 30 augustus 1967.
13. Het pand bestaat nog steeds.
14. Deze nummers waren toentertijd naast het nu afgebroken Hotel Terminus gelegen en tegenover de rangeerhalte van de HTM. Het pand bestaat nog steeds en heeft nu nummer 170.
15. Archief Nederlandse Rode Kruis, inv.nr. 33: correspondentie over het RK-embleem op ziekenauto's en het misbruik daarvan (1915-1945) (informatie: Thijs Gras).
16. In Amsterdam woonde hij op de 1e Van der Heijdenstraat 103I. Dit adres was boven de garage van de NAZO (Nederlandsche Auto Ziekenvervoer Onderneming).
17. Willem Stienstra kwam al in 1932 als leerling-verpleger vanuit Heemstede naar het Psychiatrisch Ziekenhuis 'Oud-Rosenburg' in Den Haag, waar hij intern verbleef. Twee jaar later vertrok hij naar IJlst.



afbeelding 1 De eerste benzinepomp te Gennep aan de weg Nijmegen-Venlo.

Uit het archief van Dries Jetten - deel 3: 1921-1931

Van Pionier naar Ondernemer

door Dries Jetten

In onze vorige bijdragen over de beginjaren van ons autobedrijf was te lezen dat mijn grootvader zich als een (auto)mobiele pionier manifesteerde. Alle nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit volgde hij op de voet en probeerde hij in zijn bedrijf 'A.J.H. Jetten Gennep' tot een commercieel succes te maken. Van alles passeerde in meer of minder succesvolle mate de revue: fietsen, motoren, een emailleerinrichting, auto's en zelfs het vliegtuig schuwde hij niet. 'Bijproducten' zoals wasmachines en kachels completeerden het (te?) brede assortiment.

Terwijl met name de verkoop en het onderhoud aan fietsen en automobielen succesvol verliep, was zijn avontuur met het vliegtuig gedomd te mislukken. De Cuijkse vliegtuigfabriek N.A.V.O. kon ondanks zijn inbreng onvol-

doende van de grond komen [zie *CB* 2015/1]. In de jaren twintig die daarop volgden, zien we dat mijn naamgenoot naar een sterkere commerciële basis voor zijn onderneming zocht. Dat betekende dat de benzine voortaan niet meer in losse blikken werd verkocht, maar met een tankinstallatie van de A.P.C. (American Petroleum Company) aan de man gebracht werd. Een contract met APC, het latere ESSO, legde het bedrijf geen windeieren. Hij moest echter de grote bezwaren van een aantal buurtbewoners overwinnen die vreesden voor ontploffingen in de Gennepse Zandstraat vanwege de 'ondergrondse benzinebewaarkaats met aftapinrichting'. Kennelijk was men vergeten dat de verkoop in losse blikken en drums veel gevaarlijker en explosiever was... In 1923 werd deze pomp in gebruik genomen (afbeelding 1).

merkentrouw

Dries Jetten ging ook serieus op zoek naar een belangrijker auto-agentschap waarmee hij zijn bedrijf in de vaart zou krijgen. De agentschappen die hij voorheen voerde hadden weinig om het lijf: merken als Darracq, Simplex, Flanders en Cyklonette/Phänomobil zorgden voor weinig spectaculaire verkoopcijfers. Dries begon te merken dat er ook zoiets als ‘merkentrouw’ bestond en deed goede ervaringen op met Ford (die in kratten werden aangeleverd) en werd aanvankelijk agent van Citroën. We zien in die periode dat de stijl van ‘advertising’ verandert en intensiveert en dat met meer productgegevens en specifieke modellen van met name Citroën geadverteerd wordt. In de 1924 uitgave van de *Guide Michelin* vinden we te Gennep A.J.H. Jetten als ‘agent Austin, Chevrolet, Studebaker’.

In 1926 wordt een ingrijpende beslissing genomen, Jetten wordt ‘General Motors Anvers’ dealer, vooral vanwege de Chevrolet trucks. Een citaat uit die tijd: “De Chevrolet truckskes hadden mooie ronde spatborden en konden meer vracht aan dan

de Fords”. Tot op de dag van vandaag heeft Auto Jetten de lijn met General Motors gecontinueerd en is inmiddels al bijna 85 jaar Opel-dealer.

Met de komst van Chevrolet krijgt Garage A.J.H. Jetten vleugels en gaat steeds commerciëler te werk. Het begrip ‘autoshow’ doet zijn intrede en Jetten is regelmatig te zien op regionale landbouwtentoonstellingen of tentoonstellingen van de lokale middenstand (afbeelding 2). Het lijkt allemaal te lukken: in 1926, dus een jaar voor het aangaan van het GM-dealerschap, worden vijftien Chevrolets verkocht, twee jaar later zijn het maar liefst ... 63 nieuwe Chevrolets die een nieuwe eigenaar vinden!

tweede generatie

Inmiddels komt de tweede generatie Jetten in beeld: oudste zoon Piet gaat na zijn hbs-tijd stage lopen bij de Luikse motorrijwielfabrieken FN, Sareléa en Gillet. Eind van de week brengt hij regelmatig een nieuwe Gillet mee om in te rijden en te verkopen. Vader Piet: “Als ik te hard reed liepen de motoren soms vast en om ze af te laten koe-



afbeelding 2 Deelname aan de Landbouwtentoonstelling te Beers in 1927. Naast de Chevrolet P357 staan de jonge Piet Jetten (in stoffjas) en opa Dries Jetten.



afbeelding 3 Het pand in Elst waar Garage Jetten maar een korte tijd beschoren was.

len ging ik dikwijls koffie drinken bij Cordang in Swalmen!”

Dries heeft de smaak van het moderne dealerschap te pakken en gaat in 1927 zelfs een tweede autobedrijf beginnen in het Gelderse Elst! Het ziet er veelbelovend uit allemaal en het bedrijf is qua opzet zijn tijd ver vooruit: met twee moderne showrooms en een grote efficiënte werkplaats (afbeelding 3). Zoon Piet (mijn vader) krijgt de leiding van de onderneming op zijn achttienjarige schouders. Er is echter geen rekening gehouden met de verschillen tussen de Gelderse en Limburgse manier van zaken doen. Ook de handelspartner waarmee Jetten in zee gaat blijkt helaas niet uit het juiste hout gesneden en de Beurskrach van 1929 doet deze ambitieuze onderneming tenslotte de das om: ‘Autohandel Jetten Elst’ gaat hard onderuit en het doek valt dan ook na slechts 2,5 jaar.

toekomst

Met Piet - een rasverkoper én automan - krijgt Jetten steeds meer ‘over-Maasse’ klanten uit het Brabantse Land van Cuijk. De aandacht hiervoor is

een verstandige strategie die bepalend zal blijken voor de toekomst van de ondernemende familie Jetten.

Ondanks het roerige einde van de ‘roaring twenties’ door de Beurskrach zijn het jaren gebleken waarin Jetten haar koers voor de toekomst heeft gevonden: sterke franchiseformules zoals de contracten met APC (ESSO) en General Motors geven het bedrijf een duidelijke richting en vastigheid. Een structuur waarmee ook vandaag de dag Auto Jetten nog steeds een succesvolle onderneming is. Het heeft de gevolgen van ‘Elst’ en de daarop volgende crisisjaren weten te beperken. In de jaren dertig groeit A.J.H. Jetten zelfs uit tot een zeer succesvolle GM-dealer.

Daarover in een volgende bijdrage méér. Dan zien we ook hoe motorsport een belangrijke rol gaat spelen voor Jetten, komt de volgende generatie aan zet en gaat het bedrijf in Noordoost Brabant met succes uitbreiden.

De foto's komen uit het archief van de familie Jetten.

Verslag van een prestatierit in 1930

door Paul Vlemmings

In 1930 wordt de derde week van mei uitgeroepen tot de 'week van de Chevrolet Truck'. In Nederland dan, in België gebeurt het een week eerder. Alle Chevrolet-dealers geven die week een demonstratie met een 'geladen truck' (afb. 1). Hoe ze dat doen, mogen de dealers kennelijk zelf weten. Zo organiseert de Eerste Tilburgsche Auto-Garage fa. H.J. de Groot op zondag 11 mei 1930 een karavaan met 58 Chevrolet trucks (afb. 2). Een dag later gaat in Eindhoven ook een demonstratierit van start. Alleen zal deze wat langer duren dan de drie Tilburgse uren! Waarom de Tilburgse dealer niet meedoet met zijn Brabantse en Limburgse collega's, weet ik niet. Opvallend is wel dat er, bij mij in ieder geval, (nog) geen andere 'karavaan'-initiatieven uit die week bekend zijn. General Motors zelf pakt in die tijd wel groots uit met een tocht van twee Chevrolets die van Kaapstad naar Stockholm rijden.

een rondrit van 7 dagen en 7 nachten begon ...". Zo luidt de intro van een verslag in de krant van een actie, in het kader van de Chevrolet-truck-week, van vijf Chevrolet-dealers:

- N.V. F. H. Lathouwers uit Den Bosch;
- J.R. Nefkens uit Venlo;
- Fa. Sprengers & v.d. Heuvel uit Helmond;
- N.V. Verah uit Roermond; en
- Fa. Th. Vlemmings met vestigingen in Eindhoven en Geldrop.

Het initiatief voor dit '7 Dagen & 7 Nachten'-evenement is afkomstig van Vlemmings uit Eindhoven. Een detail dat de Eindhovense kranten overigens niet, maar kranten elders wel melden. Wie van de heren Vlemmings het betreft, wordt echter niet duidelijk. De firma wordt in 1930 gerund door de vier broers Willem, Janus, Johan en Harrie. De naamgever van de firma, hun vader Theodorus, is al in 1900 overleden. Dat zowel het vertrek als de aankomst in Eindhoven zijn, is gelet op die initiatiefnemer(s), natuurlijk niet verwonderlijk.

Op een willekeurigen dag tusschen 12 en 17 Mei zal de Chevrolet dealer U, zonder eenige verplichting Uwerzijds, een speciale demonstratie met een geladen truck geven

Constaateer zelf, hoe de Chevrolet Truck voor uitbreiding van Uw zaken kan zorgen en Uw reusten verhoogen

PRIJZEN
fab. Remscheid

Bestuurwagen-Model	Fl. 1.200
Bestuurwagen-Model	Fl. 1.400
Bestuurwagen-Model met Lampen	Fl. 1.600
Bestuurwagen-Model met Lampen en Luchter met verrijdbare wielen	Fl. 1.800
Verrijdbare Model met geladen Bedrijf	

Chevrolet's duurzaamheid wordt over de gehele wereld erkend

De Chevrolet Truck, welke U inden loop van de laatste drie maanden van de laatste tijd, met een capaciteit van 2 ton, heeft gezien.

De Chevrolet Truck kan met zijn uitzonderlijk en groot geluid bewegen.

De Chevrolet Truck, welke U inden loop van de laatste drie maanden van de laatste tijd, met een capaciteit van 2 ton, heeft gezien.

De Chevrolet Truck kan met zijn uitzonderlijk en groot geluid bewegen.

afbeelding 1 Advertentie uit de Limburger Courier van 9 mei 1930.

7 dagen & 7 nachten

"In den omtrek van garage Vlemmings op het Stationsplein was hedenmorgen heel wat belangstelling, toen een 6-cylinder Chevrolet-truck, belast met 2 ton,

Welke zaken gebruiken reeds met SUCCES een Chevrolet Vrachtwagen ??
Zie daarvoor MORGEN tusschen 11 en 2 uur onze

Chevrolet-Truck-Karavaan.

Deze zal ook U overtuigen van de Superioriteit van den CHEVROLET VRACHTWAGEN

VRAAGT VRIJBLIJVENDE DEMONSTRATIE AAN DE EERSTE TILBURGSCHES AUTO-GARAGE

Firma H. J. DE GROOT
STATIONSSTRAAT 12 - TILBURG - TEL. 869

afbeelding 2 Advertentie uit de Nieuwe Tilburgsche Courant van 10 mei 1930.

Overigens is de benaming '7 Dagen & 7 Nachten' op de keper beschouwd fout. Als je op maandagochtend 12 mei om 10.00 uur start en de aankomst is op zondagavond 18 mei om 18.00 uur, dan is dat toch echt maar zes nachtjes slapen! Dat is anno nu zo, en dat is anno 1930 niet veel anders. Toegegeven, 7 Dagen & 7 Nachten 'bekt' lekkerder dan 7 Dagen & 6 Nachten. Dus dat zal wel doorslaggevend zijn geweest. Misschien een variant op het bekende 'Brabants kwartiertje'? Hoe dan ook, zelfs de kranten nemen de 'nacht-

fout' klakkeloos over en spreken consequent van '7 Dagen & 7 Nachten'.

de prestaties

De rit gaat van het Stationsplein in Eindhoven via Valkenswaard, Weert, Roermond, Venlo, door de Peel (met klachten over de slechte wegen daar) over Venray naar Deurne, Gemert, Helmond, Geldrop, Eindhoven, Best, Boxtel, Vught, Den Bosch, Hintham, Rosmalen, Berlicum, St. Michelsgestel, Schijndel en via Boxtel weer naar Eindhoven. De route wordt non-stop, 24 uur per dag gereden. Zelfs tijdens het bijvullen van benzine en olie moet de motor blijven draaien! Van bordjes met 'Motor afzetten tijdens het tanken' heeft men in die tijd kennelijk nog niet gehoord, of men stoort zich er gewoonweg niet aan. Hoe je trouwens olie kunt peilen met lopende motor is me een raadsel. Of het is niet nodig? Waarschijnlijk weet men gewoon uit ervaring dat er na x kilometer een kwak olie bij moet, of het ratelen van de motor geeft aan dat het weer tijd is voor wat verse smering.

De drie chauffeurs worden om de acht uur in Eindhoven gewisseld. Van de start op maandag tot aan de finish op zondag rijden de mannen zo'n twintig rondjes door Brabant en Limburg. Totaal bijna 5.000 kilometer, met een gemiddelde snelheid, inclusief 'pit-stops', van ruim 30 km/h. Daarbij verstoken ze zo'n 700 liter benzine, waardoor het verbruik uitkomt op 6,8 km per liter. Olieverbruik? Slechts 1 liter per 300 km (afb. 3).

Chevrolet Demonstratierit
De Chevrolet Demonstratie-Vrachtwagen
heeft vanaf 12 Mei, 10 uur voormiddag tot en met 18 Mei, 6 uur namiddag, dag en nacht geloopt met volle belasting, zonder de minste storing. In totaal heeft deze afgelegd 4824 K.M. enkele 2000 K.M. worden gereden door andere personen Benzineverbruik 706 liter of 6,83 K.M. per liter, Olieverbruik 16 liter of 300 K.M. met 1 liter.
Aan de laatste ronde namen 250 Chevrolet wagens deel.
FIRMA TH. VLEMMINGS, EINDHOVEN IN GELDROP

afbeelding 3 Advertentie uit het Eindhovens Dagblad van 24 mei 1930.

“Deze cijfers zijn werkelijk frappant, als men nagaat dat men hier te doen had met een 6-cylinder truckwagen, die 7 dagen en 7 nachten onafgebroken met volle belasting gereden heeft.” Dit zijn niet mijn woorden, maar dit schrijft een krant enthousiast. En natuurlijk blijft de truck heel. Dat zijn dan weer wel mijn woorden. Ook is kennelijk vermeldenswaard dat zelfs de banden geen enkele keer stuk gaan en dat ook de stuurinrichting geen mankementen kent.

De truck waarin wordt rondgereden, is er een met ca-

bine en laadbak en zes cilinder motor (afb. 4). De duurste van alle Chevrolet trucks kost f 2.450 (er is in die tijd al een bestelwagenchassis voor f 1.445). Een paar maanden na de prestatierit worden overigens de prijzen verlaagd. Als reden wordt genoemd de gestegen verkoop van Chevrolet in Nederland. Een stijging van 7% in de eerste zes maanden van 1930 ten opzichte van de vergelijkbare periode het jaar ervoor. Of die stijgende verkoop te danken is aan de truck-activiteiten, onthult de geschiedenis helaas niet.



afbeelding 4 De '7 Dagen & 7 Nachten' Chevrolet-truck met als ballast een Chevrolet Touring. (foto: archief F.Vlemmings)

geladen truck

De dealers zullen in de Chevrolet-truckweek het gevaarte geladen demonstreren. Volle belasting wel te verstaan. Trots wordt gesproken over twee ton. Waaruit die belasting bestaat, wordt aan de dealers zelf overgelaten. Een laadbak vol kolen, een paar mud aardappelen of, al wat moderner, een paar olievaten, het kan allemaal. Voor de '7 Dagen & 7 Nachten'-rit wordt als ballast een heuse auto meegenomen. Het zal niet verbazen dat die vracht een nieuwe personenauto is van het merk Chevrolet, een zes cilinder Touring.

de laatste dag

De laatste dag, zondag 18 mei, wordt de demonstratietruck vergezeld door maar liefst 250 andere Chevrolets, zowel trucks als personenwagens. In de lokale kranten worden aantallen genoemd tussen de 246 en 264, dus die 250 zal wel een aardige weergave van de werkelijkheid zijn. Eigenaren en bestuurders van een Chevrolet worden opgeroepen die dag de laatste ronde mee te rijden. Het aantal aanmeldingen hiervoor is kennelijk tot een laat tijdstip ongewis. Pas op 16 mei wordt bekendgemaakt dat ze starten vanaf de Leenderweg in Eindhoven, om klokslag 10.00 uur. Een start bij garage Vlemmings aan het Stationsplein in Eindhoven ligt, net als zeven dagen eerder, misschien meer

5000 K.M. NONSTOP IN 7 DAGEN EN 6 NACHTEN.

ORION FILMFABRIEK

DEN HAAG



Een bijzondere verschijning
in den Chevrolet-stoet, een
verguld truck-chassis.

ORION FILMFABRIEK

7

DEN HAAG



Weldra was het geheele plein
als het ware bedolven onder
de Chevrolets, die den triomf-
tocht hadden medegemaakt.

ORION FILMFABRIEK

9

DEN HAAG



Vijf energieke Chevrolet-
dealers glunderen van plezier,
nu alles zoo schitterend
verloopen was!

ORION FILMFABRIEK

10

DEN HAAG



afbeelding 5 Enkele fragmenten uit het genoemde filmpje, met op het laatste fragment tweede van links Johan Vlemmings en tweede van rechts zijn broer Willem Vlemmings.

voor de hand. Waarschijnlijk zijn de 250 aanmeldingen te veel voor die locatie. Het grote aantal deelnemers zal overigens mede veroorzaakt worden door de te winnen prijs, die aan de deelname verbonden is. Dat niet alleen de Chevrolet-truck een prestatie van formaat levert, blijkt wel uit het feit dat maar liefst 242 deelnemende Chevrolets de finish in Eindhoven halen. “Alles verliep zonder ongelukken; eventjes sukkelde, bij het uitwijken, een vrachtauto tussen Geldrop en Eindhoven in den sloot, maar de versnelling werd in z'n achteruit gezet en uit eigen kracht kwam ook deze demonstratiewagen in de rij. D'r waren er eenigen met bandenpech, en zoo nu en dan stond er een langs 'n garage om benzine bij te vullen; dan weer was het een algemeene stoppartij, waarvan de oorzaak aan de 250 laatsten onbekend bleef, of er stopte in een winkelstraat een auto om mondvoorraad van chauffeur en passagier in te slaan.”

Of de uitvallers door pech overvallen worden, of gewoon een kortere route terug naar huis nemen, is niet bekend. Wel wordt nog gemeld dat de deelnemers te maken hebben met slechter meiweer dan men zich in kan denken. Er valt die dag trouwens niet alleen regen uit de hemel. Bij de doorkomst in Den Bosch vliegt, toevallig?, een vliegtuigje over waaruit reclamebiljetten voor Citroën worden rondgestrooid! Overigens: “De regeling der politie was overal in de puntjes verzorgd”.

Die laatste dag wordt in de karavaan ook een speciaal vergulde Chevrolet-truck verwelkomd. Aangezien deze opvallende publiekstrekker alleen die dag wordt ingezet, bestaat het vermoeden dat deze beschikbaar is gesteld door General Motors. Het kost nu, net als toen, immers een paar duizend om een truck zo uit te dossen. Als de dealers dat in die tijd zelf zouden regelen, zou het vergulde gevaarte wel alle dagen meerijden. Waarschijnlijk dus is die vergulde truck die week te gast geweest bij meerdere Chevrolet-dealers.

De rit eindigt op 18 mei 's avonds om 18.00 uur in Eindhoven op de Woenselsche Markt; toen ook wel een grasveld met kuilen en gaten genoemd. Met een “een.... twee... drie.... vier, nog een Chevrolet, vijf... zes... zeven... allemaal Chevrolets” worden de 250 deelnemers volgens de krant verwelkomd. Niet alleen door de deelnemende dealers, maar ook door een heuse delegatie van General Motors Antwerpen en veel publiek natuurlijk. De laatste chauffeur, de heer Rozendaal van de firma Vlemmings, krijgt uit handen van mevrouw Vlemmings-Janssen een bloemetje. Na nog wat speeches, waarvan helaas geen teksten bewaard zijn gebleven, volgt om 20.00 uur de prijsuitreiking. Die prijs, de nieuwe Chevrolet Touring die '7 Dagen & 7 Nachten' in de laadbak van een van de deelnemende trucks heeft gestaan, wordt overigens gewonnen

door ene Jac. Doomen uit Venlo. Toch een prijs met, in 1930, een waarde van f 1.995 (f.o.b. Rotterdam).

stomme film

Tenslotte voor de liefhebbers. Enkele jaren geleden is een filmpje over deze Prestatietocht opgeduikeld, opgeknapt en daarna online gezet. Dus, wie nog eens wil zien hoe zo'n promotietocht in de jaren dertig eruit ziet: ga naar YouTube en tik als zoekterm in 'Vlemmings Chevrolet'. Je krijgt dan een bijna vijf minuten durende registratie van dit gebeuren te zien, met bewegende beelden, maar zonder geluid; een echte 'stomme' film dus (zie afb. 5 voor een voorproefje). De film is gemaakt in opdracht van General Motors en door de dealers voor reclamadoeleinden gebruikt. Het filmpje wekt overigens heel knap de indruk dat ze alle zeven dagen aan het 'draaien' zijn geweest. Het telkens afscheuren van kalenderblaadjes voedt die suggestie. Bij het bekijken van de beelden bekruipt echter het gevoel, dat de opnamen in één, hooguit twee dagen zijn gemaakt. De laatste twee dagen, dat dan weer wel. De finish op de Woenselsche Markt in Eindhoven is namelijk wel te zien. Van de start ontbreekt in ieder geval elk beeld. De filmmakers, zeker de makers van de tekstbeelden, waren kennelijk wel wakker. Zij introduceerden de rit met de tekst *5.000 KM nonstop in 7 dagen en 6 nachten*. Ze doorbreken daarmee, helaas, de '7 Dagen & 7 Nachten'-mythe.

bronnen:

- advertenties van General Motors Continental S. A. Antwerpen in *Algemeen Handelsblad* van 28 januari, 11 maart en 19 augustus 1930 en in de *Limburger Courier* van 9 mei 1930.
- advertenties van fa. Th. Vlemmings in het *Eindhovens Dagblad* van 10, 12, 16, 23 en 24 mei 1930 en in de *Eindhovensche en Meierijsche Courant* van 10, 16 en 22 mei 1930.
- advertentie van de Eerste Tilburgsche Auto-Garage fa. H.J. de Groot in de *Nieuwe Tilburgsche Courant* van 10 mei 1930.
- advertentie van de N.V. F.H. Lathouwers in het *Noord Brabantsch Dagblad* van 10 mei 1930.
- anon.: Een interessante prestatierit met de Chevrolet-truck. *Eindhovens Dagblad*, 10 mei 1930.
- anon.: Non-stop-rit Chevrolet. *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 12 mei 1930.
- anon.: Chevrolet truck-karavaan. *Nieuwe Tilburgsche Courant*, 12 mei 1930.
- anon.: Een week-rit van de Chevrolet. *Noord Brabantsch Dagblad*, 12 mei 1930, p. 2.
- artikel in *Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbosche Courant*, 12 mei 1930.

- anon.: Chevrolet-WeekRit. *Noord Brabantsch Dagblad*, 16 mei 1930, p. 2.
- anon.: Geslaagde Chevrolet-rit. *Eindhovens Dagblad*, 19 mei 1930.
- anon.: Chevrolet-autorit. *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 19 mei 1930.
- anon.: De Chevrolettocht. *Noord Brabantsch Dagblad*, 19 mei 1930.
- anon.: De Chevrolet demonstratie-rit. *Eindhovens Dagblad*, 20 mei 1930.
- anon.: Chevrolet karavaan Kaapstad-Stockholm. *Nieuwe Tilburgsche Courant*, 22 mei 1930.
- anon.: Een monster auto-demonstratie. *Limburger Courier*, 27 mei 1930.
- www.youtube.com/watch?v=NzQJ8Q0Rg9U

Gefotografeerd op straat (5)



foto en tekst: *Eduard Hattuma*

Een actiefoto van een voertuig in vol bedrijf wordt interessanter naarmate de tijd verstrijkt. Deze ouderwets ogende Magirus-Deutz moet van het type A4500 Mercur zijn, een model dat van 1955 tot 1962 in de fabriek te Ulm is geproduceerd. Bij de gemeente Amstelveen reden in die tijd meer oudere typen Magirus rond (ik heb er nog enkele kunnen vastleggen). Deze foto is genomen in de Mr. Groen van Prinstererlaan op een ochtend in juni 1980. De waterstralen die op het wegdek neerkomen, geven de foto een bijzonder effect. De chauffeur rijdt de auto stapvoets vooruit terwijl er links een collega (net niet zichtbaar) bezig is met een handwaterspuit. Op die vroege ochtend reed ik van mijn flat in Amsterdam-Zuidoost naar het huis van mijn broer aan de Amstelveenseweg. Tijdens zijn vakantie gaf ik zijn Siamese katten te eten en na dit

ritueel vervolgde ik mijn weg naar kantoor. Een logischer route zou via knooppunt Holendrecht en de A9 zijn geweest. Die moet er toen toch al zijn geweest. Hoe dan ook, mijn keuze viel op de wat spannender binnenwegen. De chauffeur vond het wel bijzonder dat ik het tafereel vastlegde. Dat had hij blijkbaar niet eerder meegemaakt. Hij vroeg voor zichzelf een afdruk en die zal ik hem vast wel hebben gestuurd. Hoe lang de Magirus nog dienst heeft gedaan, is mij niet bekend. Op internet kan ik niets vinden over het gemeentelijk voertuigenpark door de jaren heen. Deze opname vormt dan ook mijn enige bewijs dat deze Magirus--Deutz destijds werd ingezet bij het schoonhouden van de Amstelveener straten.

bron voor voertuigidentificatie: Georg Amtmann: *Deutsche Hauben-Lastwagen der 50er Jahre* (Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1995)

Anton G. Immink uit Utrecht: hoofdagent van Chaumont. Mysterie opgelost?

door Hans Waldeck

Een goed jaar geleden beschreef ik het bedrijf van Anton G. Immink als hoofdagent van het merk Chaumont. [1] De conclusie was toen dat het merk Chaumont waarschijnlijk een door Immink zelf bedachte naam was. Immink gaf deze naam aan zowel zijn personenauto's als zijn bussen, die hij bijna zeker uit Frankrijk importeerde. Voor de personenauto's konden we het basisvoertuig toen niet identificeren. Voor de bussen stelden we vast, dat het om het merk De Dion-Bouton ging.

Rutger Booy wees mij onlangs op een advertentie op de website van Conam over vrachtwagens van het merk Malicet & Blin (MaB), die rond 1912 werden geïmporteerd door ... de N.V. Utrechtsche Auto Garage v/h Anton G. Immink (afbeelding 1). [2] Deze vrachtauto in de advertentie vertoonde grote gelijkenissen met de bus van Immink, waarmee op 24 september 1913 de autodienst van Utrecht naar Vianen werd geopend (afbeelding 2). Zou deze vondst het raadsel rond de Chaumonts van Immink kunnen oplossen?

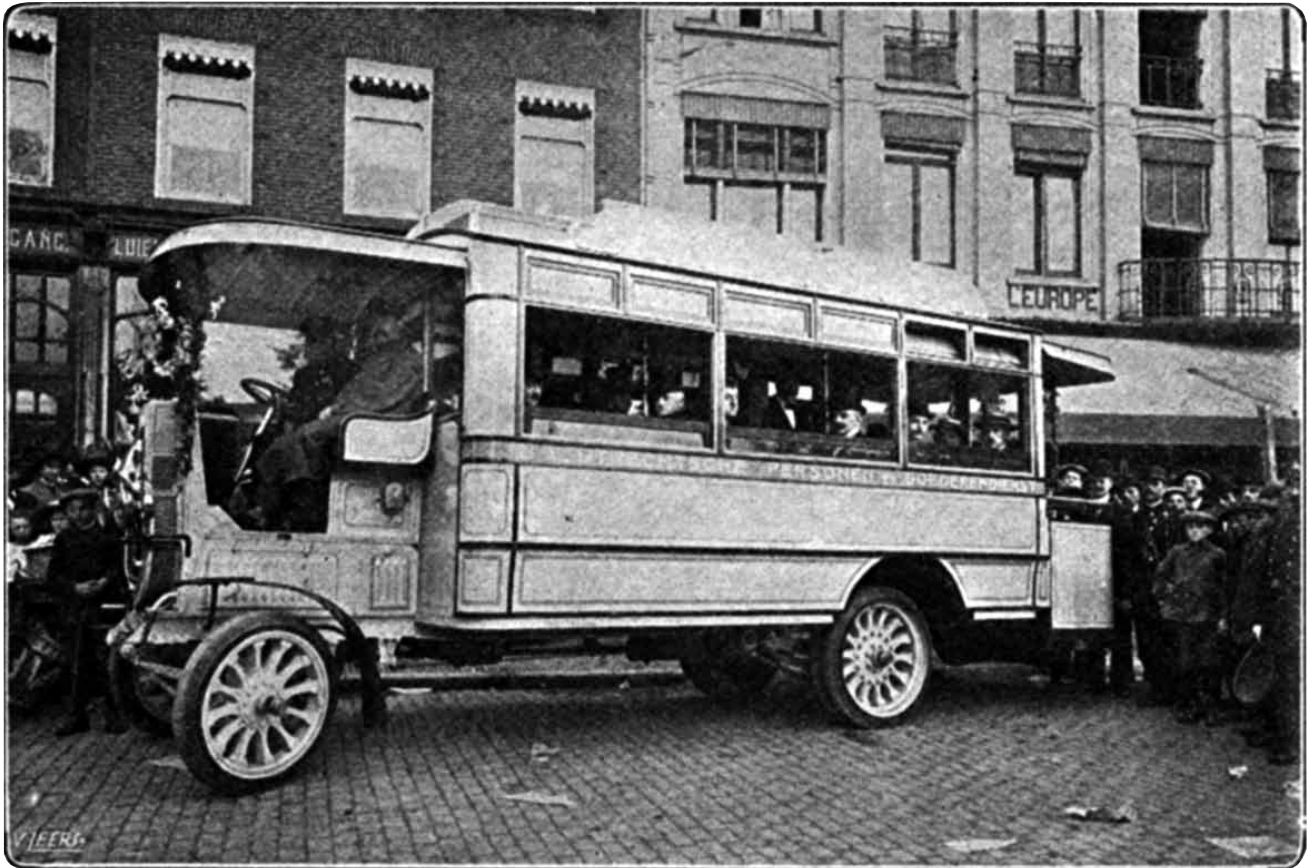
In het krantenartikel over de opening van de lijn van Utrecht naar Vianen werd uitdrukkelijk gesproken van Chaumont-bussen. [3] Martin Wallast beschreef deze zelfde bussen als van het merk De Dion-Bouton. [4] Toen Ariejan Bos een uitstekende foto uit het blad *De Prins* [5] vond, waren we overtuigd, dat de Chaumont-bus van Immink een De Dion-Bouton was. De vrachtauto in de advertentie voor het vrachtautomerk Malicet & Blin van



afbeelding 1 Advertentie van de N.V. Utrechtsche Auto Garage v/h Anton G. Immink, waarin zij het hoofdagentschap aankondigen van Malicet & Blin vrachtauto's. (bron: <http://www.conam.info/importeurs-trucks-tot-1940-beschrijvingen/malicet-blin-mab-f-n-v-utrechtse-auto-garage-v-h-g-immink-utrecht>).

Immink uit juli 1912 heeft inderdaad opmerkelijke overeenkomsten met zijn autobus en past bij het moment dat hij met zijn autobussen in september 1913 begon. Maar is die Chaumont-autobus nu werkelijk een Malicet & Blin en geen De Dion-Bouton?

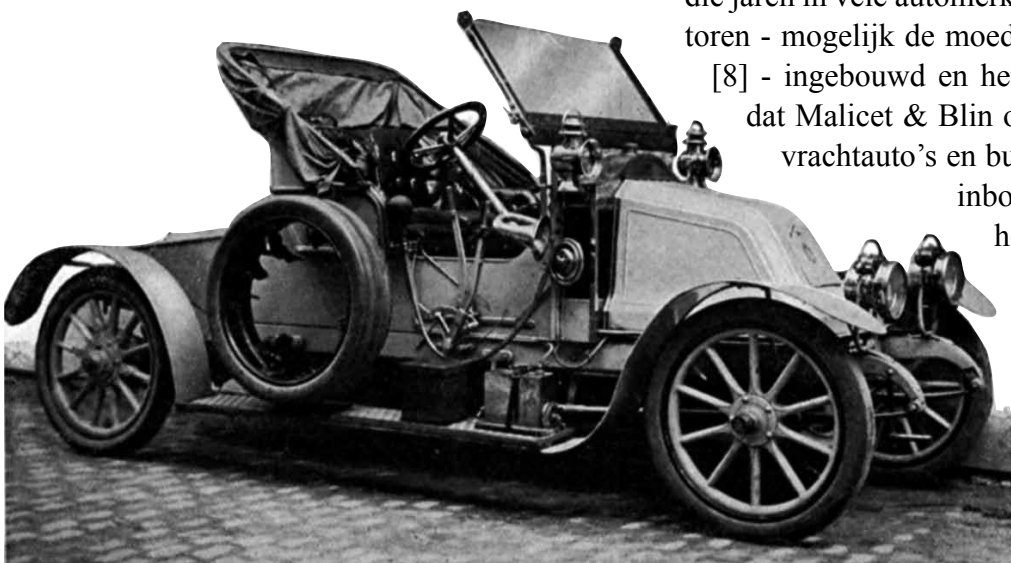
Zowel in de Georgano als op internet wordt Malicet & Blin (1890-1925) omschreven als fabrikant van de kettingloze fiets en rond de eeuwwisseling van chassis, stuurkolommen en andere componen-



afbeelding 2 De De Dion-Bouton-, alias Malicet & Blin-, alias Chaumont-bus van de N.V. Utrechtsche Personen en Goederendienst bij zijn inauguratie in 1913 voor Hotel de l'Europe aan het Vreeburg in Utrecht. (bron: De Prins, 11 oktober 1913; coll. Ariejan Bos, Nijmegen)

ten voor de automobieliindustrie onder de naam MaB, maar niet van motoren.[6] Toch hebben ze ook automobielen gebouwd met eigen éencilindermotoren, die bovendien aan diverse andere autofabrikanten werden verkocht en ongetwijfeld onder eigen namen aan de man werden gebracht,

zoals de enige resterende Marlborough.[7] Dit past ook in onze constatering, dat Immink zijn importauto's een eigen naam gaf! In 1897 bouwde Malicet & Blin in ieder geval een 4 hp vis-à-vis en in 1903 een 8 hp tonneau met een De Dion-Bouton motor. Met name in Frankrijk werden in die jaren in vele automerken De Dion-Bouton motoren - mogelijk de moeder van alle automotoren [8] - ingebouwd en het lijkt zeer aannemelijk, dat Malicet & Blin ook in hun (spaarzame?) vrachtauto's en bussen dergelijke motoren inbouwden. Malicet & Blin heeft in 1910 meegedaan aan het Concours de



afbeelding 3 De Chaumont, die de N.V. Utrechtsche Auto Garage v/h Anton G. Immink in 1912 aanbod. (bron: De Auto, 15 februari 1912)

Véhicules Industriels georganiseerd door het Franse ministerie van Oorlogen en de Franse automobiëclub, maar of dit bijvoorbeeld tot leveringen aan het Franse leger heeft geleid, is onzeker.[9] Aangemoedigd door de genoemde advertentie is overigens nog nergens teruggevonden, dat Malicet & Blin autobussen aan Parijs zou hebben verkocht. Blijft de vraag of het bij de Parijse autobussen en bij de Chaumont-bus van Immink nu om een Malicet & Blin-autobus met een De Dion-Bouton motor of om een De Dion-Bouton met een chassis-carrosserie van Malicet & Blin ging?



afbeelding 4 De viercilinder S.C.A.R. 16hp uit 1908 in het Musée Automobiles de Reims-Champagne (foto: Hans Waldeck, De Wijk)

De Chaumont-personenauto van Immink

Nu Malicet & Blin op enigerlei wijze betrokken lijkt bij de Chaumont-bussen van Immink, is daarmee het raadsel van de Chaumont-personenauto's nog allerminst opgelost. De gegevens over de zeven Chaumont-modellen van Immink in het jaarboek *Autoleven* uit 1915 bieden geen overeenkomsten met de spaarzame gegevens in de Georgano en in Wikipedia over de Malicet & Blin personenauto's. Ook Fons Alkemade vindt nog steeds geen overeenkomsten van de Chaumont-gegevens met zijn gegevens over ruim 2500 Franse modellen van rond 1913. Het is bovendien ook zeer onwaarschijnlijk, dat alle zeven modellen van één en dezelfde fabrikant zouden stammen. Het is evenmin zeer waarschijnlijk, dat Immink deze zeven modellen ook daadwerkelijk zou hebben geleverd of hebben kunnen leveren.[10]

In het najaar van 2015 bezocht ik op de terugreis vanuit Portugal het Musée Automobile Reims-Champagne, omdat met name hun S.C.A.R. (Société de Construction Automobile de Reims) uit 1908 - één van drie à vier overgebleven automobielen van dit merk - enkele treffende overeenkomsten vertoont met een model, dat Immink in zijn adver-



afbeelding 5 Het pand van Immink aan de Ridderschapstraat 2 te Utrecht in 2016 (foto: Rutger Booy)

tentie in *De Auto* uit 1912 toonde (afbeeldingen 3 en 4).[11] Over de historie van dit merk was bij de museumdirecteur, die mij bereidwillig te woord stond, helaas niet veel bekend en dus ook geen relatie met Immink en zijn Chaumonts.

Mysterie opgelost?

Het mysterie van de Chaumonts van Immink is dus ondanks de vondst van de advertentie van de Malicet & Blin vrachtauto's nog allerminst opgelost.

Deze bijdrage kwam tot stand met de hulp van Fons Alkemade, Ariejan Bos, Rutger Booy en Henk Schuurung.

[1] Waldeck, Hans - : 'Anton G. Immink uit Utrecht: hoofdgagent van Chaumont', CB2015/2

[2] <http://www.conam.info/importeurs-trucks-tot-1940-beschrijvingen/malicet-blin-mab-f-n-v-utrechtse-auto-garage-v-h-g-immink-utrecht>

[3] *Utrechtsch Nieuwsblad*, 24 september 1913, pg 2

[4] Wallast, Martin - : *Autobussen in Nederland. 90 Jaar historie in woord en beeld*, Rijswijk - 1987, pg. 14 en 16

[5] *De Prins*, 11 oktober 1913

[6] Georgano, Nick - : *The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile* (volume 2 M-Z, pg 945), The Stationery Office – 2000 en https://en.wikipedia.org/wiki/Malicet_et_Blin

[7] https://en.wikipedia.org/wiki/Malicet_et_Blin

[8] Lees daarvoor ook het boek van Ronny Cnudde: Edouard Sarazin: *De Belg aan de wieg van de automobiel*, eigen uitgave – 2012

[9] Girardault, E. - : 'Le Concours de Véhicules Industriels organisé par le Ministère de la Guerre et l'Automobile-Club, en 1910', *Le Génie Civil* – zonder jaartal (406-410)

[10] Alkemade, Fons - : persoonlijke mededelingen, Haarlem - april 2016

[11] *De Auto*, 15 februari 1912, pg. XXXIV; coll. Henk Schuurung, Amsterdam



Pech onderweg

Rob Luijer stuurde ons deze foto uit 1955. Hij was toen met zijn verkennersgroep op weg naar een zomerkamp in Bakel. Maar ergens in Brabant kreeg de Volkswagenbus pech en moest de Wegenwacht erbij komen. Zoals gebruikelijk was het euvel weer snel verholpen. (foto collectie Rob Luijer)

Arie Johan Stikkel sr. en de Kennemer Autogarage

door Eduard Hattuma

Enige tijd geleden sprak ik in Alkmaar met mevrouw Cockie Stikkel, een dochter van Arie Johan Stikkel jr. die de Engelse Crossley-personenwagen in Nederland importeerde. Zijn vader, Arie Johan Stikkel sr., was de Alkmaarse vertegenwoordiger van Verwey en Lugard's Automobielsmaatschappij en een van de oprichters van de Kennemer Autogarage.

Arie Johan Stikkel senior (1871-1937) deed in verzekeringen en dreef ook een slijterij aan het Verdrongen Oord te Alkmaar. Hij was voorzitter van zowel een plaatselijke ijsclub als een handboogschietvereniging. Deze informatie is afkomstig van kleindochter Cockie. Zijn zoon Arie Johan Stikkel komt op 21 april 1899 ter wereld en heeft dan al een oudere broer, Herman.

In de lijst 'Volgnommers der vergunningen voor het berijden van rijkswegen', gepubliceerd in *Het paardloze voertuig* van Bos, Van Groningen, Van der Vinne en Mom, staat volgnummer 444 op naam van H. en A.J. Stikkel te Alkmaar, uitgegeven op 24 mei 1904. Het bijbehorende voertuig is een benzineauto, lengte 4 meter en breedte 2 meter. Of met de H. de nog jeugdige Herman Stikkel of een ander familielid wordt bedoeld, is mij niet bekend.

In een artikel in de Alkmaarsche Courant van 9 april 1913 (dat elders in dit artikel wordt geciteerd) valt te lezen dat A.J. Stikkel sr. al in 1896 een automobiel zou hebben verkocht aan 'een bekend Alkmaarder'. Dit is hetzelfde jaar als waarin de tweede automobilist van Nederland, notaris Backx uit Wieringerwaard, zijn Daimler aanschaft! Stikkel zou daarna een garage hebben gehad aan het Alkmaarse Hofplein, zo blijkt uit hetzelfde artikel. Dat dezelfde A.J. Stikkel sr. als vertegenwoordiger van Verwey en Lugard optrad, lezen we in het verslag van een autotochtje in de *Alkmaarsche Courant* van 12 mei 1911, dat we hieronder gefragmenteerd weergeven. Het geeft tegelijk een goed beeld van de indruk die een tocht per auto op een journalist kon maken.

Een autotochtje met een F.I.A.T.

Zes jaar zal het welhaast geleden zijn, dat we, verbonden aan een andere courant, een journalistiek buitenkansje hadden. De koningin-moeder van Italië maakte een tochtje door mooi Nederland - waarin natuurlijk ook een bezoek aan Alkmaar was opgenomen - in een triple-phaëton van de wereldbekende F.I.A.T. (Fabrica Italiana Automobili Turino). (...) In de laatste stad, welke werd aangedaan, alvorens de koninklijke bezoekster zich op Duitsch grondgebied begaf, wisten wij den leider van dezen automobieltocht aan het praten te krijgen (...) de heer J.F. Verwey, directeur van de Nederlandsche Automobielen maatschappij Verwey en Lugard. Aan hem moesten we gisteren wel even met erkentelijkheid terugdenken, toen we op uitnodiging van de Alkmaarsche vertegenwoordigster dezer maatschappij, de firma Stikkel en Oly, een heerlijk tochtje met een landaulette-limousine maakten. Welk een weelde te rijden in zulk een lieve auto, door de vaardige hand van een betrouwbaar chauffeur gestuurd! Men vlijt zich in de mollige kussens als in een gemakkelijke fauteuil, glijdt over den straatweg; die men van zijn fietstochtjes zoo slecht geplaveid kent. Schokken merkt men haast niet en in elk geval worden ze zoo gebroken, dat ze kinderlijke zachte deiningen worden. Men weet den chauffeur wel beschut, en voelt zich zelf behagelijk achter de in mahoniehout vervatte spiegelruiten, welke, als trouwens elk onderdeel van deze keurig afgewerkte auto een voornamen indruk maken. Hoe heerlijk moet het zijn, als bij niet-winderig weer de kap kan worden neergelaten, als bij avond de elektrische lantaarns breede lichtbundels over den weg werpen en in de auto zelf het gloeilampje een gezellig licht verspreidt! Zoo'n avond-tochtje moet wel van een bijzondere bekoring wezen, maar mist men dan niet de gewaarwording van snel te gaan voorbij de boomstammen, de huizen, de kerken, de plaatsjes, derft men niet het voordeel van

de schoonheden, welke de natuur vooral in deze zomermaand en vooral ook in onze omgeving zoo kwistig biedt. 'Meet uw genot in uren' schreef, doelend op deze schoonheden, de bezitter van de hier wel bekende motorboot de Alga aan den wand. In een auto meet men zijn genot ook in uren, maar tegelijk den afstand in kilometers!

Tot zover dit verslag. In het archief van Cockie Stikkel bevindt zich een (hierbij gepubliceerde) foto van een landaulette, genomen ergens langs de Noordzeekust (Egmond?), met A.J. Stikkel senior er naast en een chauffeur achter het stuur. De auto is zeer waarschijnlijk een Fiat landaulette van tussen 1908 en 1912. In de *Alkmaarsche Courant* van 24 augustus 1912 staat onder de kop 'AUTOGARAGE' de volgende advertentie:

Ondergeteekende bericht hiermede dat in verband met de advertentie van gisteravond in de Alkmaarsche courant, zij den bouwgrond aan den Kennemerstraatweg, Sectie E 2640, groot vijfhonderd veertien vierkante meter gekocht heeft van den Heer BOSSERT tot het bouwen van een AUTOGARAGE. Firma Stikkel, Olij en Ten Zeldam.

Het gedetailleerde verslag van de opening van deze garage vinden we in de *Alkmaarsche Courant* van 9 april 1913:

KENNEMER AUTOGARAGE

Gegeven een stuk grond aan een breeden straatweg in een boschrijke omgeving. Gevraagd, daar een gebouw te plaatsen, bestemd voor autogarage en geschikt om de aandacht te trekken, zonder te ontsieren. Voor dit vraagstuk, zeker niet gemakkelijk op te lossen, stond de firma Stikkel, Oly en Ten Zeldam, stond ook de jeugdige Alkmaarsche architect, de heer Jan Wils, die door de firma geraadpleegd werd. Een villa-achtig gebouw zou niet in overeenstemming zijn met de bestemming, een inrichting waarbij enkel op praktische en niet op aesthetische eischen werd gelet, zou in strijd zijn met de mooie plek tusschen Hout en straatweg. De oplossing is tenslotte gevonden in iets 'aparts' voor Alkmaar - onder architectuur van den heer Wils, heeft de firma door den heer Dorregeest een massief, kloek, Duitsch gebouw doen verrijzen waarvan zelfs de bloemetjes in de loggia Duitsch aandoen. Onze stad is door deze inrichting, welke den gelukkig gekozen naam van 'Kennemer Autogarage' heeft gekregen, een flink gebouw rijker geworden, dat tevens getuigenis aflegt van ondernemingsgeest - immers er behoort moed toe, om, naast hetgeen er in deze gemeente op dit gebied reeds bestaat, een dergelijke zaak zoo aan te pakken. De firma - waarvan de oudste firmant, de heer A.J. Stikkel reeds in 1896 een automobiel verkocht aan een bekend Alkmaarder - gaat er, wat de ruimte betreft, vergeleken met haar inrichting op het Hofplein, niet weinig op vooruit. Het gebouw, dat zij heden betrok en bij welke opening bekende persoonlijkheden uit de sportwereld tegenwoordig waren, terwijl er als bewijzen van belangstelling, verscheidene fraaie bloemstukken waren gezonden, maakt een aangenamen indruk. Aan weerszijden van de breede ingangspoort met de aanbevelingsplaten van Autoclub en Wielrijdersbond, vindt men een flink kantoor en een keurig ingerichte ontvangkamer. Het groote magazijn dat ruimte biedt voor een twintigtal auto's is centraal verwarmd, zoodat de wagens er zonder schade nat en vuil ingeplaatst kunnen worden. Er stonden er vandaag verschillende: een pracht Fiat, een nieuwe torpedo-race Onyx (bedoeld zal zijn het Duitse merk Oryx, dat evenals F.I.A.T. werd geïmporteerd door Verwey en Lugard, E.H.), maar ook verschillende van de huurinrichting, die het bewijs kunnen leveren, hoe ze zich in het gebruik houden. Op een der van beton opgetrokken wanden - ook het dak van het gebouw met een zeer groote spanning zonder pilaren

is van beton - staat de spreuk: 'Den bezoeker het welkom, den voorbijganger een groet', op een ander: 'Meet uw genoeg in uren. En niet in kilometers.' Onder deze zaal bevindt zich de kelder der Dunlopbanden, er achter de ruime, welingerichte werkplaats (Rust roest en Arbeid Adelt staat er hier op den wand) waar o.m. toestellen aanwezig zijn voor accumulatorenlading, en voor vulcanisatie der banden. Boven de eigenlijke inrichting is een fraaie woning voor een der firmanten opgetrokken. De inrichting mag als een aanwinst voor onze stad worden beschouwd en gerust kan worden geconstateerd, dat de firma, de architect en de aannemer er eer mee inleggen!

Tot zover dit artikel. Op de foto van de Kennemer Autogarage (uit het Gemeentearchief Alkmaar) zijn aan weerszijden van de ingang de in het artikel genoemde 'aanbevelingsplaten' zichtbaar met links die van de A.N.W.B. Het pand bestaat nog steeds en biedt nu onderdak aan een speciaalzaak in sanitair en badkamers.

Uit het archief van Cockie Stikkel dook een donkere, maar unieke foto op van de opening van de Kennemer Autogarage. In de werkplaats zien we een gezelschap van negen heren en drie dames, naar ik vermoed de dames Stikkel, Olij en Ten Zeldam. De vijfde persoon van rechts (naast de drie dames) is A.J. Stikkel senior. De drie heren aan de linkerkant vertegenwoordigen mogelijk het garagepersoneel. De automobiel rechtsachter zou een Fiat landulette kunnen zijn. Is de auto rechtsvoor met nummerplaat G-1990 misschien de Oryx torpedo-racer? Op het bord boven de deur staat 'Hulde aan de ondernemers' en halverwege dit bord en het dakraam is het bord met de lijfspreuk 'Meet uw genoeg in uren, niet in kilometers' te lezen.

In deze periode was Stikkel, Olij en Ten Zeldam importeur van het Britse automerk Straker Squire (1913-1918) en het Britse merk Vicker of Vickers (1913-1914), zo lezen we op pagina 315 van *Het paardloze woertuig*. (Wie weet meer van dit automerk?)

In heel ander verband komen we Stikkel en zijn firmanten tegen in het volgende bericht, uit de *Alkmaarsche Courant* van 7 augustus 1916:

AUTO TE WATER

Gistermiddag reed een chauffeur van de firma Haarsma van Oucoop met een zwaren Spijkerwagen van Bergen naar Alkmaar. Aangezien de wagen leeg was, reed hij met een matigen gang. Halverwege werd hij achterop gereden door een auto van de firma Stikkel, Olij en ten Zeldam. Deze auto, bestuurd door een chauffeur, die nog maar drie weken in functie was, had een snellen gang. Bij het passeeren van den Spijker-auto, die behoorlijk uitweek, raakte de achterop rijdende auto met zijn achterwiel den vooras van de Spijkerauto, waardoor deze zwenkte en in de sloot terecht kwam...'

Een dag later geeft de firma Stikkel, Olij en Ten Zeldam in dezelfde courant zijn visie op het gebeuren: '...zij vermoedt, dat de chauffeur van de firma Haarsma van Oucoop haar auto aanreed, door te vroeg het rad om te halen, om op den weg te komen. Nog gaven zij als hun meening te kennen, dat de wagen van de firma Haarsma van Oucoop wel niet te water geraakt zou zijn, indien deze bestuurd was geweest door een chauffeur die den wagen meer in zijn macht had. Uit angst sprong de chauffeur te vlug achter het rad van de groote Spijkerauto vandaan...'

De firma Haarsma van Oucoop & De Jong was vertegenwoordiger van het Belgische automerk Germain en gevestigd op het Nassauplein 7 te Alkmaar. Ik vond deze informatie in een advertentie uit de al eerder aangehaalde *Alkmaarsche Courant* van 24 augustus 1912.

In *De Auto* nummer 47 van 1917 wordt gemeld dat de Utrechtse firma Gips & Jacobs in opdracht van de Kennemer Autogarage fa. Stikkel, Olij en Ten Zeldam te Alkmaar, een carrosserie heeft gebouwd op een 2.75 x 1.14 m chassis van een Hupmobile. Het betreft hier een ambulance, waarvan foto's en bijzonderheden zijn te vinden in het boek *Van ziekenkoets tot ziekenwagen* van onze voorzitter Hans Waldeck (plaat 22a/b).

Onlangs wist de vader van Herman Stikkel uit Roosendaal (een nazaat uit de familie) te vertellen dat de Kennemer Autogarage later is verhuisd naar de Laat in de Limmerhoek (het tweede pand vanaf de Zoutsteeg) en vervolgens naar de Kanaalkade. Van dat laatste pand, waarin nu een motorenhandel is gevestigd, bezit Cocky Stikkel een foto die is genomen in de periode dat haar vader Arie Johan Stikkel jr. (1899-1959) de Engelse Crossley-automobielen importeerde. Over deze zoon van Stikkel sr. en de Crossley-import hoop ik in het volgende *Conam Bulletin* een artikel te plaatsen.

onder:

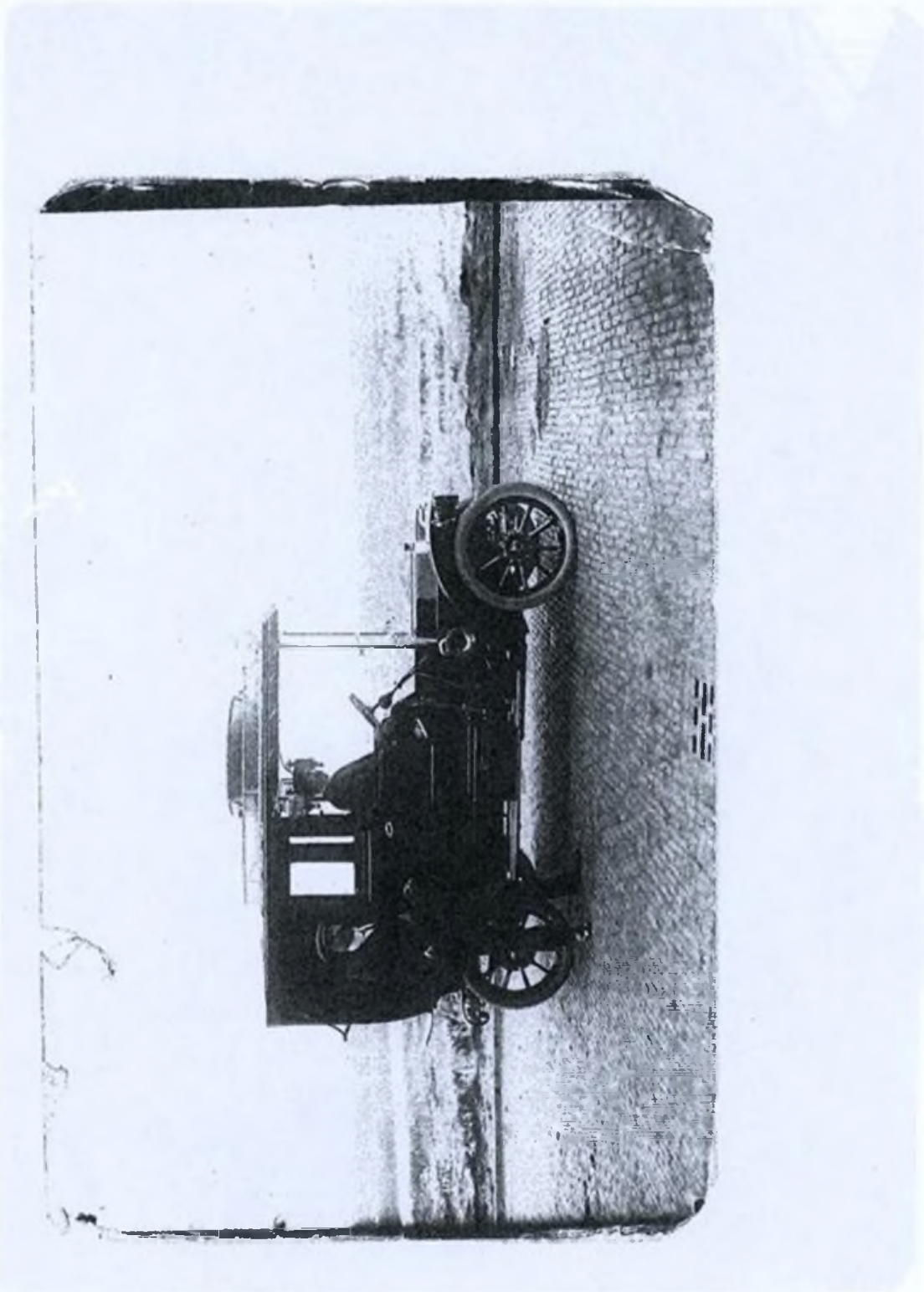
De Kennemer Autogarage aan de Kennemerstraatweg in Alkmaar. Thans is hier een speciaalzaak in sanitair en badkamers gevestigd. (Gemeentearchief Alkmaar)

op de volgende pagina's:

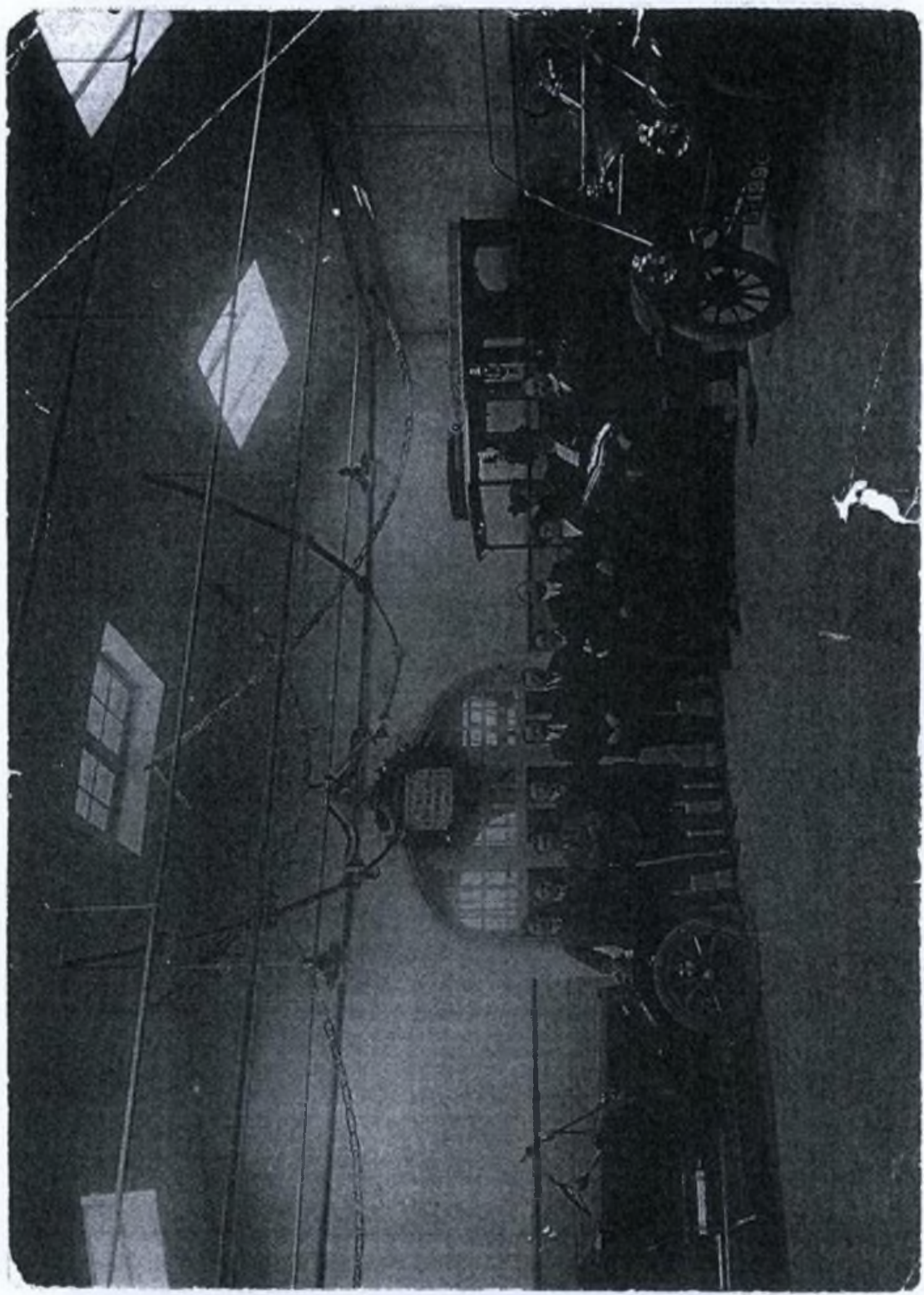
- Arie Johan Stikkel senior naast een landaulette (waarschijnlijk een Fiat) ergens aan de Noordzeekust (Archief Cockie Stikkel).
- Tijdens de opening van de Kennemer Autogarage is de werkplaats met slingers versierd. Vijfde van rechts is A.J. Stikkel senior. (Archief Cockie Stikkel).



My first car - 1912



Photograph of the street scene in the town of ...





De Eerste Hilversumsche Auto-Garage

door Henk Schuuring

De Eerste Hilversumsche Auto-Garage werd opgericht door de autopionier Tijmen de Wit, naar zijn zeggen in brochures in 1895. Maar in advertenties wordt de naam pas gebruikt aan het eind van 1900, tot die tijd heette het bedrijf De Hilversumsche Rijwielhandel .

Tijmen de Wit begaf zich in 1895 met zijn fietsenmakerij op het gemotoriseerde pad met het subagentschap voor Noord- en Zuid-Holland van het 'tweewielig motorrijwielsysteem' Hildebrand & Wolfmüller. Dat was het eerste bedrijf ter wereld dat motorfietsen in serie produceerde, de eerste motorfietsfabriek dus. De hoofdagent van Hildebrand & Wolfmüller was gevestigd in Venlo en De Wit deelde het subagentschap met Jos van der

Meulen, die een gecombineerde smidse en garage bezat in Helmond. Later verhuisde Jos van der Meulen naar Eindhoven, om in de jaren twintig de grootste Ford (parkeer) garage in het zuiden van Nederland te worden. In een artikel beschrijft Van





der Meulen hoe hij zijn eerste Hildebrand & Wolfmüller in Venlo ophaalde en met een avontuurlijke rit naar Helmond reed. In hetzelfde artikel legt hij de discutabele claim om naar aanleiding van deze rit de eerste Nederlandse motorrijder te zijn. De omvang en het langdurige bestaan van het bedrijf in aanmerking genomen, is op bovengenoemd artikel na relatief vrij weinig van de geschiedenis bekend. Over autopionier Tijmen de Wit en zijn succesvolle zaken is nog minder bekend, omdat hij zich al in 1919 - kort na het overlijden van zijn vrouw - terugtrok uit het bedrijf. We weten dat na de eerste stap op motorisch gebied met Hildebrand & Wolfmüller hij succesvol de verkoop van Minerva motorfietsen ter hand nam, waarna snel ook autoverhuur en autoverkoop volgden.

Een logisch gevolg zou kunnen zijn dat Tijmen de Wit ook Minerva auto's zou gaan verkopen, doch deze fabriek begon pas in 1904 auto's te produceren en in deze periode was al een vruchtbare vertrouwensband met het eveneens Belgische Vivinus ontstaan, die tot de Eerste Wereldoorlog zou duren.

kasteelachtig gebouw

Dat de zaken goed gingen, is te zien aan het aantal Vivinus voertuigen dat De Wit voor de verhuur bezat. Waarschijnlijk waren de huurvoertuigen voor veel mensen een eerste ervaring op motorisch gebied en adverteerde de auto zichzelf. In Nederland waren dan ook relatief veel Vivinus eigenaren. Omdat de zaken goed gingen, werd rond 1910 een kasteelachtig voorgebouw met entree en kantoorruimte neergezet aan de Groest in Hilversum. Het pand werd begin jaren zeventig gesloopt ten behoeve van winkelcentrum Hilvertshof en was iets links van de huidige hoofdingang gesitueerd, aan de Groest. In 1912 werden de zaken uitgebreid met de nieuwe garage Autopalace de Wit aan de Naarderweg, met stallings- en verhuurmogelijkheden. Hierbij werd door middel van experimentele materialen een betonconstructie met moderne hal met een zeer dun schaaldak gebouwd. Die technische constructie wordt nog altijd als monumentaal en uniek beschouwd. De voorkant kreeg een in jgendstil uitgevoerde representatieve gevel, waarbij in het 'kunstzinnige gedeelte' een persoon achter een autostuur te zien was. Helaas zal ook hier de Eerste Wereldoorlog een stagnerende invloed op de zaken hebben gehad, vooral als je met je voer-



tuigenpark Belgisch georiënteerd was. In ieder geval verkocht De Wit beide zaken op 15 april 1919.

gespaard door NSF verleden?

Het bedrijf aan de Groest 66 werd aangekocht door de Hilversumsche Auto en Atax Onderneming, en Autopalace de Wit aan de Naarderstraat kwam in handen van de Nederlandse Seintoestellen Fabriek (NSF) die er een fabriekshal van maakte. Na het vertrek van de NSF in 1924 heeft het gebouw veel functies gehad, van feestzaal tot - enkele jaren terug - bioscoop, waarbij de gevelversiering achter filmreclames aan het zicht werd onttrokken. In 2015 stond het gebouw als laatste overgebleven pand aan dit gedeelte van de Naarderstraat op de nominatie om gesloopt te worden, om een meer ruimtelijk beeld te geven aan het plein met de naam Markt. Inmiddels is het gebouw na veel politiek en financieel gesteggel gered en in tegenstelling tot het historisch huisje/de werkplaats van de gebroeders Spijker geen millimeter verplaatst, wel is het adres veranderd van Naarderstraat naar Markt 1. De achtermuur is aan de marktzijde een door glas gedomineerde moderne hoofdingang geworden voor een horecagelegenheid met brouwerij, de oude voorgevel heeft nu meer de functie van achterterras. De laatste jaren is veel gesloopt in Hilversum en het doet een deugd dat dit gebouw met autohistorische wortels gered is. Maar

Eerste Hilversumsche Auto Garage - - Opgericht 1895



niet alleen bouwkundig en autohistorisch inzicht heeft het gebouw gered, misschien heeft een ander feitje in de gemeenteraad meer de doorslag tot redding gegeven. Zoals eerder aangegeven, is de Nederlandse Seintoestellen Fabriek (NSF) van 1919 tot 1924 in dit dorp actief geweest. In dit gebouw waren het materieel, de kennis en de mensen aanwezig die aan de wieg stonden van de opkomende radioamateuromroepen, het begin van Hilversum als mediastad.



Minerva
motor Safety,
mod. 1902, 1½ H. P.
Het beste van alle. Verscheidene voorradig.
Vraagt proefrit aan.
Eerste Hilvs. Auto-Garage
Groest 58. **T. DE WIT HZ.**



TWEEWIELIG-MOTOR-RIJWIEL

Systeem HILDEBRAND & WOLFMULLER,
MÜNCHEN.

Prijs Rm. 1200,00, loco München.

EIGEN BEWEEGKRACHT DOOR MIDDEL VAN BENZINE.

Bedrijfskosten 4,- cent per 10 kilometer.
Snelheid naar verkiezen. Prospetus gratis.

Belanghebbenden worden verzocht, teneinde geene vergeefse reis te maken, ons voor een event. bezoek ter besproefing van de Benzine-Motor minstens een dag te voren van hunne komst te verwittigen, omdat de in werking gesteld zijnde Motor gewoonlijk iedereen dag uit is.

De Hoofdagenten voor Nederland en Koloniën,

Ch. CANOY & Ch. RUSSEL, Venlo.

SUB-AGENT VOOR NOORD-BRABANT:

de Heer Jos. L. v. d. Meulen-Ansems te Helmond.

SUB-AGENT VOOR NOORD- EN ZUID-HOLLAND:

de Heer Tijnem-de Wit te Hilversum.

De geschiedenis van de import van Wolseley in Nederland

door Henk Schuuring

Hoewel de eerste Wolseley al uit 1895 stamt, duurde het tot 1908 voordat een Wolseley in Nederland leverbaar was. Het mederdeel van de andere merken werd pas na 1910 leverbaar. De hoofdoorzaak moet gezocht worden in het feit, dat in de beginperiode van de automobiel de meeste Engelse automerken niet meer waren dan in licentie vervaardigde producten uit respectievelijk Frankrijk, België en Duitsland. Daarbij stonden deze auto's ook nog kwalitatief slechter te boek en waren de transportkosten hoger omdat deze auto's ingescheept moesten worden naar het vaste land.

Een andere niet onbelangrijke oorzaak was de spanning tussen Nederland en Engeland als gevolg van de Boerenoorlog (1899-1902), waarin Nederland openlijk zijn sympathie betuigde aan de Zuid-Afrikaanse Boeren. Ondanks al deze ongunstige omstandigheden zijn er voor 1908 enkele auto's toch nog uit Engeland geïmporteerd, omdat zij voortgekomen waren uit fietsmerken, en men gebruik kon maken van de reeds bestaande contacten (bijvoorbeeld in het geval van Humber).

In tegenstelling tot de Noordzee, waren de wereldzeeën geen enkel obstakel voor de Wolseley-automobielen, doordat het merk sinds 1901 een onderdeel uitmaakte van de firma Vickers en Maxim. Vickers was in deze tijd uitgegroeid tot het grootste bedrijf ter wereld, dat oorlogstuig vervaardigde zoals kogels, granaten, machinegeweren, kanonnen en zelfs complete slagschepen. Van de bestaande wereldwijde bevoorradings- en handelslijnen van Vickers kon Wolseley uitgebreid gebruik maken. Het merendeel van de Wolseley-eigenaren bestond in deze tijd dan ook uit

rijke officieren in alle uithoeken van het grote Britse imperium. Er resteren nog ongelooflijk veel foto's van deze officieren, die zich compleet met tropenhelm en geweer, met één been op de treeplank of bumper, lieten vereeuwigen met hun nieuwe verovering (het was dezelfde pose die gebruikt werd als men een wild dier had geschoten).

Hoewel Groot-Brittannië en Nederland in onmin lagen, was er op koloniaal niveau geen verstoorde relatie, zodat er eerder Wolseleys in Nederlands-Indië dan in Nederland reden.

De firma Tasche en Co. was de eerste Wolseley-importeur in Nederland. Over de levensgeschiedenis van H.A. Tasche is tot nu toe niet veel bekend, maar hij kan wel tot de pioniers gerekend worden. Hij bezat al vroeg in Nijmegen een automobiel, waarvan het (kenteken)nummer 78 bedroeg; dit was op zijn naam uitgegeven op 11 juni 1901. Uit advertenties van 1904 en 1906 kan men concluderen dat hij agent en hoofdagent van verschillende motorrijwielmerken was, waaronder het merk Magnat. Ook stond hij tot en met 1907 in de autohandboeken als benzinedepot in Nijmegen aan de Gerard Noodtstraat 55-57 genoteerd. In 1907 worden er compagnons aangetrokken en wordt de zaak uitgebreid en de achterzijde doorverbonden naar panden aan de Van den Brugghenstraat 6-8. Onder de naam Tasche en Co. wordt begonnen met het hoofdagentschap van Ariès en Mors, snel gevolgd door de merken Belgica, Stoewer, Wolseley en Rochet-Schneider. Kort nadat de zaken worden uitgebreid met filialen in Soerabaya en Medan (Sumatra), verhuist men in de loop van

1914 naar de havenstad Amsterdam, om zich eerst op de Stadhouderskade 100-101 te vestigen, later op huisnummers 142-143. De panden in Nijmegen worden door Berendsen en Co. overgenomen, die agent voor Gelderland wordt van de door Tasche geïmporteerde merken. Als agent voor Zuid-Holland worden aangesteld:

- Overgaauw, Balistraat 85-87, Den Haag (1914)
- Scheveningsche Automobiel Mij. (1918)
- De Boer en Greve, Parkstraat 14, Den Haag (1920).

In 1922/23 is er alleen een gedeeld importeurschap met Greve, Parkstraat 14 in Den Haag. Plotseling is eind 1923 Tasche van het toneel verdwenen en zijn de compagnons overgestapt naar Greve. De 'nieuwe' Wolseley-importeur heet nu Greve en Co. in Den Haag en als agent in Amsterdam wordt de N.V. Geijtenbeek op de Weesperzijde 71 aangesteld.

De meest logische verklaring voor de verdwijning van Tasche lijkt dat hij was overleden, maar in een advertentie komt men H.A. Tasche tegen, waarin hij zichzelf presenteert als een zeer groot handelaar in tweedehands automobielen op het Korte Voorhout 12 in Den Haag. (Het is niet uitgesloten dat dit een zoon was.)

In 1927, het jaar dat Wolseley in Engeland failliet gaat, stopt bij Greve de import en deze wordt niet hervat als Morris de fabrieken heeft opgekocht.

De volgende Wolseley-importeur is Dirk van der Mark, maar dat is pas in 1932. Over de levensgeschiedenis van deze man is iets meer bekend. In 1893 begint hij op 16-jarige leeftijd te werken als jongste bediende bij de Technische Handels Onderneming J.L. Lang, die handelt in fietsen, fietsonderdelen en onderhoudsmiddelen. (Lang zou later bekend worden als voorzitter van de R(A)I, autopionier van het eerste uur, en jarenlange importeur van FLAT/Fiat.)

Lang was erg ingenomen met zijn nieuwe hulpje, die zes dagen per week keihard werkte, en op zijn vrije zondag als vrijwilliger op de fietsschool les gaf, of achter de kassa te vinden was van de wielersportbaan; beide waren opgericht door Lang. De wielersportbaan werd opgezet in 1893 en bevond zich vanaf 1895 in het Paleis voor Volksvlijt, op nog geen 150 meter van de zaak van Lang.

Van 1896 tot 1898 werkt Van der Mark in Den Haag in de fietsenzaak van Kievenaar, om vervolgens weer terug te keren naar Amsterdam, waar hij als zelfstandig filiaalhouder gaat werken voor een bedrijf dat fietsen, motorfietsen en auto's van het merk FN vertegenwoordigt. In 1902 verhuist Lang van de Nicolaas Witsenkade 38 t/m 45 naar de overkant van de Singelgracht, naar het voormalige pand van de gebroeders Spijker aan de Stadhouderskade, om zich vervolgens alleen met de verkoop van auto's te bemoeien. Lang helpt Dirk van der Mark letterlijk en figuurlijk in het zadel door hem het fietsgebeuren, en een deel van het oude pand (huisnummer 38, op de hoek met de Pieter Pauwstraat) tegen gunstige voorwaarden aan te bieden. Behalve rijwielen van FN, Osmond en James, kan men er al snel FN-motorfietsen kopen, dankzij de opgedane contacten en ervaringen bij zijn vorige functie. Het agentschap van Harley-Davidson laat niet lang op zich wachten. Tien jaar nadat Dirk voor zichzelf begonnen is, vindt hij de tijd rijp om zich op de automarkt te begeven, en wordt hij agent voor Hupmobile voor Holland. De automobielen worden gehuisvest om de hoek aan de Pieter Pauwstraat in een loodsje, maar deze ruimte wordt al spoedig te klein. In 1913 verhuist men naar de Keizersgracht 635, waar men kan 'uitgroeien', maar helaas gooit de Eerste Wereldoorlog roet in het eten. De oorlog is nauwelijks afgelopen, of de gehele zaak verhuist opnieuw, naar een pand met lagere vaste lasten, namelijk

een voormalig kaasfabriekje aan de toenmalige rand van de stad met als adres Gillis van Ledenberchstraat 108. De zaken gaan weer voorspoedig en het importeurschap van Gray en Marmon komt erbij. De Gray (zie ook het vorige Conam Bulletin) had als doelgroep mensen die bewust geen Ford wilden hebben en er iets meer voor overhadden. De Marmon daarentegen was voor de meer kapitaalkrachtigen.

De garage lag echter tochniets te veel afgelegen, en in 1926 werd een extra showroom ingericht op de Amsteldijk 25 - een belangrijke verkeersader van het Gooi en Utrecht naar het centrum van Amsterdam - speciaal om de producten aan te prijzen.

De volgende tegenslagen meldden zich al snel in de vorm van de 'crisis'. Dat deze het eerst en het ergst toesloeg in Amserika werd snel duidelijk, want alle drie de merken gingen in minder dan vijf jaar achter elkaar failliet. Dirk van der Mark ging op zoek naar een merk dat economisch en toch exclusief was. De auto die aan deze eisen voldeed, was de nieuw ontwikkelde Wolseley Hornet, waarvan de eerste werd verkocht eind 1931. Dit werd in 1932 gevolgd door het officiële importeurschap. De verkoop van de Hornet en later de Wasp liep zeer goed. Het liep zelfs zo goed, dat dit de aandacht trok van de Morris-autofabriek te Delft (zie Conam Bulletin 97/2). Deze fabriek liep niet zo goed als verwacht en wilde het importeurschap in 1934/1935 wel overnemen. Dit lukte maar ten dele, want Dirk v.d. Mark bleef in opdracht vanuit Engeland de importeur voor Noord-Holland en Utrecht; hier zaten de meeste Wolseley-rijders. Nog geen jaar later besluit de moederfabriek in Engeland, dat de Nederlandse vestiging van de Morris-fabriek moet worden gesloten, en dat het importeurschap van Morris en MG moet worden overgenomen door Molenaar in Amersfoort.

Van der Mark krijgt het volledige importeurschap voor Nederland terug

van Wolseley en daarbij het agentschap van de Morris en MG, evenals het importeurschap van Riley dat zojuist in Engeland door de Nuffield-organisatie is opgekocht. Tot deze overname worden de Rileys op zeer beperkte schaal geïmporteerd door Gatsonides, de bekende rallyrijder, fabrikant van Gatso-automobielen en heden ten dage beter bekend als fabrikant van de gevreesde Gatso-meter die snelheidsovertredingen registreert en fotografeert.

Net voordat de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, overlijdt Dirk van der Mark. Hij wordt opgevolgd door zijn oudste zoon (van drie kinderen) die ook Dirk heet. Nadat de oorlog is uitgebroken, wordt het onmogelijk om nog auto's uit Engeland te importeren en komen de inkomsten alleen nog maar uit reparaties. De showroom aan de Amsteldijk wordt opgeheven en als de omstandigheden nog meer verslechteren, valt het besluit om het personeel te ontslaan en de zaak te sluiten in afwachting van betere tijden. (Volgens Max Bomhof werd de showroom al iets eerder opgeheven en verplaatst naar de Weteringschans 109-111, waar voorheen de autozaak van de gebroeders Willink had gezeten.)

Die betere tijden komen pas als de bevrijding een feit is. Hoewel er dan wel nog enkele auto's te voorschijn komen die achter een muur waren weggemetseld, bestaat nog steeds het meerendeel van de inkomsten uit reparaties aan voertuigen, die niet door de Duitsers in beslag waren genomen. In de eerste helft van 1946 worden de eerste Wolseleys en Rileys weer geïmporteerd. Omdat de vraag na de oorlog naar auto's zeer groot is, en de zaken weer goed gaan, wordt rond 1948 een tweede garage geopend in de Derde Schinkelstraat 35 t/m 47 alsmede een kleine shworoom aan de Amstelveenseweg 176. Deze laatste lag strategisch aan de verkeersader vanuit Rotterdam, Den Haag en Schiphol naar het centrum van Amsterdam.

Na de fusie van Nuffield met Austin in 1952 tot B.M.C., beginnen de Rileys en Wolseleys steeds meer op elkaar te lijken, en enkele jaren later op de andere producten van B.M.C. De eens zo trotse merknamen worden door de rationaliteitspolitiek van B.M.C. teruggebracht tot een verkapte type-aanduiding. In 1969 stopt de fabricage en dus ook het importeurschap van Rileys, nadat B.M.C. is overgegaan in British Leyland. Een volgende stap in de reorganisatie vanuit Engeland is het feit dat alle verschillende importeurs van B.L.-voertuigen worden gedegradeerd tot dealers, omdat het importeurschap wordt gecentraliseerd in Gouda door de in 1970 nieuw opgerichte B.L. Nederland b.v. Het nieuwe management daar besluit geen Wolseleys meer te importeren. In Engeland valt het doek voor het merk in september 1975.

Dit bericht maakt Dirk van der Mark jr. nog net mee, want hij overlijdt niet lang hierna. Intussen begint B.L. een synoniem te worden voor lage productiviteit, eindeloze stakingen en auto's van vaak zeer slechte kwaliteit. De

firma dankt zijn bestaan alleen nog aan de miljarden ponden die de Engelse regering als hulp geeft. Door deze reputatie zakt de verkoop enorm en vele garagebedrijven schakelen over op een merk van Japanse origine. Bij Dirk van der Mark b.v. blijft men alle B.L.-modellen als een der laatste overgebleven zaken van de regio verkopen en - belangrijker nog - repareren. Maar men realiseert zich te laat, dat het niet goed zal komen met B.L. en in het begin van 1980 worden alle panden verkocht en gaat men 'centraliseren' in een huurpand aan het eind van de Amstelveenseweg, dicht bij het Olympisch Stadion. Achteraf is gebleken dat dit een zogenaamde sterfhuiskonstructie was. Nog voor 1980 ten einde is, wordt de firma failliet verklaard en blijkt er voor de schuldeisers weinig te halen te zijn. Hiermee komt een einde aan een tijdperk uit de geschiedenis van zowel Wolseley als van deze jarenlange importeur.

bronnen: Revue der Sporten, 1927, Iepenburg 50 jaar (interview met ex-magazijnmeester van Dirk v.d. Mark)

hieronder: Dirk van Rijnsoever in een imposante Wolseley in de Kuiperstraat te Amsterdam, rond 1914



boven: een zescilinder Wolseley wordt in een kist (getrokken door een paard) op transport gesteld vanaf garage Tasche in Nijmegen naar het filiaal in Soerabaja (*De Auto*, 20-3-1913); onder: het bestuur van de RAI-tentoonstelling van 1928 met van links naar recht de heren ir R. Lonneman, Dirk van der Mark, J.L. Lang, K. Landeweer en M.S. Wijnberg (*De Auto*, 25-1-1928)



links: een advertentie uit *De Autokampioen* van 20-5-1965; rechts: de zaak van Dirk van der Mark aan de Gillis van Ledenberghstraat in Amsterdam, gefotografeerd in 1979, met links de voormalige kaasfabriek en rechts de nieuwbouw (ingestuurd door Henk Schuurin)



WOLSELEY

BRITSE *distinctie*

ITALIAANSE *elegance*

12 maanden fabrieksgarantie

DEALERS

AERDENHOUT
Garage J. Meining
Tel. 02500-42830

ALKMAAR
C. van Wijngaarden
Tel. 02200-13777

BERGEN OP ZOOM
n.v. Automobielbedrijf
"Bergen op Zoom" Tel. 01840-3503

BUSSUM
Gar. Willems
Tel. 02950-12251

DEN HAAG
Garagebedrijf Gruno
Tel. 070-113002

DORDRECHT (DUBBELDAM)
Autobedrijf H. W. Hoeges
Tel. 01850-9718

EINDHOVEN
van Leenhoven's Autobedr.
Tel. 04900-22495

HILVERSUM
Automobielbedrijf J. de Heus
Tel. 02950-48483

HOENSBROEK
Service Gar. F. Klijn
Tel. 04448-2539

KOOG AAN DE ZAAK
Gar. K. Booy & Zonen
Tel. 02968-84692



Riley De sportieve wagen uit de BMC serie

Importeur voor Nederland: N.V. AUTOMOBIELBEDRIJF

DIRK VAN DER MARK

Gillis van Ledenberghstraat 108-112, Amsterdam-W.

Tel. 020-124656

Baan 4 - Rotterdam - Tel. 010 -133155

Anton G. Immink uit Utrecht: hoofdagent van Chaumont

door Hans Waldeck

In CB 1994/2 beschreef Ariejan Bos drie Utrechtse garagebedrijven tot 1914, waaronder het bedrijf van Anton Gerardus Immink (Utrecht, 21 maart 1870 - Hengelo, 28 januari 1949^[1]) aan de Ridderschapstraat 1-3 en 4 op de hoek van de Wittevrouwenstraat.^[2] Anton kocht in 1903 zijn eerste auto. Het was de Mors van de heer Charles François Testas tot Oud-Wulven (Houten, 21 september 1864) uit Houten (afbeelding 1). Ook de rijksrijvergunning 156 nam hij op 21 november van dat jaar van Testas over. Deze auto verkocht hij – ook weer met de rijvergunning 156 – op 19 augustus 1904 aan A. Brom uit Utrecht.

Daarna verkreeg hij pas weer op 29 september 1905 een eigen rijvergunning met nummer 2006. In dat jaar 1905 vond Ariejan hem voor het eerst in het *Adresboek* van Utrecht, vermoedelijk omdat hij met zijn Favoriet Rijwielen Magazijn naar het voormalige Münchener Bierhuis, dat eigendom was van de Levensverzekeringmaatschappij ‘Utrecht’ aan de Ridderschapstraat 1-3, was verhuisd.^[3] Volgens het Jaarboek van de N.A.C. van zowel 1908 als 1910 werd hij als agent van de merken (Clément-)Bayard en Minerva genoemd. In 1911 werd het pand Ridderschapstraat 1 verbouwd tot een showroom met garage (afbeelding 2). Het



afbeelding 1 De Mors met rijvergunning 156 van Charles Testas tot Oud-Wulven uit Houten. (bron: Topografische verzameling gemeente Houten)

pand bevindt zich nog steeds in herkenbare staat op deze locatie. De naam van het bedrijf werd toen ook gewijzigd in N.V. Utrechtsche Auto-Garage v/h Anton G. Immink. Met de opening van dit nieuwe pand verwerfde hij volgens advertenties in het blad *De Auto* ook het hoofdagentschap van Chaumont. Ariejan merkte al op dat dit merk niet te traceren was. En dat is tot op de dag niet anders. In 1918 ging het eigendom van de N.V. Utrechtsche Automobieltgarage over naar Nico Bordes. We raken Anton Immink dan een tijdje uit het zicht^[4], totdat hij op 63-jarige leeftijd in Hengelo opduikt om in 1934 een nieuwe onderneming te beginnen met de naam ‘Imco’. Hij was teruggekeerd naar zijn oorspronkelijke liefde: de fiets^[5]. Hij zou tot op hoge leeftijd met nieuwe ideeën voor de fiets komen, zoals een servo-rem, een derailleur en een drieversnellingensysteem.^[6]

Chaumont: de personenauto

Zoals gezegd: Anton Immink verklaarde zich in 1911 tot hoofdagent van het merk Chaumont. Vermoedelijk was dit een eigen verklaring, want het merk Chaumont is tot op heden in geen enkel archief teruggevonden. Zelfs de Moting Referentie



afbeelding 2 Het verbouwde (en nog steeds bestaande) pand van Anton G. Immink aan de Ridderschapstraat 1, waarin zijn showroom en garage van de N.V. Utrechtsche Auto-Garage was ondergebracht. (bron: *De Auto*, augustus 1912, p. 1226)

rence Library van het National Motor Museum in Beaulieu liet mij op 16 maart 2015 weten dat het merk Chaumont niet in hun archieven voorkwam.^[7] Geconfronteerd met de foto's uit een tweetal advertenties van Immink (afbeeldingen 3 en 4) in 'De Auto'^[8] zagen zij ook geen kans de auto's te linken aan een ander bestaand merk van welke nationaliteit dan ook. Zij waren het met Conam-lid Jac Maurer eens dat de beide getoonde auto's op grond van een aantal kenmerken Renaults zouden kunnen zijn. Het klepje voorop de kolenschopmotorkap, de hoek van de stuurstang, de plaats van de handrem en de wioldop met de vijf bevestigingsbouten zijn volgens Jac onmiskenbaar een Renault AI uit 1906 of 1907. Conam-lid Ariejan Bos is voorzichtiger. Hij ziet ook verschillen en er waren in die jaren heel veel automobielen met kolenschopmotorkappen!

De uitgebreide technische gegevens van de leverbare Chaumonts, zoals die genoemd werden in het jaarboek van het blad *Autoleven* van 1915, komen op geen enkele wijze overeen met Franse of Belgische automobielen in dat overzicht!^[9] Helaas ook niet met Renault. We durven dus nog steeds geen uitspraak te doen op welk oorspronkelijk merk de Chaumont van Immink gebaseerd was. Opmerkelijk is, dat Immink vanaf 1911 ook een ziekenauto op het merk Chaumont exploiteerde, waarmee hij de eerste ziekenvervoerder met een automobiel in Utrecht genoemd werd (afbeelding 5).^[10]

Chaumont: de autobus

Anders ligt het bij de Chaumont-bussen, die in 1913 werden ingezet op de lijn Utrecht-Vianen. In 1912 stortte Anton Immink zich naast zijn fietsen- en automobielzaak ook op het vervoer van perso-



De naam „CHAUMONT” waarborgt de QUALITEIT.

De „CHAUMONT” Automobielen vertegenwoordigen:

Eenvoud,
Stabiliteit en
Uithoudingsvermogen.

Meer dan **45.000 K.M.** gereden **zonder** noemenswaardige **slijtage.**

Vraag attesten hieromtrent en de prijscouranten, die U gaarne worden toegezonden door het Hoofd-agentschap:

N. V. Utrechtsche Auto-Garage,
v/h ANTON G. IMMINK.

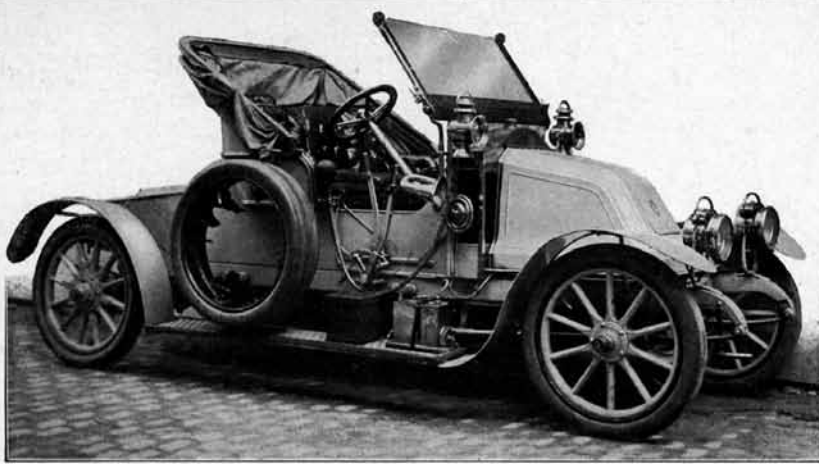
Witte Vrouwenstraat 1-3-4 **Utrecht.** Int. Telef. 865.
hoek Ridderschapstraat. Tel.-Adres: „Glorius”.

afbeelding 3 Een van de twee advertenties in *De Auto* voor Chaumont-automobielen aangeboden door de N.V. Utrechtsche Auto-Garage v/h Anton G. Immink. (bron: *De Auto*, 8 februari 1912, p. LIII; coll. Henk Schuurin, Amsterdam)

Auto-Ziekenwagen.

Voor dit doel disponibel de **ALOM BEKENDE** daarvoor volgens de **EISCHEN DES TIJDS** ingerichten **ZIEKENWAGEN - - -** der **N. V. UTRECHTSCH E AUTO-GARAGE,** voerheen **ANTON G. IMMINK, - - -** Witte vrouwenstraat **hoek Ridderschapstr. 1-3-4.**

afbeelding 5 De advertentie in het *Utrechtsch Nieuwsblad*, waarin Immink zijn (Chaumont) Auto-Ziekenwagen aanpreeft. (bron: *Utrechtsch Nieuwsblad*, 2 september 1911, p. 4)



Bij **aanschaffing** van een **Automobil** speelt niet de **aankoopsum**, maar de steeds **terugkeerende reparatie-rekening** de **HOOFDROL**.
Koopt daarom een

Chaumont-Automobil.

Uw onkosten- en reparatie-rekeningen zijn tot een **MINIMUM gereduceerd**.

Niet wij, maar de **BEZITTERS** verkondigen de **LOF** der **Automobielen CHAUMONT**.

Vraagt attesten en prijscouranten.

HOOFD-AGENTSCHAP:

N.V. Utrechtsche Auto-Garage v.h. Anton G. Immink.
Wittevrouwenstraat, hoek Ridderschapstraat 1, 3 en 4, **UTRECHT**.

19 (was dit hetzelfde pand als eerder op nummer 10?) - omgezet in een aparte N.V. met gelijktijdige uitbreiding van haar diensten richting Jutphaas en IJsselstein.^[15] Na de zomer werd op 24 september een autodienst geopend van Utrecht naar Vianen door de Utrechtsche Auto-Personen-Goederendienst, waarvan – zoals gemeld – Anton Immink de technische leiding had. Men had kapitaalkrachtige personen gevonden om deze lijn te financieren.

De lijn werd feestelijk geopend vanuit Hotel de l' Europe aan het Vredenburg (Vreeburg) 14 in Utrecht. De genodigden werden ontvangen door jhr. J.K. Lampsins van den Velden^[16], president-commissaris van de dienst en de heren jhr. H.J.M. Barchman Wuytiers van Vliet^[17] en M.G. van Mourik, commissarissen, alsmede de directeur P.W. Hardebol.^[18] Vanuit het Vreeburg werd eerst nog het Stationsplein aangedaan om vervolgens via het Liesbosch, Jutphaas en Vreeswijk naar hotel Hartman in Vianen te rijden. Onderweg hadden drommen mensen de autobus toegejuicht en had men de Nederlandse

afbeelding 4 Een van de twee advertenties in *De Auto* voor Chaumont-automobielen aangeboden door de N.V. Utrechtsche Auto-Garage v/h Anton G. Immink. (bron: *De Auto*, 15 februari 1912, p. XXXIV; coll. Henk Schuurin, Amsterdam)

nen en goederen. Uit berichten in het *Utrechtsch Nieuwsblad* blijkt, dat hij in februari van dat jaar betrokken was bij een nieuwe autobusdienst van Utrecht naar Schoonhoven.^[11] Op 2 juli was Immink geïnteresseerd in de huur van het perceel Ganzenmarkt 10.^[12] Hij wilde daar een 'bestelhuis' en een conciërgewoning inrichten voor zijn vrachtautodienst op Doorn.^[13] Een maand later was sprake van een Nederlandsche Auto Goederen-Besteldienst afd der N.V. Utrechtsche Auto-Garage v/h Anton G. Immink. Een jaar later in april werd deze besteldienst – nu gevestigd aan de Ganzenmarkt

driekleur uitgehangen. Nadat in Vianen diverse speeches waren gehouden en een dejeuner-dinatoire was aangeboden, had men met de genodigden nog een rit naar Meerkerk en Lexmond gemaakt. Weer een half jaar later op 16 maart komen we Immink nog eenmaal tegen in het *Utrechtsch Nieuwsblad* met de opening van een autodienst van Utrecht naar Maarssen van de N.V. Utrechtsche Auto-Personen en Goederendienst. Daarna wordt het stil rond deze diensten van Immink. We weten nu dat hij in 1918 zijn zaken overdroeg aan Nico Bordes. Het blijft gissen, maar zou de Eerste

Wereldoorlog Immink – hij was toen 48 jaar – wat zijn activiteiten op automobielsector betreft de das om hebben gedaan?

feestelijke rit

In het bericht van 24 september 1913 was tijdens die feestelijke rit naar Vianen sprake van twee Chaumont-bussen. Ze werden vrij nauwkeurig door de verslaggever beschreven: “De auto is van Fransch fabricaat uit de Chaumont-fabriek, waarvan de Utrechtsche auto-garage hoofdvertegenwoordiger is. Deze autobussen worden ook heel veel in Parijs gebruikt.” En verder: “De 7 M. lange, gele wagen met een ruim achterbalcon is in twee afdeelingen verdeeld, plaats biedende aan 31 personen. Er zijn 8 plaatsen in de eerste, 16 plaatsen in de tweede klasse en 7 plaatsen op het achterbalcon.”

De autobus woog inclusief de passagiers 5000 kilogram en was uigerust met een motor van 35 pk, waarmee een maximumsnelheid van 35 kilometer per uur kon worden gehaald. De banken van de eerste klasse waren met leder bekleed, terwijl in de tweede klasse de banken van hout waren. Voor bandenpech behoefde men niet bevreesd te zijn, want de autobus was uitgerust met massieve banden.^[20]

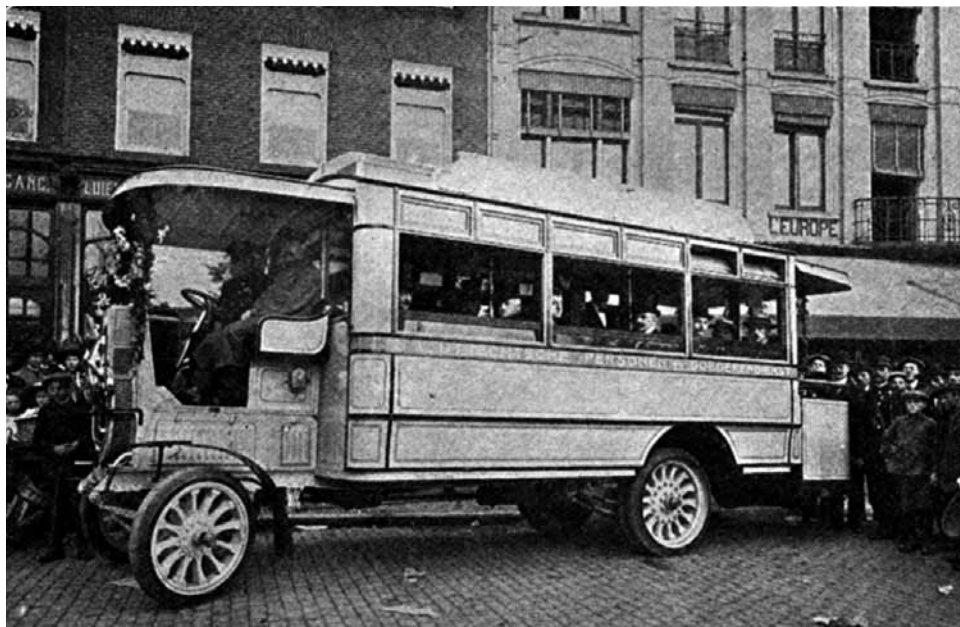
Met deze beschrijving hadden we natuurlijk nog geen idee om wat voor bussen het nu eigenlijk ging, totdat we het boek *Autobussen in Nederland; 90 jaar historie in woord en beeld* van Martin Wallast nog eens opensloegen.^[21] Op pagina 16 staat een foto van een lichtgekleurde (gele?) De Dion-Bouton bus van de lijn ... Utrecht-Vianen uit oktober 1913. In de tekst vermeldt Wallast op pagina 14 het volgende: “Voor de dienst op Vianen gebruikte men voornamelijk Parijse [!; HW] stadsbussen van

het merk De Dion-Bouton met een open achterbalcon. De motor bevond zich onder de zitplaats van de chauffeur, die vanuit zijn hoge positie een onbelemmerd uitzicht had, maar tevens werd blootgesteld aan weer en wind. Men zou kunnen spreken van een vroege vorm van frontbesturing.”

Een paar dingen vallen op in deze beschrijving:

1. Het gaat bij Wallast om oktober 1913. In het Utrechts Nieuwsblad wordt de nieuwe dienst aangekondigd op 24 september!
2. De foto laat een lichtgekleurde bus met groot achterbalkon zien. Op de bus stond 'N.V. Utrechtsche Personen en Goederendienst' en dat was de dienst, waarbij Immink betrokken was! Helaas kun je op de foto in het boek geen goed beeld krijgen van de neus van de bus.

Maar Ariejan Bos had met deze gegevens nog een uitstekende foto uit het blad *De Prins* van de ingebruikneming van deze bus voor het Hotel de l'Europe.²² En dan wordt definitief duidelijk dat de twee Chaumont-bussen van Immink De Dion-Bouton-bussen waren (afbeelding 6). En die hebben in vrijwel dezelfde uitvoering in groten getale in Parijs gereden! (afbeelding 7). Er zijn geen aanwijzingen dat met deze wetenschap ook de Chaumont-personenautomobielen geïdentificeerd kunnen worden als De Dion-Boutons.



afbeelding 6 De De Dion-Bouton- alias Chaumont-bus van de N.V. Utrechtsche Personen en Goederendienst bij zijn inauguratie in 1913 voor Hotel de l'Europe aan het Vreeburg in Utrecht. (bron: *De Prins*, 11 oktober 1913; coll. Ariejan Bos, Nijmegen)



afbeelding 7 Een De Dion-Bouton-bus van de Parijse Compagnie Generale des Omnibus, die grote overeenkomsten vertoont met de Chaumont-bus van Immink. (bron: coll. Ariejan Bos, Nijmegen)

mysterie opgelost?

Het merk Chaumont was zeer waarschijnlijk een automeerk bedacht door Anton Immink, die van 1908 tot 1918 garagehouder was aan de Ridder-schapstraat 1-3 in Utrecht. We zagen dat in dezelfde periode eerder bij Bavink uit Zwolle, die door hem geïmporteerde Westfalia's van Ramesohl & Schmidt AG uit Oelde in Westfalen de door hem zelf bedachte naam Perfecta gaf.^[23] Ondanks hernieuwde pogingen om het basisvoertuig van deze Chaumonts te identificeren, is dat voor de personenauto's nog niet bevredigend gelukt. Voor de bussen kon nu met zekerheid worden vastgesteld dat het om De Dion-Bouton bussen ging. Hiermee lijkt ook bevestigd, dat Immink inderdaad zijn uit het buitenland geïmporteerde automobielen de eigen naam Chaumont gaf. Het mysterie rond het automeerk Chaumont is dus nog maar gedeeltelijk opgelost. Mocht iemand een bijdrage kunnen leveren aan dit mysterie, dan wordt die bijdrage gaarne ingewacht.

De auteur dankt Fons Alkemade, Jan Bakker, Ariejan Bos, Jac Maurer, Henk Schuuring en Kees Valk voor hun bijdragen en adviezen.

1. Anton Immink was van 12 september 1894 (Utrecht) tot aan zijn dood in 1947 gehuwd met Hendrica Wilhelmina Elisabeth Molenbeek (Utrecht, 17 mei 1873 - Hengelo, 30 december 1970). Zij kregen twee zonen, waarvan de tweede Hendrikus (Henri) Johannes (Utrecht, 15 februari 1910) in de voetsporen van zijn vader trad door na de oorlog in de directie van Imco te worden opgenomen.
2. Ariejan Bos: *Garagebedrijven in Utrecht tot 1914* (Gerth, Immink, Landeweer), in: *Conam Bulletin* 4(1994) nr.2, p. 6-10.
3. Bert Poortman: *Van koetshuizen tot garages; industrieel erfgoed in de Ridder-schapstraat en Molenstraat te Utrecht* (USINE, Utrecht, 2014), p. 8-9.
4. Volgens zijn persoonskaart bij het Centraal Bureau voor Genealogie is hij met zijn vrouw naar de Saxenburgerstraat 284 in Amsterdam verhuisd, om op 20 april 1933 in Hengelo neer te strijken.
5. Anton Immink was in zijn jonge jaren een succesvol wielrenner en later fietsfabrikant.
6. Rinus Scholten: *Signalement: N.V. Metaalindustrie 'Imco'*, in: *Oald Hengel* 12(1987) nr. 3, p. 29-32.
7. Patrick Collins - : *persoonlijke mededeling*, Beaulieu (Research & Enquiries Officer), National Motor Museum Trust – 2015, 16 maart 2015.
8. Uit de collectie van Henk Schuuring, Amsterdam.
9. In het *Jaarboek Autoleven* staat een 'Lijst van technische gegevens der in Holland vertegenwoordigde automobiel merken', pg. 80-(Chaumont: 82-83)-93.
10. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 2 september 1911, p. 4.
11. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 12 februari 1912, p. 2.
12. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 2 juli 1912, p. 3.
13. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 16 juli 1912, p. 3.
14. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 7 augustus 1912, p. 7.
15. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 8 april 1913, p. 4.
16. Jan Karel Lampsins van den Velden (Utrecht, 6 maart 1880 - Doorn, 1 november 1953).
17. Hendrik Jan Marie Barchman Wuytiers van Vliet (4 februari 1875 - 6 januari 1916).
18. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 24 september 1913, p. 2.
19. *Amersfoortsch Dagblad*, 17 maart 1914, p. 3; *Utrechtsch Nieuwsblad*, 17 maart 1914, p. 1.
20. *Utrechtsch Nieuwsblad*, 24 september 1913, p. 2.
21. Martin Wallast: *Autobussen in Nederland; 90 jaar historie in woord en beeld* (Elmar, Rijswijk, 1987), p. 14 en 16.
22. *De Prins*, 11 oktober 1913.
23. Hans Waldeck: *Een Perfecta van de rijwiel-, motorfiets en autohandelaar Klaas Baving uit Zwolle*, in: *Conam Bulletin* 14(2004) nr. 3, p. 20-24.

F. van der Valk & Co's Automobielen Maatschappij N.V. Vauxhall-, Bedford- en Pontiac-dealer in Den Haag

door Frans Vrijaldenhoven

Opel-dealer in Den Haag

In het begin van de jaren dertig kwam de heer F.J.J. van der Valk terug in ons land na een aantal succesvolle jaren in de Oost(Nederlands Oost-Indië). Hij startte aan de

Bezuidenhoutseweg in Den Haag een garagebedrijf, zoals dat destijds heette (foto 1). Op advies van een aantal zakenrelaties reed hij in 1932 richting Antwerpen (eerst via de pont bij Dordrecht, daarna met de Moerdijk-pont!) (foto 2)



Foto 2. Het eerste nummerbewijs gedateerd 13 september 1932 met HZ-3182 voor de N.V. F.v.d.Valk's Automobielen Maatschappij.

Het was namelijk in de wandeling bekend geworden,



Foto 1. Het garagebedrijf van Van der Valk aan de Bezuidenhoutseweg 181 in 1932.

dat General Motors Continental een officiële Opel-dealer in Den Haag zocht. Zijn trip heeft destijds grote vruchten afgeworpen. Hij kwam thuis met een dealercontract, waarin onder andere de verplichting stond, dat hij steeds vier viercilinder modellen, twee zescilinder modellen en één vrachtwagenchassis in voorraad moest hebben.

Als showroom betrok de heer Van der Valk het pand aan het Scheveningse Veer, hoek Zeestraat (foto 3). Aangezien het bedrijf aan de Bezuidenhoutseweg te klein bleek, huurde hij in 1936 een aantal werkplaatsen naast elkaar in de Volkerakstraat (foto 4). Hier ontstonden naast de reparatiewerkplaats ook het magazijn, de plaatwerkerij en de spuiterij. Met een hoog importcijfer van de Opelproducten in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog behoorde dit bedrijf tot de vooraanstaande dealerbedrijven in de Hofstad. De meidagen van 1940 maakte een einde aan de succesformule.

Na de oorlog eerst Vauxhall

Na de vijf donkere oorlogsjaren herstelde de Engelse auto-industrie zich tegen ieders verwachting in heel voorspoedig met als resultaat, dat General Motors Continental in Antwerpen spoedig de hand wist te leggen op de 'Twaalfjes' en 'Fourteens' van Vauxhall. Nadat GM Antwerpen aan de Rotterdamse Parklaan een Nederlandse vestiging geopend had in verband met de distributie van Bedford- en GMC-legervoertuigen benaderde men allereerst de oorspronkelijke Opel-dealers om Vauxhalls te kunnen afzetten. Vanuit Rüsselsheim waren toentertijd immers nog geen Opels te verwachten! Zo floreerden die bedrijven in de late jaren veertig, toen er scheepsladingen Vauxhalls ons land binnenkwamen.



Foto 3. De showroom aan het Scheveningse Veer, hoek Zee-straat in Den Haag (met in de etalage en voor de deur de Vespa-scooters).

Vauxhall of Opel?

Rond 1949 ontstond plotseling een onverwachte wending in de GM-organisatie. De eerste Opel Olympia's kwamen vanuit het oosten ons land binnen. Aangezien er door GM altijd naar gestreefd werd 'exclusiviteit' te handhaven, rees het punt 'Wie Opel en wie Vauxhall?' De Vauxhall-verkooppunten (veelal ex-Opel-dealers) kregen de eerste keus. Stoppen met Vauxhall of weer een dealerschap opbouwen met Opel? Met het Vauxhall-succes aan de orde en de toen nog in puin liggende Opel-fabrieken in Rüsselsheim koos men natuurlijk voor het Engelse product van degelijke kwaliteit en een goed prijsniveau. Aldus geschiedde ook bij het Van der Valk-bedrijf, dat mede door het aantrekken van een compagnon/mededirecteur inmiddels de naam 'F. van der Valk en Co's Automobielen Maatschappij N.V.' had gekregen (foto 5).

2e Schuytstraat en Boomsluiterskade

Op het gebied van de bedrijfsruimten gebeurde in de loop van de jaren ook het één en ander. De panden in de Volkerakstraat werden gezien de grote vlucht, die het merk Vauxhall maakte, te klein, waardoor uitbrei-



Foto 5. De directie van F.v.d.Valk & Co's: (vlnr) de heer W.J. van Bruggen, directeur, de heer F.J.J. v.d. Valk oprichter/directeur en de heer F. Vrijaldenhoven, adjunct-directeur, zoals die in juni 1968 aantrad.

ding noodzakelijk werd. In 1955 opende het bedrijf een nieuw gebouwd pand aan de 2e Schuytstraat (foto's 6 t/m 9). Het was 60 meter lang, had een stallingruimte in de kelder voor honderd auto's en zestien flats, waarvan een tweetal door het bedrijf werden benut als kantoor. De begane grond werd gebruikt voor de werkplaats en een afgescheiden showroomruimte, alsmede voor het hoofddealerschap van de Vespa-scooter! Aan de overzijde van het pand aan de 2e Schuytstraat werd destijds ook een pand met showroom en flats gebouwd. Dat kwam goed uit, want toen de nieuwbouw van de showroom aan de Boomsluiterskade nog niet gereed was, werd de ruimte aan die overzijde tijdelijk gehuurd (foto 10) Wat was namelijk het geval? De showroom aan het Scheveningse Veer moest worden gesloopt in verband met het toekomstige Hilton Hotel. De gemeente Den Haag stelde een stuk grond ter beschikking aan de Boomsluiterskade, hoek Pletterijkade. Op deze locatie werd een pand gebouwd met een grote kelder, de 'Van der Valk showroom' op de begane grond en een aantal kantoor-etages, die aan de Girodienst werden verhuurd (foto 11). Toen de Vauxhalls verhuisd waren naar de Boomsluiterskade, werd het pand 'aan de overzijde'



Foto 4. De Van der Valk-bedrijven aan de Volkerakstraat 3-39 in Den Haag.



Foto 6. De nieuwbouw uit 1955 aan de 2e Schuytstraat 292-324 in Den Haag.



Foto 7. De reparatiewerkplaats op de begane grond aan de 2e Schuytstraat 292-324 in Den Haag.



Foto 8. De 'Bean'-brug, het doorsmeerstation en de wasserette aan de 2e Schuytstraat 292-324 in Den Haag.



Foto 9. De showroom aan de 2e Schuytstraat 292-324 in Den Haag met Vauxhall's E-type 1955 en 1956, alsmede een Opel Olympia en op de achtergrond een Pontiac V8 1955.

in de 2e Schuytstraat benut door de dochteronderneming 'ALMATO' N.V. (= alle maten en tonnages). Hierin stonden de Bedford CAV, de Renault-bestelwagen van de dochter 'AUTO HAAG, de Peugeot J7 van de 'HAVA' en de Simca-stationwagon van 'VALKO'. Met de RIVA en Ford Auto Service behoorde het Van der Valk-concern toen tot de drie grootste autobedrijven in Den Haag. Ten behoeve van de Bedford trucks werd het plan opgevat een speciale moderne werkplaats te bouwen aan de Anemoonstraat. Echter toen dit pand gereed was, was de Bedford markt al dusdanig ingezakt, dat het openen van een eigen werkplaats niet verantwoord was. Het pand werd verhuurd aan de Konmar-supermarkt, die er nooit meer

uit ging!

Verhuur zonder chauffeur

Vauxhall dealers hadden na het verschijnen van de Victor in 1957 in de loop van de daaropvolgende jaren door de teruglopende kwaliteit van het Engelse GM-product steeds behoefte aan 'bijvoeding! Hiertoe werd een sectie 'Verhuur zonder Chauffeur' in het leven geroepen, nadat een order van 15(!) Victors op de klippen liep wegens gebrek aan financiën van de koper (een hoteleigenaar in Scheveningen) (foto 12). Het wagenpark bestond uit zestig automobielen, waaronder Victors, Opels Rekord, Volkswagens en Renaults Dauphine. De schadefdeling heeft aan dit wagenpark

destijds goed verdiend.

Teloorgang

In de jaren zestig verschenen steeds meer donkere wolken aan het Vauxhall-firmament. Hoe moet een bedrijf met bijna honderd man personeel renderend blijven? Enerzijds door het aantrekken van nieuwe merken (Renault en Peugeot), de mogelijkheid om in 1955 de eenvoudige Opel Olympia te mogen verkopen, de lancering van de 'Ranger' (de Opel met goed licht!) of in Den Haag de zoveelste Simca-dealer te worden. Ten slotte ook nog het Toyota-dealerschap onder de naam HADEG B.V.

Om kort te gaan: voor de werkmaatschappij 'Van der Valk', deel uitmakend van de Beheermaatschappij, was het geen haalbare zaak meer om met enige posi-

tieve resultaten te overleven. Toen de auteur in 1973 het bedrijf verliet, had hij van de honderd man nog maar tweehonderd over. Korte tijd later werd de RIVA (Opel) ook Vauxhall-dealer en niet veel later werd het ooit in 1932 gestarte en zo succesvolle bedrijf van de heer Van der Valk opgeheven. Het eens zo trotse Engelse merk Vauxhall verdween uiteindelijk van de Nederlandse markt.

Alle foto's bij dit artikel komen uit de collectie van de auteur.

Dit artikel verscheen ook in de Griffin. Officieel orgaan van de Vauxhall Owners Club Holland 23(2010): 1 (10-14).



Foto 10. De showroom 'aan de overzijde' in de 2e Schuytstraat in Den Haag.

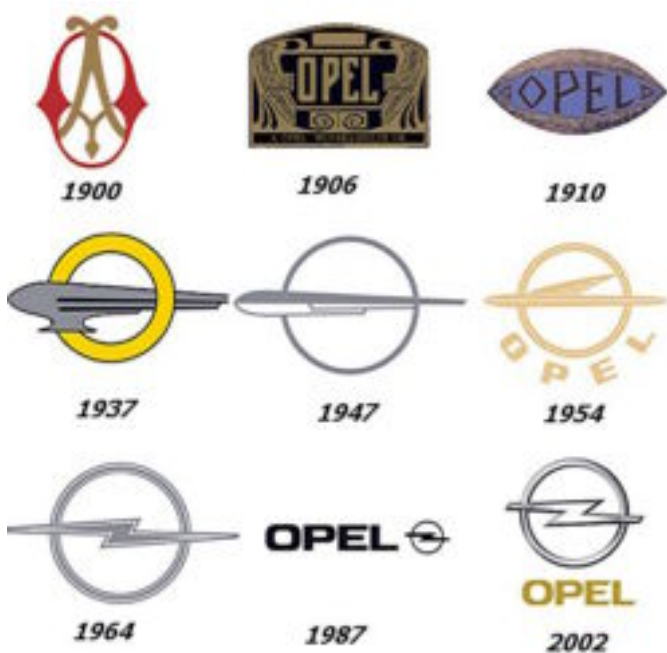




Foto 11. De nieuwe showroom aan de Boomsluiterskade, hoek Pletterijkade in Den Haag.



Foto 13. Geschenk van het personeel aan de directie van de Van der Valk-bedrijven bij het 25-jarig bestaan in 1957. Een maquette vervaardigd door de modelmakers van 'Madurodam' voorstellende een opgaande autoweg met links een Opel uit 1932 en rechts een Vauxhall E-type uit 1957 die de groei van het bedrijf weergeven. (bron: coll Frans Vrijlادهoven, Den Haag)



Foto 12. De afdeling 'Auto's zonder chauffeur' aan de Groot Hertoginnelaan, hoek Obrechtstraat in Den Haag.

Oproepen uit de jaarvergadering van 20 maart 2010

Nieuwe leden stellen zich voor

Nieuwe leden van de Conam worden van harte uitgenodigd tot het schrijven van een korte bijdrage voor de rubriek 'Nieuwe leden stellen zich voor' van het Conam Bulletin, waarin zij iets over zichzelf en hun belangstelling in de automobiel- en/of motorrijwiel-historie vertellen.

Kerstbijeenkomst

In de rondvraag van de jaarvergadering stelde Theo

Brouwer voor de Kerstbijeenkomst eind november te houden in verband met het grote aantal (andere) festiviteiten in de maand december. Na een korte discussie werd het voorstel als volgt aangepast: Om het jaar wordt de zogenaamde Kerstbijeenkomst eind november dan wel half december gehouden. Het bestuur wacht graag uw reactie op dit voorstel in (secretaris@conam.nl). De Kerstbijeenkomst van dit jaar zal nog gewoon half december plaatsvinden!

Garagebedrijf N. Fissette & Zn in Maastricht

Door Jac Maurer

Fissette met twee s-en

In het maartnummer van het Conam-Bulletin uit 2006 schreef ik al iets over garage Fissette in Maastricht en kon ik enkele foto's presenteren. Inmiddels heb ik meer informatie en fotomateriaal kunnen verzamelen dankzij contacten met de kleinkinderen (Paul en Nicole) van oprichter Nicolas Fissette. Eerst een belangrijke correctie. Ik was er steeds vanuit gegaan dat de naam met één 's' geschreven werd, maar dat moet met dubbele 's' zijn: dus Fissette. In dit artikel beschrijf ik in grote lijnen de bedrijfsgeschiedenis.

Akerstraat 22

Kort na de Eerste Wereldoorlog start Nicolas Paulus Hubertus Fissette zijn automobielbedrijf in Maastricht, waarschijnlijk in januari 1919. De firma wordt onder de naam 'N. Fissette' op 1 maart 1920 ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Hij startte zijn bedrijf in het ruime garagepand aan de Akerstraat 22 op de hoek van de Parallelweg in Wijk-Maastricht, waar nu Carpet Right is gevestigd.

Scharnerweg 119

Enkele jaren later (onduidelijk is wanneer precies) maakt hij de stap naar het royale garagepand aan de Scharnerweg 119 (later omgenummerd naar 165), eveneens in het stadsdeel Wijk, maar dan ten zuiden van de spoorlijn, door dit pand over te nemen van Charles Gabral (foto 1). Deze autohandelaar was reeds in 1905 actief en adverteerde in 1916 met het merk Delahaye (leverbaar tijdens de oorlog?) en in 1921 met de merken Studebaker, Benz, Panhard-Levassor, Ford en Mathis. Gabral verkoopt in die tijd niet alleen auto's, maar vanuit een ander adres in Maastricht tevens rijwielen, motorrijwielen, wapens en jacht-, foto- en sportartikelen. Verdere gegevens over deze firma ontbreken vooralsnog, maar het bedrijf is in ieder geval in 1925 nog actief. Fissette zette zijn firma vanaf het begin bedrijfsmatig groots op. Hij startte niet zoals menig ondernemer in die tijd vanuit een eenmansbedrijfje, zoals een fietsenzaak of een reparatiewerkplaats, maar ook anders dan Gabral. Hij spitste zijn activiteiten volledig toe op alles rond de automobiel. Het pand aan de Akerstraat werd later door Stegen (onder meer Citroën-agent) overgenomen en nadien door Lautenslager (Fiat).



Foto 1. Het bedrijfspand van Fissette, Scharnerweg 165 in Maastricht in 1931 - thans oldtimergarage Jan Jacob - met daarachter de Koepelkerk van architect Alphons Boosten (foto: coll. Paul Fissette).



WIIJK-MAASTRICHT, DEN 29 November 1921.

Van de Heer Burgerlijk Ambtenaar Maastricht Golt

401	1	aan vracht en redden van 2 kisten Routenlampen	20 -
"	12	aan vracht en redden 2 kisten (Batterijen)	13 20
			33 20

alcoord 16.12.21
overboord

Wijf. 118

Kleinste afgeeven ten dienste van het
Duitsche Caravanfeleg. in 1919 van afdel.
kegrijge nr. 31 tot 9 der Zepstet 1921.

Foto 2. Een vrachtrekening met briefhoofd uit 1921 van N. Fissette met een afbeelding van een vrachtauto van het merk Mannesmann-Mulag (coll. Jac Maurer, Maastricht).

Autohandel en verhuurinrichting

Vanaf het begin adverteerde Fissette met de firmaomschrijving 'Autohandel en verhuurinrichting van alle soorten luxe- en vrachtauto's'. Hij verkocht tevens banden, benzine van het merk Caltex en olie. De eerste vrachtwagen zoals afgebeeld op het briefhoofd uit 1921 is van het merk Mannesmann-Mulag (uit de nabije Duitse stad Aken) (foto 2). Op foto 3 zien we een vrachtwagen van het Amerikaanse merk Liberty (mogelijk eerst dienst gedaan in het Amerikaanse leger tijdens de Eerste Wereldoorlog) die wordt ingezet bij de aflevering van een kraanarm voor een graafmachine (een zogenoemde 'lepelbagger') voor cementfabriek ENCI aan de voet van de St. Pietersberg. Dat moet rond 1926 geweest zijn bij de bouw van deze fabriek (foto 3). Aan het eind van de jaren twintig schafte Fissette enkele auto-omnibussen van het merk Renault aan, waarmee hij zowel een lijndienst opende als de mogelijkheid voor dagtochten aanbood. De lijndienst verzorgde de route Maastricht-Ambly-Meerssen v.v. en ving aan op 4 februari 1929 (foto 4). De bus deed toentertijd twintig minuten over een enkele rit. Een tijd die nu moeilijk te evenaren is, gezien de huidige drukte op de weg met de snelheidsbepalende verkeersmaatregelen rondom Maastricht. Onduidelijk is of het nieuwe Renault-bussen betrof of dat deze overgenomen waren van de Gemeente Maastricht. Ze bleven rijden tot de volgende oorlog. Later exploiteerde hij tevens taxi's. Ook kon Fissette zich al

snel vertegenwoordiger noemen van Buick, Oldsmobile, Ajax, Nash, F.N., Imperia en Derby automobilen, van F.N. en H.D. motorrijwielen en tevens Liberty en White vrachtwagens. Duidelijk lag het accent op Amerikaanse producten (foto 5). Om de basis van de bedrijfsvoering te verbreden, richtte Fissette samen met Jozef Duysens op 21 januari 1929 een N.V. op onder de naam 'Naamlooze Vennootschap Fedam, Fissette en Duysens' Automobiellaatschappij', gevestigd in Maastricht. Duysens was afkomstig uit Heerlen en werd daar geboren op 1 september 1900. Als handelsnamen werden gebruikt: N. Fissette & Co, Fedam en Garages N. Fissette. De naam Duysens werd niet gebruikt. De indruk is dat deze Duysens vooral medefirmant was en niet zozeer mede-exploitant. Op 21 april 1933 verliet hij de firma, zodat daarna Fissette de enige eigenaar en exploitant was.

Ook Scharnerweg 97

Om alle bedrijfsactiviteiten onder dak te brengen, werd bovendien een groot garagepand iets verderop in de Scharnerweg op nummer 97 (later omgenummerd naar 137) in gebruik genomen (foto 6). Van beide bedrijfspanden zijn ter ere van het 12,5 jarig jubileum in 1931 fraaie foto's in opdracht van het personeel gemaakt, welke zijn aangeboden aan de directie. Op zeker moment telde het bedrijf een honderdtal medewerkers! In de loop van de jaren dertig verkocht Garages Fissette vooral auto's van het merk Ford (foto 7) en Garage



LUXE-AUTO'S
CONCURREERENDE PRIJZEN.
AUTO-OMNIBUSSEN
VOOR GEZELLSCHAPPEN
EN VEREENIGINGEN.
VRACHTAUTO'S
EN AUTO-
MEUBELTRANSPORT
DOOR GEHEEL EUROPA.
BANDEN,
VOLGUMBANDEN
VOOR VRACHTWAGENS.
LUCHTBANDEN
IN ALLE MERKEN EN MATEN
VOORRAAD.
CONCURREERENDE PRIJZEN.
MAASTRICHT-BRUNSSUM
VICE-VERSA
GEREGELDE DAGELIJSCHES
DIENST.
INLICHTINGEN TEN KANTORE.
GARAGE
DAG EN NACHT
GEOPEND.
VERTEGENWOORDIGERS
DER BUICK, OLDSMOBILE,
AJAX, NASH, F.N. IMPERIA, DERBY
AUTOMOBIELEN,
MOTOR RIJWEL, F.N. EN H.D.
CHASSIS VOOR OMNIBUSSEN
EN VRACHTWAGENS
LIBERTY EN WHITE.

Den 29 Januari 1929

Aan de Edele Gheheeren Burgemeester en Wethouders
van de gemeente AMBY.
A M B V.

Edele Gheheeren!

Naar aanleiding van Uw gezoch-
schrijven dd. 22 dezer hebben wij de Eer U te berichten, als
dat wij, en U in deze ter wille te zijn, nog eené Autobus
sullen laten bijloopen en wel Maastricht-Amby-Meerssen v.v.
Deze Autobus sal dan vertrekken om 8,45^{u.og.} M.
tricht via Amby naar Meerssen.
Vertrek Maastricht 7,10 uur v.m. via Amby naar
Meerssen. Aankomst Amby 7,30 uur v.m. Aankomst Meerssen
7,50.
's-avonds vertrek Maastricht 8,45 uur over
Amby naar Meerssen.
Vertrek Meerssen 9,10 uur over Amby (8,30 uur)
aankomst Maastricht 9,30 uur.
Hopende U met deze gegevens van dienst te
zijn geweest, bidden wij U te danken.

N.B.

Met deze dienst zal maandag a.s. 4 Februari een
aanvang genomen worden, en verzoekt u liefst om bekend-
making hiervan in Uw gemeente.

Auto-Garage N. Fissette & Co

Hooprechtig,
N. FISSETTE
AUTOGARAGE

N. Fissette

Foto 4. Brief aan burgemeester en wethouders van Amby gedateerd 29 januari 1929 over de busdienst van Maastricht over Amby naar Meerssen met in de kantlijn een overzicht van de activiteiten van Auto-Garage N. Fissette & Co (coll. Jac Maurer, Maastricht).

Fedam die van General Motors. Het is nog niet gelukt om vast te stellen of deze laatste firma opereerde vanuit het pand aan de Akerstraat. Er bestaat een foto uit de Tweede Wereldoorlog, waarbij de merken van GM op de ramen van dit pand vermeld stonden. In 1936 liet Fissette bij de Kamer van Koophandel vastleggen hoe hij zijn taxi's herkenbaar maakte: *'De navolgende bijzondere kenteekenen gelden voor Chevrolet taxi's op onzen naam: Fabrieksmerk van de wagens Chevrolet. Twee bandenhoezen, gemonteerd ter weerszijden van den wagen in de voorspatborden, welke hoezen geel gespoten zijn en waarop in zwarte letters de woorden 'Chevrolet luxe taxi' geschilderd zijn. Eén transparant, gemonteerd op den voorbumper ter rechterzijde van den wagen, waarop op blauwen achtergrond in gele letters staat: Luxtax. Eén transparant, gemonteerd op den achterbumper in het mid-*

den, waarop op blauwen achtergrond staat: Chevrolet luxtax, t.w. Chevrolet in witte letters en luxtax in gele letters.' De N.V. van Fissette werd in het oorlogsjaar 1941 ontbonden en twee jaar later samen met zijn zoon opnieuw gevestigd.

Het gezin Fissette

Dit is het moment om kort stil te staan bij de persoon, het huwelijk en de kinderen van Nicolas Fissette. Hij was vlak over de grens met de Nederlandse nationaliteit in het Belgische Smeermaas geboren op 30 september 1888 en was dus ongeveer 30 jaar oud toen hij zijn autohandel startte. Voorheen handelde hij onder meer in vleeswaren. Hij, Nicolas, was toen al enkele jaren gehuwd met Maria Philomena Richelle uit Eysden (*18 maart 1888). Het huwelijk werd op 23 oktober 1914 voltrokken. Er werden twee kinderen gebo-



Foto 3. Liberty vrachtwagen met als vracht een kraanarm voor de cementfabriek ENCI in Maastricht eind jaren twintig (foto: coll. Paul Fissette).

ren. Zoon Paul Joseph op 8 maart 1918 en dochter Paula Maria op 19 januari 1920. Zijn zoon Paul heeft zijn hbs-b diploma behaald aan het Canisius College in Nijmegen. Hij wilde vliegenier worden. Hij heeft zelfs een vliegbrevet gehaald, maar moest van zijn vader in de leer voor alles wat met auto's te maken had. Hij heeft een jaar gewerkt in de Renault fabriek te Billancourt en vervolgens een jaar bij Good Year in Engeland en is 'onderaan' begonnen in de zaak van zijn vader. Van vader Nicolas is bekend dat hij in ieder geval één keer heeft deelgenomen aan de Rallye van Monte Carlo. Dat was in 1935. Aan de start staan twee Maastrichtse equipes, beide met een Ford V8 cabriolet. Fissette had startnummer 14. Hij heeft de rally niet kunnen uitrijden wegens problemen met de vooras. R. Tielens met startnummer 16 haalde de finish wel.

Renault-vertegenwoordiger

In de oorlogsjaren nam Fissette officieel Garage Central van Straetmans over. Straetmans was op dat moment de Renault-vertegenwoordiger aan de Kapoenstraat 5-7-9 in het centrum van Maastricht vlakbij het Vrijthof (foto 8). Verwarrend in de officiële stukken is dat deze garage eveneens het adres Lantaarnstraat met dezelfde nummers kent. De situatie ter plekke was dat de garage op de Y-splitsing van deze beide wegen lag. Deze Renault-dealer – reeds vanaf 1914 – is in de loop van 1935 failliet gegaan en uiteindelijk in 1941 definitief ontbonden. Eveneens is on-

duidelijk wanneer en hoe Fissette bij Garage Central aan de Kapoenstraat 7 in Maastricht betrokken is geraakt. Mogelijk dat Fissette al op 1 januari 1936 Garage Central heeft overgenomen en daarmee tevens de verkoop van Renaults. Bewijsstukken zijn daarvan niet gevonden. De geschiedenis van Garage Central staat beschreven in mijn boek 'Renault, 100 jaar in Nederland' op pagina's 36-39. In ieder geval is bekend dat op 1 januari 1943 vader Nicolas en zoon Paul de firma 'N. Fissette en Zn., voorheen Garage Central' oprichtten. Nicolas overleed op 22 juni 1952. De zaak kwam toen op naam van zijn vrouw en beide kinderen, waarbij zoon Paul voor de exploitatie zorgde. Hij richtte zich vooral op de bedrijfsactiviteiten op de Scharnerweg, terwijl Math Fridael bedrijfsleider in de Kapoenstraat bleef, zoals hij dat al jaren bij Garage Central was. Deze Fridael had een opmerkelijke Renault geschiedenis. Hij was geboren op 28 december 1892 en vanaf 1906 werkzaam bij de eerste Renault importeur Thyssens frs. & sr. in Maastricht en ging toen ongeveer in 1914 over naar Garage Central, waar hij op 1 maart 1967 zijn actieve loopbaan op 75-jarige leeftijd beëindigde! Hij had daarbij het merendeel van zijn leven gewoond boven Garage Central.

Diverse veranderingen in de directie

Vreemd genoeg bleef nog onduidelijk welke merken na de oorlog door Fissette verkocht werden. In ieder geval nog Fords en Renaults. In 1956 adverteerde de



Foto 5. De showroom aan de Scharnerweg 165 in Maastricht in 1931 met vooraan rechts een Cadillac type 353 uit 1930 en links eveneens een Cadillac. Ook achterin staan vrijwel zeker twee Cadillacs (foto: coll. Paul Fissette).

firma met Studebaker, Mercedes-Benz en Renault, terwijl in 1958 tevens Fords werden aangeboden tijdens een autoshow in de Dominicanerkerk in Maastricht. De vooroorlogse verbintenissen met General Motors waren na de oorlog door Garage Janssen overgenomen. Deze firma betreft een fraai nieuw pand langs de Maas aan de Franciscus Romanusweg, waar nu Opels verkocht worden door Garage Hekkert.

De bedrijfsleider van de Fissette garages aan de Scharnerweg was vanaf eind jaren zestig Hub Vleugels (*1926), die voorheen lange tijd vertegenwoordiger in de zaak was. Op 1 januari 1969 kreeg het pand in de Kapoenstraat weer de naam Garage Central op de gevel. Dit 'op last' van Renault Nederland, dat niet wilde dat er onder de naam Fissette naast Renaults tevens Alfa Romeo's verkocht werden, een merk waarmee Fissette eind jaren zestig tracht een breder koperspubliek te trekken. Daartoe werd een nieuwe firma opgericht met Math Vleugels (*1936 en jongere broer van Hub Vleugels) als directeur en mevrouw Fissette-Richelle (de moeder van Paul) als commissaris. Toen zijn moeder eind 1971 overleed, kwam Ga-

rage Central weer op naam van Paul Fissette te staan en trad Math Vleugels uit als directeur. De panden op de Scharnerweg, waar de Renaults aan de man gebracht werden, bleven de naam Fissette en Zn. dragen. Het Caltex-tankstation vóór het pand 165 werd in 1960 verplaatst naar het Oranjeplein in verband met de aanleg van de tunnel onder het spoor, waarvan de af- en oprit langs de garagepanden kwam te lopen (foto 9). In 1967 werd de naam Caltex vervangen door Texaco.

Hub Vleugels op eigen vleugels

Hub Vleugels nam in 1972 de activiteiten in het pand Scharnerweg 137 over met de start van een eigen garagebedrijf onder zijn eigen naam. De bedrijfsactiviteiten van Paul Fissette beperkten zich vanaf 1972 tot voornamelijk het verhuren van de garagepanden: pand 165 als stallingruimte en pand 137 aan Hub Vleugels. Deze ging Alfa Romeo's verkopen. Het dealerschap van Renault ging over in handen van Garage Smeets, die van Renault Nederland een modern pand moest bouwen dat verrees bij de Akersteenweg (aan de



Foto 6. Het bedrijfspand van Fissette aan de Scharnerweg 135 in Maastricht in 1931 met behalve Chevrolets links ook een Lancia Lambda uit 1922 met een provinciaal kenteken van Fissette. De foto is één uit een serie aangeboden door het personeel ter gelegenheid van het 12½-jarig bestaan van het bedrijf (foto: coll. Paul Fissette).



Foto 7. De achtcilinder Ford-takelwagen uit 1934 van Fissette met twee onbekende heren tijdens een autoshow op het Vrijthof in Maastricht in het begin van de jaren vijftig (foto: Paul Fissette).



Foto 8. Garage Central –de Renault-dealer – in de Kapoenstraat 7 in Maastricht in 1967 (foto: coll. Paul Fissette).

zuidzijde van de J.F. Kennedybrug), waar Smeets nu Mercedes-Benz verkoopt.

In 1977 koopt Hub Vleugels het pand 137 van de erven Fissette, evenals het tankstation. Later in 1977 wordt het pand 165 door de erven Fissette verkocht aan J. Van der Cruys, die het pand vervolgens weer verhuurde.

Paul Fissette

Kort iets over het leven van Paul Fissette. Hij is op 5 februari 1948 gehuwd met Marie-Louise Bidlot (*6 augustus 1922). Ze kregen twee dochters (Nicole en Maureen) en een zoon (Paul). Daar waar oprichter Nicolas bij zijn zoon Paul sterk had aangedrongen om in het garagebedrijf te komen werken, had Paul zijn kinderen juist nadrukkelijk de vrijheid gelaten om hun eigen keuzes te maken. Zij kozen voor een andere loopbaan en hebben geen bedrijfsmatige binding met het bedrijf opgebouwd, mogelijk mede door hun relatief jonge leeftijd bij het overlijden van hun vader. Paul kende gezondheidsproblemen en overleed op 4 november 1976. Hij was toen 58 jaar oud. De firma kwam op naam van zijn vrouw. In 1982 verkocht de weduwe van Paul Fissette het laatste gedeelte van het bedrijf,

waarmee de bedrijfsgeschiedenis van Garage Fissette in Maastricht na bijna 65 jaar eindigde.

Gebouwen nog herkenbaar

Het pand aan de Scharnerweg 165 bestaat nog steeds als garage en is in gebruik als oldtimergarage van de familie Jacob. De huidige beheerder was een kleinzoon van één van de Ford monteurs die in hetzelfde pand eind jaren dertig in dienst waren van Fissette. In het pand aan de Scharnerweg 135 is al geruime tijd een videotheek gehuisvest. Nadat Vleugels gestopt was, had zich daarvoor eerst nog een parketgroothandel gevestigd. Garage Central is na de bedrijfsbeëindiging omgebouwd tot woonruimte. Zoals al eerder gemeld, is in het pand aan de Akerstraat momenteel Carpet Right gevestigd. In het tankstation wordt nu AVIA-benzine verkocht. Alle panden zijn nog goed herkenbaar, de aanpassingen aan de oorspronkelijke gebouwen zijn beperkt gebleven!

Met dank aan Paul en Nicole Fissette. Met dank aan Jan Bakker, Gerard Hoogendijk en Martin Hoogerwerf voor hun determinatie van de vrachtwagens.

De boeiende geschiedenis van Europa's grootste automobielfabriek 1905-1955

Vijftig jaar Austin Deel 1 *Austin*

door Wim P. M. van Wezel

Als oud-medewerker van R.S. Stokvis & Zonen N.V. in het verkoopkantoor Den Haag aan Herengracht 9, heb ik altijd interesse behouden in de activiteiten van dit internationale handelsbedrijf. Het hoofdkantoor en ook dat van de afdeling Automobielen was gevestigd aan het Heiman Dullaertplein/Westzeedijk in Rotterdam. De binnenplaats van het hoofdkantoor, de vroegere rijwielfabriek, werd verbouwd tot een showroom voor de automobielen. Mijn belangstelling in de automobielen werd ook nog eens opgewarmd door het Louwman Museum, waar ik vrijwilliger en gids ben vanaf de start van het Nationaal Automuseum in Den Haag in 2010.

Austin is gekoppeld aan het importeurschap van R.S. Stokvis & Zonen N.V. Directeur van de afdeling Automobielen tot 1960 was de heer Egon F. Eriksson. Hij was tevens voorzitter van de R.A.I. De adjunct-directeur van de afdeling Automobielen was 'Bud' Bakker Schut. Egon Eriksson is op de vrij jonge leeftijd van 61 jaar overleden in Wassenaar. In een tijdschrift van de K.N.A.C. wordt hij alom geprezen voor zijn bijdrage aan de moto-



1928 Austin Seven

risering van ons land. Hij was de promotor van een fiets met een hulpmotor, de Solex, een Stokvis-Van der Heem product. 'In het bijzonder voor de R.A.I. heeft hij zich grote verdiensten verworven. Als geen ander had de heer Eriksson geijverd voor de totstandkoming van het nieuwe tentoonstellings- annex congresgebouw in de hoofdstad'. In



Austin 7 1932 zingem



het boek *110 jaar AutoRAI 1899-2009*, wordt de naam van de algemeen voorzitter van de RAI de heer Eriksson genoemd, die als eerste sprak over nieuwbouw en hij was de initiatiefnemer voor het huidige RAI-complex aan het Europaplein.

Erres Expres

Mijn bronmateriaal komt uit verschillende uitgaven van Erres Expres, het personeelsorgaan van R.S.Stokvis & Zonen N.V., de AutoKampioen en andere documenten, gekregen van wijlen Frans Vrijaldenhoven, historian automotive. R.S. Stokvis had een sterke en creatieve publiciteitsafdeling. Uit de uitgave van augustus 1955 van de Erres Expres kan ik bijna letterlijk het verhaal overnemen van de eerste vijftig jaar Austin.

Het verhaal van Herbert Austin (1866-1941) begint in Australië. Toen hij zestien jaar, was trok hij vol ondernemingslust naar Australië, waar hij elf jaar zou blijven. Op 27-jarige leeftijd teruggekeerd in Engeland, kreeg hij bij Frederic Wolseley het toezicht op de productie van ... apparaten voor het scheren van schapen! De actieve en vruchtbare geest van Herbert Austin werd echter meer geboeid door een nieuwe vorm van transport, de automobiel, waar hij al zijn vrije tijd aan besteedde. In 1900 bouwde hij een vierwieler met horizontale

éencilindermotor, waarmee hij de eerste prijs won in de 1000 mijlenrit van de Britse Automobiellclub. Onder zijn leiding werden Wolseley auto's



De Austin Twelve Sedan

op het K.N.A.C.-Concours van Koetswerken te Scheveningen . . .

. . . EN BEKROOND MET ORANJE LINT!

In de schitterende gewekken uitvoering is de Austin Twelve door de jury geroemd met het oranje lint der bekrooning — een opstijgende hulzing van Nederlands Auto-Experts voor Austin's constructie, afwerking, comfort en voorkeuren.

Austin constructie — een veranda als de voorste Austin, Engeland's grootste zelfstandige automobiel-fabriek.
Austin afwerking — tot in de finesses geprojectieerd en welke, gecombineerd met **Austin's comfort** en **Austin's voorkomen**, het voor U noodzakelijk maken een motor met de Austin serie kennis te maken.

De uiteenwringing — een geheel vrijblijvende proef — is meten U het wel zeer gemakkelijk.

*AUSTIN — geen aankoop,
doch een geldbelegging!*

N.V. HANDELMIJ. R. S. STOKVIS & ZONEN

AFDELING AUTOMOBIELEN — ROTTERDAM

Agents voor DEN HAAG, LEIDEN, DELFT en omgeving:
G. J. N. d. WANSEN — v. Haarsteekstraat 112-114 — DEN HAAG — TELEFOON 33108

— 178 —

Austin (GB) R.S. Stokvis & Zonen Rotterdam

Vacantie-tijd - Austin-Tijd!

Vacantie-tijd - de tijd, waarin men gaarne zoo zorgeloos mogelijk wil zijn. En waarom niet zorgeloos voor uw automobiel? - Uw Austin vraagt niet beter - is vóór alles gemaakt om te dienen - en beter en trouwer dienaar is haast niet denkbaar. - Altijd gereed - altijd bereid en toch: uiterst lage onderhoudcijfers in elk opzicht. - U moogt niet verzuimen juist nu de aankoop van een Austin te overwegen. Vraagt ons eens om de fraai catalogus!



N.V. HANDELMIJ. R. S. STOKVIS & ZONEN
AFDELING AUTOMOBIELEN - ROTTERDAM

AGENT VOOR DEN HAAG, LEIDEN, DELFT EN ENSHEDING;
S. J. & WANDER - HOORNBEEKSTRAAT 123-124 - DEN HAAG - TELEFOON 21828

Austin geen aankoop -
een geldbelegging!

Austin 1939 Stokvis

gebouwd, die internationale faam verwierven tot hij in 1905 besloot voor zichzelf te beginnen. Als plaats van vestiging voor de nieuwe fabriek koos hij Longbridge, 10 kilometer buiten Birmingham, waar de Austin Motor Company tot stand kwam.

goede vooruitzichten

De eerste Austin was een succes en al spoedig werkten er 270 mensen, die een jaarproductie hadden van 120 automobielen! Uitbreidingen, zowel van de fabriek als van de productie volgden. Herbert Austin was overal bij en men zei van hem, dat hij elk soort karweitje in zijn fabriek aankon. Omstreeks 1910 waren er bijna duizend arbeiders in dienst en de productie omvatte zeven verschillende typen wagens met motoren van zeven tot vijftig pk. In 1914 werd de Austin Motor Company een N.V. met een kapitaal van 250.000 Engelse ponden. De vooruitzichten waren buitengewoon goed toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Alle machines en mankracht werden nu ingeschakeld voor de oorlogspanning. De lichtzijde hiervan was een geweldige technische ontwikkeling, waar-

van later bij de fabricage van automobielen de rijpe vruchten werden geplukt. Als beloning voor de grote krachtinspanning werd Herbert Austin in 1917 benoemd tot baronet. De vrede bracht grote problemen met zich mee, o.a. de enorme productiecapaciteit voor oorlogsmateriaal dat plotseling niet meer nodig was; de naoorlogse jaren waren ook voor Austin moeilijk. Tot in 1922 de Austin 7 kwam! Dit was het geniale antwoord op het probleem van de dag, nl. de handel e.q. de productie te stimuleren door het aantal automobilisten te vergroten. De kleine Austin 7 opende een nieuw tijdperk voor het automobilisme. De prijs was ongekend laag en mensen die eerst autorijden te duur vonden, kochten er een. Het werd een wereldsucces. In 1926 waren er al 8.000 mensen in dienst, die jaarlijks ongeveer 25.000 wagens produceerden.



Austin

N.V. HANDELMAATSCHAPPIJ
R. S. Stokvis & Zonen
AFD. AUTOMOBIELEN - ROTTERDAM

Onze Technische Dienst verstrekt gaarne gegevens en staat U met raad en daad ter zijde.

Austin 1945 Stokvis



prachtige jaren

De daarop volgende jaren gaven het beeld van consolidatie en gestadige groei. Sir Herbert Austin was niet de man om te veranderen ter wille van de verandering, maar zijn zeer praktische geest stond open voor elke werkelijke verbetering. In 1936 werd Sir Herbert Austin, bijgenaamd 'de vader van de Britse auto-industrie', Lord Austin of Longbridge. Het waren prachtige jaren voor zijn fabrieken en Lord Austin kon trots zijn op hetgeen hij in enige tientallen jaren had opgebouwd. De dreigende Tweede Wereldoorlog begon echter zijn sombere schaduwen vooruit te werpen. Op 3 september

AUSTIN

N.V. HANDELMAATSCHAPPIJ
R. S. STOKVIS EN ZONEN
 AFDELING AUTOMOBIELEN • ROTTERDAM

Onze Technische Dienst verstrekt gaarne gegevens en staat U met raad en daad ter zijde.

Austin 1945 Stokvis

1939 wist niemand wat de toekomst zou brengen, maar één ding was duidelijk: Engeland had dringende behoefte aan wapens en ammunitie en één van de sleutelposities voor de productie hiervan was Longbridge. Het oorlogsmateriaal dat in onafgebroken tempo en in enorme hoeveelheden uit de Austinfabrieken stroomde, varieerde van granaten tot helmen en versnellingsbakken voor Churchill-



Den Haag

ON YOUR MARQUES AUSTIN SEVEN



reorganisatie

Op het hoogtepunt van de oorlogsjaren waren er 32.000 man aan het Austin productiefront. Een groot

geluk was, dat afgezien van een aanval door een enkele bommenwerper, de fabrieken - wellicht dankzij hun landelijke ligging - niet zijn gebombardeerd. Lord Austin stierf op 23 mei 1941 na een kortstondige ziekte. Hij werd op 28 november 1945 opgevolgd door L.P. Lord (later Sir Leonard Lord) en zo begon een nieuwe periode in de geschiedenis van de Austin-fabrieken. Eén van de belangrijkste naoorlogse gebeurtenissen was een complete reorganisatie, waarbij geheel nieuwe productie-eenheden toegepast werden en de capaciteit sterk werd vergroot. Interessant is het een vergelijking te maken tussen de verschillende productietijden voor de bouw van één auto. In 1905 was één auto een week werk voor 112 man, in 1925 voor zestien man, in 1946 voor negen man, in 1953 voor zes man. De verschillende grote naoorlogse Austin-successen behoeven wij hier niet

tanks. Bovendien natuurlijk voertuigen in allerlei uitvoeringen en voor allerlei doeleinden, zoals bv. de Austin K 2 Ambulance, waarvan er 13.000 werden geproduceerd. Eén ervan werd bij Duinkerken door de Duitsers veroverd en diende later aan het Russische front, tot hij door de 21e Legergroep bij Commeux werd teruggevonden!

meer te memoreren, omdat zij een ieder nog vers in het geheugen liggen. De nieuwe modellen zoals de Austin A 40/A50 Cambridge bewijzen, dat Austin een zeer vitaal bedrijf is met een open oog voor alle eisen des tijds. The Austin Motor Company kan dan ook vol vertrouwen de tweede vijftig jaar tegemoet zien. In deze eerste vijftig jaren werden veel types automobielen geproduceerd in de klasse small cars, small family cars, large family cars, large cars, limousines, sports cars, Australian Austin cars, military vehicles, London taxis en ambulances.

Mijn artikel, de geschiedenis van Austin, zet ik graag voort, nu geschreven door Yop Segers in de *AutoKampioen*.

'Auto's voor de tsaar'

Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog raakte het bedrijf in financiële moeilijkheden, omdat niemand meer belangstelling heeft voor de luxe wagens van Austin. Redder in nood is de Russische tsaar. Eind 1914 bestelt hij voor zijn leger een groot aantal gepantserde wagens.

Deze order is voor Downing Street aanleiding om bij Austin ook inkopen te doen. Austin maakt een drietons truck met als bijzonder kenmerk aparte aandrijfassen naar beide achterwielen. Meer dan tweeduizend stuks worden aan de Britse landmacht geleverd. Bovendien produceert Austin munitie, kanonnen, vliegtuigen en vliegtuigmotoren. Voor zijn verdiensten tijdens de oorlog wordt Herbert Austin in 1917 geridderd. Als de wapens zwijgen, heeft Sir Austin de grootste autofabriek van Engeland en bijna 20.000 arbeiders in dienst. Door de mislukking van de Twenty balanceert Austin op de rand van het bankroet. Het tij keert als de fabriek een verkleinde versie van de Twenty, het model



Twelve met een 1,7 liter motor op de markt brengt. Deze Twelve verkoopt al snel veel beter dan zijn grotere broer en is zeer in trek bij Londense taxi-chauffeurs.

klein maar fijn

Austin ziet brood in een kleine auto, een vierzitter niet groter dan een motorfiets met zijspan. Zijn mededirecteuren en staf in Longbridge verklaren hem voor gek, zodat Austin de ontwikkeling van de babyauto stiekem verplaatst naar zijn landgoed Lickey Grange. De biljartkamer wordt omgetoerd tot tekenkamer en samen met de jonge technicus Stanley Edge produceert hij binnen achttien maanden een baanbrekend ontwerp: een dwerg met vier wielen, vierwielremmen, vier zitplaatsen en vier cilinders. Kortom, een 'echte auto' in het klein.

hoongelach

Deze Austin Seven, zo genoemd omdat het auto-tje in het belastingtarief van zeven pk valt, wordt op de Londense autosalon van 1922 met luid hoongelach ontvangen. Maar de vreugdekreten van de concurrenten verstommen snel als deze zuinige en goedkope 750 cc lilliputter binnen de kortste keren een hit wordt. Austin kan in het begin de vraag niet aan, zodat de levertijd oploopt tot zes en later zelfs twaalf maanden. De Austin Seven blijft dan ook tot 1939 in productie. In Engeland worden bijna 300.000 exemplaren verkocht. Maar ook in het buitenland valt de wegvlo uit Longbridge in de smaak. De Austin Seven wordt in licentie gebouwd in Frankrijk als Rosengart, in Duitsland als BMW-Dixi, in Amerika als Bantam en in Japan als Datsun.

Wordt vervolgd.



Ford-dealers in Bergen op Zoom, deel 1

door Gijs Asselbergs en John Roovers

Klaas Baving uit Zwolle beweerde in 1906 het monopolie te hebben op de verkoop van Ford-automobielen in Nederland.¹ Hij moest deze claim al snel laten vallen, toen bleek dat ook andere garagehouders zich hiermee bezighielden. In het westelijk deel van Noord-Brabant waren in de jaren twintig Garage Broos uit Roosendaal, de Steenbergsche Motor- en Rijwielhandel P. Hoendervangers & Co. en Philippus Crusio in Bergen op Zoom actief als Ford-verkopers (afb. 1 en 2).²

Van Hoendervangers werd al snel niets meer vernomen en van Crusio verschenen in 1924 de eerste advertenties waarin hij het merk Chevrolet aan de man probeerde te brengen. Het enige bedrijf in onze regio dat het merk Ford wel trouw bleef, was Garage Broos, gevestigd in de Hoogstraat in Roosendaal.³



Afb. 1. In 1920 had Garage Broos in Roosendaal nog de alleenverkoop van Ford-automobielen voor westelijk Noord-Brabant. Advertentie in *De Grondwet* van 27 maart 1920, www.delpher.nl

Alphonsus en Antonius Broos stonden achter de filosofie van Henry Ford om tegen een redelijke prijs betrouwbare en zuinige auto's te leveren die eenvoudig te bedienen, te onderhouden en te besturen waren op de toentertijd slechte wegen. Op de Zeeuwse eilanden Tholen en Sint-Philipsland lieten zij zich vertegenwoordigen door de broers Pieter C. en Anthonie A. Hage uit Sint-Maartensdijk, die als agenten voor hen optraden.

Bouwpakketten in houten kratten

Garage Broos werd beschouwd als importeur en mocht zich 'Official Service Dealer' noemen. Het bedrijf importeerde namelijk zelf T-Fords en Fordson-tractoren uit de Verenigde Staten. De auto's en tractoren werden als bouwpakketten in houten kratten naar Antwerpen verscheept en vandaar per spoor naar Roosendaal vervoerd. De eigen monteurs moesten vervolgens de voertuigen in elkaar zetten en kregen daarvoor van de Ford-organisatie een gedegen opleiding.

FORD-AUTOMOBIELEN.	
Touring 4 persoons, compleet	Fl. 1460,—
Touring 2 persoons, "	Fl. 1420,—
Sedan 4 persoons, "	Fl. 2230,—
Coupé 2 persoons, "	Fl. 1950,—
Chassis-1 tons vrachtwagen	Fl. 1200,—
Chassis Luxe vrachtwagen	Fl. 1040,—

Opruiming van alle voorradige gebruikte Auto's w.o. een 1 tons Vrachtwagen Chassis ad f 700.
 Prijzen af Antwerpen incl. Invoerrechten.
 PH. CRUSIO, Antwerpschestr., Bergen-op-Zoom, Telef. 358.

Afb. 2. In 1922 was Philip Crusio de eerste die in Bergen op Zoom Ford-automobielen aan de man bracht. Twee jaar later stapte hij over naar het merk Chevrolet.

Advertentie in de *Zierikzeesche Nieuwsbode* van 22 september 1922, www.krantenbankzeeland.nl.

Zelfs de houten verpakking deed dienst en werd onder meer gebruikt als bodemplaat. Voor de opbouw van de Ford TT (de bestel- en vrachtwagenvariant van de Ford-T) was het gebruikelijk dat de garagehouder of een carrosseriebouwer het chassis van een koetswerk voorzag.⁴ Immers: 'Er is een Ford voor elk transport'.⁵

De T-Ford, die tot 1927 in productie bleef en waarvan vijftien miljoen exemplaren zijn gebouwd, was in ons land door zijn relatief lage prijs een enorm succes. In 1922 werden hier al 2736 Ford-automobielen verkocht, terwijl er voor het daaropvolgende jaar 9000 stuks bij de Ford Motor Company in bestelling waren gegeven.⁶ Europese landen met een eigen auto-industrie, zoals Frankrijk, Engeland en Duitsland, schermden hun markten af met hoge importheffingen. In Nederland, dat maar enkele kleine automobiefabrikanten had, ontbrak een dergelijke protectie. Daarom was de T-Ford hier veel goedkoper. Na dit model, dat in de Verenigde Staten ook wel 'Tin Lizzie' werd genoemd, volgden de A-Ford (1927-1932), de B-Ford (1932-1934), de C-Ford (Junior 1934-1937; 7W 1937-1938; Eifel 1935-1940) en de Ford V8 (1932-1948).⁷



Afb. 3. Hier noemt Jan van Breemen zich nog 'Officieel Importeur'. Advertentie in de Ierseksche en Thoolsche Courant van 28 maart 1924, www.krantenbankzeeland.nl

Eerste Official Ford-Dealer

In september 1923 verhuisde Johannes G. (Jan) van Breemen, van origine elektricien van beroep, van Eindhoven naar Roosendaal. Daar ging hij zich bezighouden met de verhuur van en handel in auto's.⁸ Garage Broos had in dat jaar voor Van Breemen een vijftal auto's geïmporteerd en geassembleerd.⁹

Na acht maanden verkaste Jan naar Bergen op Zoom, waar hij zich als zelfstandige garagehouder wilde vestigen.¹⁰ Waarschijnlijk hadden Broos en Van Breemen afgesproken om het westelijk deel van de West-Brabantse koek inzake de verkoop en het onderhoud van Ford, Fordson en Lincoln onderling te verdelen. Broos bleef de regio Roosendaal bedienen en Van Breemen nam Bergen op Zoom en de eilanden Tholen en Sint-Philipsland voor zijn rekening.

In Bergen op Zoom huurde Jan aan de Antwerpsestraatweg 94 een voormalige klompenfabriek, die hij als garage inrichtte (afb. 3).¹¹ Ook hij importeerde zijn auto's vanuit Antwerpen en noemde zich diensgevolge 'Officieel Importeur'. De benzinepompinstallatie werd door de NV Acetylena, de verkoopmaatschappij van de Koninklijke Shell, aangelegd.¹²

De oprichting van de NV Ford Motor Company of Holland in 1924 is voor de Nederlandse garagehouders van groot belang geweest. In dat jaar ging het bedrijf zelf de import en distributie verzorgen. Het hier te lande assembleren van diverse Fordmodellen volgde later, eerst in Rotterdam en vanaf 1932 in de Ford-fabriek in Amsterdam, die ook bekend was als 'Amsterdam Assembly'.¹³

Vanaf de start van de NV Ford Motor Company of Holland bepaalde dit bedrijf wie zich 'Official Ford Dealer' mocht noemen. Zowel Garage Broos in Roosendaal als Van Breemen in Bergen op Zoom voldeden kennelijk aan de criteria die Ford stelde en mochten voortaan dit begeerde predicaat voeren (afb. 4).



Afb. 4. De garagehouders Gebroeders Broos, Roosendaal en J.D. Breemen, Bergen op Zoom (moet zijn: J.G. van Breemen) mogen zich 'Official Ford Dealer' noemen. Advertentie in De Grondwet van 5 juli 1924, www.delpher.nl

Op het moment dat Jan van Breemen het dealership van Ford toegewezen kreeg, ging hij met Matthijs Geuze uit de Kerkstraat in Tholen in zee die voor hem als agent voor de eilanden Tholen en Sint-Philipsland optrad.¹⁴

Bijgestaan door de marketingafdeling van de Ford-organisatie in Engeland werden regelmatig promotieactiviteiten voor de Nederlandse markt georganiseerd. Zo trok er in 1925 een Ford-karavaan door Nederland die in september West-Brabant aanded (afb. 5).¹⁵



Afb. 5. Een opstelling van Ford-automobielen op de Grote Markt in Bergen op Zoom, vermoedelijk in september 1925. Geheel links de reclamewagen van Jan van Breemen, Ford-dealer aan de Antwerpsestraatweg. Foto, fotograaf onbekend, collectie Fred van Breemen.



Afb. 6. Advertentie in De Grondwet van 25 februari 1928, www.delpher.nl

Zelfstandig handelsreiziger

Ondanks de enorme vlucht, die het gemotoriseerd vervoer in de jaren twintig genomen had - voor een groot deel te danken aan de verkoop van Ford-automobielen - besloot Jan van Breemen, na vier jaar dealerschap, zich als zelfstandig handelsreiziger te vestigen. In een gezamenlijk bericht lieten Van Breemen en Antonius van Steenpaal, chef-monteur bij Van Breemen en oud-chef bij Garage Broos, weten dat de zaak met alle gereedschappen en voorraden aan Van Steenpaal werd overgedragen (afb. 6).



Afb. 7. Advertentie in De Grondwet van 24 februari 1928, www.delpher.nl

Dit was in tegenspraak met een advertentie van een dag eerder, waarin werd vermeld dat Jan van Breemen op 20 februari 1928 ontslag had genomen als vertegenwoordiger, vanaf die datum de draad weer oppakte als Official Ford Dealer en met ingang van 1 april de garage aan de Antwerpsestraatweg 94 weer in gebruik zou nemen (afb. 7).¹⁶

Voor een buitenstaander was deze berichtgeving niet te bevatten. Kennelijk was de NV Nederlandsche Ford Automobielen Fabrik in Rotterdam niet op de hoogte van de overdracht geweest en niet van plan het Ford-dealerschap aan Van Steenpaal te gunnen, waardoor Van Breemen zich genoodzaakt voelde dat weer op zich te nemen.¹⁷



Afb. 8. Motorspuitwagen van de Bergse brandweer met carrosserieopbouw door de N.V. Autohandel v. Breemen & Langen, op een chassis van een Ford TT. Het kenteken was afgegeven in 1929. Foto, fotograaf onbekend, collectie Fred van Breemen.



Afb. 9. In december 1929 verleende de Bergse brandweer assistentie bij een grote brand aan de Lange Delft in Middelburg. Na terugkeer in Bergen op Zoom poseerde het korps bij de spuitwagen. Staand van links naar rechts: commandant Antonius J.J.A. Asselbergs, brandmeesters Petrus J.M. Horsten en Adrianus M. Peeters en chauffeur van dienst Jan G. van Breemen. Foto, fotograaf onbekend, collectie Fred van Breemen.

Om het garagebedrijf aan de Antwerpsestraatweg van extra kapitaal te voorzien, trok Jan van Breemen Mathias Langen, boekhouder te Bergen op Zoom en Adrianus J. de Vos, koopman te Oosterhout, aan als medevennoten.¹⁸

Gedrieën richtten zij de NV Autohandel Van Breemen en Langen op.¹⁹ Onder deze naam bouwde het bedrijf op een chassis van een Ford TT onder andere een spuitwagen voor de brandweer van Bergen op Zoom (afb. 8 en 9). Het kapitaal van de vennootschap bedroeg f 25.000 verdeeld in 25 aandelen van f 1.000, waarin door elk van de vennoten werd deelgenomen voor twee aandelen, zodat zes aandelen waren geplaatst en volgestort.

Van Breemen trad op als directeur met aan zijn zijde Langen en De Vos als commissarissen. Na anderhalf jaar koos Van Breemen toch weer voor een bestaan als handelsreiziger. Op zijn verzoek werd er op 28 oktober 1930 op het kantoor van notaris Willem J. van Gruting een buitengewone vergadering van aandeelhouders bijeengeroepen.²⁰ Buiten de directeur en de twee commissarissen schoof ook Antonius A.J. (Tom) Wieleman, koopman te Bergen op Zoom, aan als vierde aandeelhouder.

Hadden de drie aandeelhouders van het eerste uur nog steeds ieder twee aandelen, Wieleman had er drie in zijn bezit, waardoor het geplaatste kapitaal tot f 9.000 was gestegen. Staande de vergadering gaven de directeur en de twee commissarissen te kennen hun functies neer te leggen. Met algemene stemmen werd Wieleman daarna tot directeur benoemd.



Afb. 10. Advertentie bij '100 jaar Synagoge' in het Centraal blad voor Israëlieten in Nederland. Collectie West-Brabants Archief, bibliotheek.

In een paginagrote advertentie werd door de NV Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek in Rotterdam bevestigd dat Tom Wieleman als Official Ford Dealer voor Bergen op Zoom, Tholen en omstreken was aangesteld.²¹ In april 1931 werd de naam van het bedrijf gewijzigd in A.A.J. Wieleman's Automobielbedrijf NV.²²

Een paar maanden later vertrok Wieleman naar Heerlen, waar hij zich als Ford-dealer vestigde aan de Benzenraderweg.²³ In zijn onderneming in Bergen op Zoom stelde hij De Vos aan tot directeur (afb. 10).²⁴ Gelijkzeitig nam ook Mathias Langen afscheid en vertrok naar Etten-Leur.²⁵

Showroom op zichtlocatie

Op 20 juni 1933 vond er weer een buitengewone vergadering van aandeelhouders plaats waaruit bleek dat het kapitaal inmiddels naar f 50.000 was verhoogd, waarvan f 20.000 was geplaatst en volgestort.

Aanwezig waren De Vos en Johannes P.A.M. Mastboom, autohandelaar te Bergen op Zoom, de vertegenwoordigers van alle aandelen.²⁶ De Vos behield zijn baan als directeur voor een jaarsalaris van f 4.620.

Om ook op een mooie zichtlocatie in het centrum van de stad aanwezig te zijn, richtte De Vos het rechterdeel van het voormalig waagegebouw aan de Zuivelstraat in tot showroom. De ingang waardoor auto's binnenreden, bevond zich aan de achterkant van het gebouw aan het Zuivelplein. Met veel passen en meten konden er een paar tentoongesteld worden. Naast de showroom plaatste hij op het plein een benzinepomp, aangelegd door de Sinclair Petroleum Company SA.²⁷

De feestelijke opening van de dependance vond plaats op 8 juli 1933. Bij die gelegenheid werd de bedrijfsnaam De Vos & Co's Autobedrijf NV al gevoerd, die later dat jaar werd bevestigd in een notariële akte.²⁸

Ook bij de vestiging aan de Antwerpsestraatweg werd geïnvesteerd. Daar liet het bedrijf door de NV Bataafsche Import Maatschappij (BIM) een elektrisch aangedreven pompinstallatie aanleggen ter vervanging van de handpompen.²⁹

Na anderhalf jaar onder de naam De Vos & Co's Autobedrijf NV werkzaam te zijn geweest, liquideerden de twee aandeelhouders eind 1934 de onderneming en droegen het garagebedrijf over aan de nieuwe eigenaren.

Noten

1. *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant*, 11 juni 1906.
2. *De Grondwet*, 14 februari en 27 maart 1920; *Ierseksche en Thoolsche Courant*, 21 augustus 1920; *Zierikzeesche Nieuwsbode*, 22 en 29 september en 6 oktober 1922.
3. De garage van de broers Alphonsus J.C. en Antonius C.M. Broos verhuisde later naar de Brugstraat 18 te Roosendaal.
4. 'T-Ford' of 'Ford-T' was de benaming in Nederland voor de Ford Model T; De officiële definitie van een voertuigchassis is: een compleet rijdbaar onderstel van een voertuig, zonder enige opbouw. Dit houdt in dat bij het chassis ook alle aandrijvende onderdelen, zoals de motor, de aandrijflijn en de brandstoftank horen.
5. <http://www.flatheadford.com/broch/dutch/broch.htm> Dutch Original Ford Brochures (geraadpleegd 25 mei 2018).
6. *Nieuwe Tilburgsche Courant*, 27 februari 1923.
7. De Ford V8 is vernoemd naar de achtcilinderverbrandingsmotor waarvan de tweemaal vier cilinders in een V-vorm ten opzichte van elkaar of de krukas staan. Dit in tegenstelling tot een lijnmotor, waarvan de cilinders naast- of achter elkaar in lijn staan.
8. West-Brabants Archief (WBA), Bevolkingsregister Roosendaal, Gezinskaarten 1910-1939, Br t/m Bre, kaart 1579.
9. <https://deautovanmropa.nl> In 1923 zijn op naam van J.G. van Breemen, Brugstraat 25a, Roosendaal, vijf kentekens afgegeven: N-12021 tot en met N-12025 (geraadpleegd 25 mei 2018).
10. WBA, Bevolkingsregister Bergen op Zoom (BR BoZ), Gezinskaarten 1920-1938, Bra-Bri, folio's 214 en 215.
11. WBA, Collectie Beeld Bergen op Zoom, kadastrakaart van Bergen op Zoom KM057, sectie F 1894. Kadastrale legger Bergen op Zoom, artikel 6845, Johannes J.A. van Steen, eigenaar, bestemming klompenfabriek.
12. WBA, Gemeentebestuur Bergen op Zoom (GB BoZ), Hinderwet 1875-1925, archief 0007.A, inventarisnummer 786.
13. Zelfs nadat Ford in 1924 zijn vestiging in Rotterdam geopend had, ging de parallelle import van een aantal garagehouders nog door tot ongeveer 1927.
14. *Ierseksche en Thoolsche Courant*, 20 juni 1924.
15. *De Grondwet*, 23 september 1925. Op de foto staat met ballpoint de datum juli 1923 geschreven. Deze datum klopt meer dan waarschijnlijk niet. Jan van Breemen was toen nog geen Ford-dealer en woonde nog in Eindhoven. In 1924 was hij in Bergen op Zoom eerst importeur van Ford-automobielen en kort daarna mocht hij zich officieel Ford-dealer noemen.
16. WBA, BR BoZ, Woonhuisregister 1920-1938, Ant-Ant, folio's 19 en 20. Hierin staat dat A. van Steenpaal op 6 april 1928 verhuisde van Antwerpsestraatweg 90 naar Meeussenstraat 14a. We vonden Van Steenpaal in diverse dagbladen genoemd als garagehouder aan de Meeussenstraat 14-14a in Bergen op Zoom waar hij het automerk Willys-Overland aan de man probeerde te brengen.
17. Op 4 maart 1928 werd de NV Ford Motor Company of Holland omgezet in de NV Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek.
18. WBA, Bevolkingsregister Halsteren, 1905-1931, S-Z, folio 1430. Adrianus Johannes de Vos, ingekomen vanuit Oosterhout naar Halsteren op 4 juni 1929.
19. WBA, Notariële archieven Bergen op Zoom (NA BoZ), notaris W.J. van Gruting, inventarisnummer 1622, akte 73 van 13 maart 1929.
20. Ibidem, inventarisnummer 1627, akte 342 van 28 oktober 1930.
21. *De Zoom*, 8 november 1930.
22. WBA, NA BoZ, notaris W.J. van Gruting, inventarisnummer 1629, akte 102 van 2 april 1931.
23. WBA, BR BoZ, Gezinskaarten 1920-1938, Wei-Wil, folio's 77 en 78, ingekomen vanuit Rotterdam naar Bergen op Zoom op 18 december 1930, vertrokken op 4 juli 1931 naar Heerlen. *Limburgsch Dagblad*, 13 juni 1931.
24. WBA, Bibliotheek, Depot collectie 349 nummer 7537. Advertentie bij '100 jaar Synagoge' in: *Centraal blad voor Israëlieten in Nederland* 48 (1932) 37.
25. WBA, BR BoZ, Gezinskaarten 1920-1938, Lan-Lec, folio's 105 en 106. Mathias Langen, ingekomen vanuit Rijsbergen naar Bergen op Zoom op 13 november 1925, vertrokken op 20 juli 1931 naar zijn geboorteplaats Etten-Leur.
26. WBA, NA BoZ, notaris W.J. van Gruting, inventarisnummer 1636, akte 188 van 20 juni 1933.
27. WBA, GB BoZ 1926-1971, Milieuvergunningen, archief 0008.A (MV), inventarisnummer 248 (sectie G 5309) 1933.
28. *Ford Wereld*, derde jaargang, nummer 8, augustus 1933. WBA, NA BoZ, notaris W.J. van Gruting inventarisnummer 1637, akte 372 van 20 december 1933.
29. WBA, GB BoZ 1926-1971, Milieuvergunningen, archief 0008.A (MV), inventarisnummer 282 (sectie F1894) 1934. De NV Bataafsche Import Maatschappij (BIM) was de opvolger van de NV Acetylena, de verkoopmaatschappij van de Koninklijke Shell.

N.B.

Alle kranten, behalve *De Zoom* van 8 november 1930, zijn te raadplegen via <https://www.delpher.nl>. Van *De Avondster* en *De Zoom* zijn daar slechts een aantal edities uit de jaren 1940-1945 in te zien. De overige jaargangen zijn beschikbaar in de studiezaal van het West-Brabants Archief.

De Zeeuwse kranten kunnen op internet ook via <https://krantenbankzeeland.nl> worden ingezien.

Met dank aan:

Peter Diepen voor zijn aanvullingen en correcties en het beschikbaar stellen van fotomateriaal. Recent is dit materiaal aan het West-Brabants Archief geschonken. Fred van Breemen voor het beschikbaar stellen van fotomateriaal en Hans Jordans voor de vindplaatsen van advertenties in kranten en tijdschriften van Bergen op Zoom.

Ford-dealers in Bergen op Zoom deel 2

door Gijs Asselbergs en John Roovers

In het vorige nummer werden de ontwikkelingen tot 1934 beschreven. We pakken de draad op 1 december van dat jaar weer op.

Op 1 december 1934 namen vader dr. ir. Herman G.K.F. Diepen, beherend vennoot van de wollenstoffenfabriek NV Gebroeders Diepen in Tilburg en zoon, Frederik J.L. (Frits) Diepen, negentien jaar oud, de garage aan de Antwerpsestraatweg over. Voordat de handtekeningen konden worden gezet moest er, vanwege de leeftijd van Frits, eerst handlichting worden verleend.³⁰ Dat gebeurde in november, voorafgaand aan de oprichting van de NV Automobiel Maatschappij Difoga (**Diepen's Ford Garage**).



Afb. 12. De Difoga-garage aan de Antwerpsestraatweg 94, Bergen op Zoom. Liggend, rechts: Philemon van Dongen. Staand, derde en vierde van links: de broers Fons en Jan Daalmans, zevende van links: Gerrit Suijkerbuijk en geheel rechts Frans (Suus) Mathijssen. Fotografie B. Wosyka, collectie West-Brabants Archief.

Frits trad op als directeur en werd bijgestaan door zijn vader, die de functie van commissaris vervulde. Het maatschappelijk kapitaal van Difoga bedroeg f 25.000, waarvan f 5.000 was geplaatst en volgestort.³¹ Als procuratiehouder stelden ze boekhouder Theodorus M. Wagemans aan.³² De bedrijfsleiding kwam in handen van automonteur Eduard W. (Wart) van Helmond, afkomstig uit Tilburg (afb. 12).³³

Diepen pakte de zaken meteen grondig aan. Ter gelegenheid van de opening van zijn bedrijf hield hij in de grote zaal van 'De Korenbeurs', van Joseph U. van Coppennolle in de Potterstraat, van 17 tot en met 23 december 1934 een tentoonstelling van verschillende Ford-modellen. Als bijzonderheid stond er een Ford-chassis, waarvan alle bewegende delen van de motor, de versnellingsbak en het differentieel in vol bedrijf werden getoond.

Bij de opening van de tentoonstelling waren burgemeester mr. dr. Petrus A.F. Blom van Bergen op Zoom en namens de directie van Ford Nederland salesmanager Friedrich F. Knappe aanwezig. Tegelijkertijd werden er tien Ford V8-wagens beschikbaar gesteld waarmee belangstellenden, volgens een krantenbericht, 'gratis' een proefrit konden maken.



Afb. 13. Tentoonstelling van Ford-automobielen in 'De Korenbeurs', georganiseerd door Difoga in juni 1936. Achteraan, op het podium, staat een lauwerkrans met de door Ford V8-modellen gewonnen prijzen in de Rally van Monte Carlo van dat jaar. Aan deze rally had Frits Diepen zelf in een Ford V8 met veel succes deelgenomen.

Links van de lauwerkrans een Ford V8-cabriolet limousine en rechts een Lincoln Zephyr. In de zaal drie Fords V8, een Ford Junior (rechtsvoor) en een Ford V8-chassis. Fotografie onbekend, collectie West-Brabants Archief.

Het was zelfs mogelijk om aan de hand van een 'benzine-contrôle-apparaat' vast te stellen hoeveel benzine een Ford V8 per gereden kilometer verbruikte. Als uitsmijter was er 's avonds een film te zien die een beeld gaf van de productie van Ford-automobielen.³⁴

Vanwege de grote populariteit van Ford werd anderhalf jaar later op dezelfde locatie opnieuw een tentoonstelling ingericht. Bij die gelegenheid vond de presentatie van het nieuwe luxemodel, de Lincoln Zephyr, plaats. De wagen kreeg een prominente plaats op het podium (afb. 13). Uniek voor die tijd was ook de zogenoemde 'Ford-dokter', een diagnose-apparaat *avant la lettre*, waarmee diverse storingen vastgesteld konden worden.³⁵



Afb. 14. De bouw van de Difoga-garage op de hoek van de Bredasestraat en de Moerstraatsebaan (de huidige Buitenvest), najaar 1937. Bovenop de steiger, bij de Ford-vlag, staat directeur-eigenaar Frits Diepen. Zijn wagen, een Ford V8-cabriolet coupé 1936, staat uiterst rechts naast de bouwkeet van aannemer Willem Heijns. Fotograaf onbekend, collectie West-Brabants Archief.

Ook de klandizie op de eilanden Tholen en Sint-Philipsland werd niet vergeten. Van 4 tot en met 6 november van dat jaar hield Difoga in hotel 'Hof van Holland' in Oud-Vossemeer een tentoonstelling van Fordson-tractoren en Ford V8-personen- en vrachtwagens. Filmvoorstellingen werden er voorts nog gegeven in hotel 'Zeeland' te Tholen, in het hotel van Pieter J. van Iwaarden in Sint-Maartensdijk en in het hotel van Frans Rijnberg in Sint-Annaland.³⁶



Afb. 15. Tentoonstelling naar aanleiding van de opening van de Difoga-garage, gehouden van 13 tot 17 februari 1938. In het midden een stand met een Ford V8-chassis met een 85 pk-motor, links een losstaande V8 60 pk-motor. Daaromheen van links naar rechts: vier V8-modellen (een Fordor Deluxe, twee uitvoeringen van de Standaard Tudor en een Standaard Coupé) en twee viercilindermodellen (een Junior-cabriolet limousine en een 7W). Fotograaf onbekend, collectie West-Brabants Archief.

Een nieuwe garage

Aan de Antwerpsestraatweg groeide Difoga al snel uit haar jasje. Samen met Ford Nederland in Amsterdam maakte Diepen plannen voor een nieuwe garage op de hoek van de Moerstraatsebaan (het huidige Buitenvest) en de Bredasestraat. Eind 1936 ontwierp architect Frederikus S.J. (Frits) Paulen, tevens directielid van Ford Nederland, een voor die tijd modern gebouw, zowel qua architectuur en indeling.³⁷

Op het van de Staatsspoorwegen gehuurde terrein begon de Bergse aannemer Willem J. Heijns in 1937 met de bouw (afb. 14). Direct valt de ronde vorm van de royale showroom op, met daarboven het appartement waar Diepen zijn intrek in zou gaan nemen.³⁸

Verder herbergde het gebouw een ruime stalling annex werkplaats voor vijftig tot zestig auto's en een groot onderdelenmagazijn, waar de duizenden verschillende onderdelen, netjes op nummer gesorteerd, in stalen rekken lagen te wachten op uitgifte. Uit alles sprak de geest van Henry Ford: 'Hij die in een Ford rijdt, hoeft nooit te wachten op een onderdeel.'³⁹

Het gebouw had een zogeheten 'Quick Servicestation' waar de hydraulische hefbrug zo was geconstrueerd, dat de monteurs vrijelijk aan de onderkant van de wagen konden werken. Tenslotte beschikte de aan een van de drukste toegangswegen van Bergen op Zoom gelegen garage over een overdekt pompstation. Evenals voorheen bij de oude garage aan de Antwerpsestraatweg was ook deze installatie aangelegd door de BIM.⁴⁰



Afb. 16. Advertentie in de Ierseksche en Thoorsche Courant van 2 juli 1937, www.krantenbankzeeland.nl

Ter gelegenheid van de opening werd er van 13 tot 17 februari 1938 in de garage een tentoonstelling gehouden (afb. 15). De promotieactiviteiten op het eiland Tholen leverden tal van nieuwe klanten op. Om hen van dienst te zijn, huurde Diepen vanaf 1 juli 1937 van de eerdergenoemde gebroeders Hage een modern ingerichte garage aan de Eendrachtsweg in Tholen en begon er een filiaal (afb. 16 en 17).⁴¹

Uitbreiding in de oorlogsjaren

Hoewel de verkoop van auto's helemaal stillag gedurende de Tweede Wereldoorlog en er nauwelijks gereden werd vanwege de brandstofschaarste, stonden bij Difoga in 1941 toch 32 personen op de loonlijst. Dat had alles te maken met het gebruik van de faciliteiten door de afdeling Heeres Kraftfahr Park (HKP) van de Duitse Wehrmacht.

Die benutte de goed geoutilleerde garage voor het onderhoud van het eigen wagenpark. Deze werkzaamheden vonden vanaf de meidagen van 1940 plaats en namen dusdanig toe, dat er al snel plannen werden gemaakt om de bestaande werkplaats uit te breiden en een parkeerkelder toe te voegen.⁴²



Afb. 17. Een Ford V8-trekker uit 1937 met oplegger van Van der Male uit Sint-Annaland voor de vestiging van Difoga aan de Eendrachtsweg te Tholen. Fotografie B. Wosyka, collectie West-Brabants Archief.

Omdat de Duitsers er baat bij hadden om alles zo snel mogelijk uit te voeren, was het aanvragen van de benodigde bouwmaterialen bij het 'Regeeringscommissariaat voor den Wederopbouw' een formaliteit. Ook deze keer tekende architect Frits Paulen voor het ontwerp.⁴³ Van de gelegenheid maakte hij gebruik om een oud plan uit de kast te halen: het realiseren van een tunnel onder de spoorlijn Roosendaal-Bergen op Zoom.



Afb. 18. Artist's impression van het ontwerp voor de uitbreiding aan de achterzijde van de Difoga-garage, met een tunnel onder de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom. Tekening naar ontwerp van architect Frits Paulen, juni 1940. Fotografie onbekend, collectie West-Brabants Archief.

De uitrit van de te bouwen parkeerkelder aan de achterzijde van het garagegebouw wilde hij integreren met de onderdoorgang van het spoor (afb. 18).

Via de Moerstraatsebaan bereikte men op die manier rijksweg 56, Bergen op Zoom-Roosendaal-Breda.⁴⁴ De spoorwegovergang in de verbinding van de Bredasestraat met de Wouwsestraatweg kon hierdoor verwijderd worden.

Vanwege het wegvallen van het wegverkeer aan de kant van de Bredasestraat zou het tankstation dan naar de nieuwe tunnelweg moeten verhuizen. De werkzaamheden aan de garage zijn in de loop van 1941 gereedgekomen. Aannemer was de firma G.L. de Kok uit de Papaverstraat te Bergen op Zoom. De aanleg van de tunnel had geen prioriteit en is uiteindelijk niet gerealiseerd. De parkeerkelder werd tijdens de oorlog gebruikt voor de opslag van personenwagens die ter beschikking moesten blijven van of in beslag genomen waren door de Duitsers.



Afb. 19. De Difoga-parkeerkelder met personenwagens die ter beschikking van de bezetter moesten blijven, circa 1942. Fotograaf onbekend, collectie West-Brabants Archief.

Ook mochten er 's avonds en 's nachts geen auto's op straat blijven staan. Niet iedereen had een eigen garage; de meeste autobezitters stalden hun auto daarom bij een garagebedrijf in de buurt of bij het bedrijf waar ze die hadden gekocht (afb. 19). Op de foto zien we rechts achterin twee auto's die op blokken staan. Dit kan erop wijzen dat de wagens voor lange tijd vastgehouden werden.

De achterste auto, met kenteken N-2970, is een Lincoln uit 1936 van Adriaan H.A.M. Testers.

Daarnaast staat een Packard uit 1937, vermoedelijk van Liga-directeur Theodoor R. Neutelings – voor die tijd kostbare wagens. Vervolgens staan er een Chevrolet uit 1939, een Ford V8-cabriolet uit 1937 met kenteken N-38768 van tandarts Marie Peteri, een Ford Eifel uit circa 1937-1938 met kenteken K-3621 van eigenaar Karel W. Hogerheijde uit Zierikzee en als laatste een Renault Juvaquatre met kenteken N-54402 op naam van landbouwkundig ingenieur Henk Rietberg, directeur van het Instituut voor Suikerbietenteelt.⁴⁵ Een aantal auto's is voorzien van verduisteringskapjes op de koplampen.

Al vanaf het begin van de oorlog was er een tekort aan benzine, omdat de bezetter brandstof vorderde voor eigen gebruik. Om te zorgen dat auto's toch konden blijven rijden, werden ze voorzien van een gasgenerator of van een groot gasreservoir bovenop de auto. Difoga was agent van het gasgeneratormerk Imbert.

De monteurs van Difoga waren geschoold om de ingrijpende verbouwing van voertuigen uit te voeren om ze op gas te kunnen laten rijden. De generatoren konden gestookt worden met hout, turf, houtskool of antraciet. In dat licht moet een vergunningsaanvraag in 1941 op naam van Difoga gezien worden, voor het bouwen en in bedrijf nemen van een houtzagerij aan de Balsebaan 64a en 64b.⁴⁶

Terwijl de Duitsers dagelijks in zijn bedrijf aan de Bredasestraat over de vloer kwamen, heeft Diepen de houtzagerij tijdens de oorlog mogelijk ook gebruikt voor het maken van houten onderdelen voor zijn Difoga 421-vliegtuig.⁴⁷

In deze periode ontwikkelde hij samen met zijn medewerkers ook een door middel van accu's aangedreven elektrische auto. De benodigde elektriciteit hiervoor werd opgewekt door windkracht. In tijden van schaarste van autobrandstof kon op deze manier bij de bezetter toch een rijvergunning bemachtigd worden. De actieradius van deze auto's was echter zeer beperkt.⁴⁸

Mislukte bomaanslag

Op 30 juli 1941 trad Frits Diepen in Breda in het huwelijk met Simone Smits.⁴⁹ Het jonge paar betrok een in zijn opdracht gebouwde villa aan de Zuidzijde Zoom 45. Vanwege een mislukte bomaanslag op Tweede Kerstdag 1941 op het door NSB'ers druk bezochte café Tivoli in de Bosstraat in Bergen op Zoom, werd als represaille een aantal prominente Bergenaren opgepakt, onder wie Frits Diepen, die begin 1942 als gijzelaar eerst naar kamp Amersfoort en later naar kamp Haaren werd gebracht.

Na zijn vrijlating ging hij in het verzet en leidde het district Bergen op Zoom van de Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers (LO). De Difoga-garage fungeerde hierbij als centrum voor illegale activiteiten, zoals het verstrekken van valse papieren, geld en distributiebonnen aan onderduikers. Vanuit de garage vond ook de verspreiding plaats van de ondergrondse verzetskrant Trouw en werden overvallen op distributiekantoren en andere gewelddadige acties georganiseerd. Daarbij was de aanwezigheid van het HKP een uitstekende dekmantel.

De monteurs van Difoga moesten 24 uur per dag en zeven dagen per week klaar staan voor de Duitsers. Dit betekende dat de nachtmonteurs enige bewegingsvrijheid hadden en zich in spertijd op straat mochten begeven. Zij werden dan ook met name ingezet om het illegale werk van de LO te ondersteunen.⁵⁰

Tegen het einde van de oorlog gaf Frits Diepen het personeel de opdracht de Duitsers niet meer te helpen. De monteurs werden naar huis gestuurd en hun werd opgedragen zo snel mogelijk onder te duiken. Een paar dagen later voerden de Duitsers razzia's uit waarbij ze het hadden gemunt op de Difoga-medewerkers. Troffen ze de gezochte persoon niet aan, dan werden als represaille de huisgenoten meegenomen. In totaal werden veertien mannen en 28 vrouwen opgepakt en opgesloten in het Markiezenhof, één grote Difoga-familie.

Om de werkstaking te breken, dreigden de Duitsers met executies en het uithongeren van de gevangenen. Omdat de geallieerden al in aantocht waren, werd iedereen na vier dagen vrijgelaten. Al met al was het voor zowel de gevangenen als voor het verzet, dat het voor elkaar gekregen had om voedsel naar binnen te smokkelen, een hachelijke onderneming. Kort na de bevrijding spraken de 'Martelaren van Bergen' in een plaatselijke krant hun dank uit aan iedereen die geholpen had.⁵¹

Ontwikkelingen vanaf 1945

Na de oorlog ging Frits Diepen zich toeleggen op zijn andere passie: de luchtvaart. Op het door hem aangekochte vliegveld Ypenburg bij Rijswijk vestigde hij zijn bedrijf Frits Diepen Vliegtuigen NV. Het gezin verhuisde naar Den Haag. Naast zijn bemoeienis met zijn eigen bedrijf, reed Frits Diepen in die tijd dagelijks op en neer naar Breda als projectmanager voor Hispano Suiza Nederland NV.

In 1951 effende hij de weg voor een vestiging van een wapenfabriek van dit bedrijf in de wijk Belcrum in Breda. Op Ypenburg hield Frits zich bezig met de reparatie en revisie van vliegtuigen, de handel in vliegtuigaccessoires en het uitvoeren van chartervluchten, in die tijd luchttaxidiensten genoemd. Met name Avio Diepen NV (reparatie) werd een groot succes.

In 1950 werkten er 168 personeelsleden en beschikte het bedrijf over een hangaar van 5000 m². In 1954 fuseerde het bedrijf met Fokker, waarbij Diepen commercieel directeur werd. In die functie stond hij aan de basis van het verkoopsucces van de Fokker F27-Friendship. Met recht werd hij 'Mister Friendship' genoemd.

In 1963 deed Frits een stapje terug en werd hij adviseur voor Fokker, om twee jaar later terug te keren en zich in te spannen voor een fusie van de Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) en Fokker. Bij die fusie, in 1969, kreeg Diepen een plaats in de raad van bestuur van de in Düsseldorf gevestigde VFW-Fokker GmbH.

Na zijn vertrek uit Bergen op Zoom vertrouwde Diepen de leiding van Difoga toe aan Constantinus G.M. (Conny) Luske, inspecteur bij de Koninklijke Shell.52 Tot aan zijn overlijden in 1974 bleef Diepen als president-commissaris verbonden aan het bedrijf.

Luske heeft Difoga verder uitgebouwd en tot een succes gemaakt. Onder de slogan 'Ford mechaniseert de Nederlandse landbouw' timmerde het bedrijf ook op agrarisch gebied aan de weg. Begin jaren vijftig mocht Difoga, speciaal voor de afdeling tractoren en landbouwwerktuigen, het predicaat 'Ford District Dealer' voeren (afb. 20). Dit betekende een forse uitbreiding voor de afdelingen verkoop, service en onderhoud. Op het bedrijf aan de Bredasestraat was daarvoor geen plaats, zodat Luske elders ruimte moest zoeken.



Afb. 20. Advertentie in de Eendracht-Bode van 28 maart 1952, www.krantenbankzeeland.nl

Die werd gevonden in het gebouw van de Bergen op Zoomsche Manege van Jacobus Hagens aan Meilust 4 (het huidige Bloemendaal 56, ter plaatse van de MCD-supermarkt) en in de voormalige DKW-garage van Pieter Thorenaar aan de Wouwsestraatweg 58, waar werkplaatsen voor tractoren en landbouwwerktuigen werden ingericht.⁵³ Op beide locaties kwamen Shell-tankstations.

Als bijzonderheid is nog te melden dat in die tijd Difoga ook autorijlessen verzorgde (afb. 21). Het bedrijf bleef investeren. Aan de overkant van de garage aan de Bredasestraat bouwde Difoga een showroom van 800 m² met daarboven zes appartementen. Precies 22 jaar na de oprichting van Difoga, op 1 december 1956, legden Frits-Willem en Peter-Diederik Diepen, de zonen van de grondlegger, de eerste steen.⁵⁴



Afb. 20. Advertentie in de Eendracht-Bode van 2 mei 1952, www.krantenbankzeeland.nl

Op 31 oktober 1957 opende Difoga de nieuwe showroom met als paradepaardjes de nieuwe Edsel en de Taunus 17M. Voor de afdeling landbouwvoertuigen bleek het uitvoeren van service- en herstelwerkzaamheden op twee verschillende plaatsen, Meilust 4 en de Wouwsestraatweg 58, niet handig.

Praktischer was het die werkzaamheden te concentreren op één plaats. Onder de naam Landbouwmechanisatie Bedrijf Difoga BV vestigde het verkoop- en servicecentrum zich in een hal aan de Wittoucksingel 19, tussen het vervoerbedrijf NV BTO-Venetron en touringcarbedrijf Scaldis-Tours van Piet J. Vale. Ook hier stonden Shell-pompen.⁵⁵

Conny Luske overleed in 1965. Na hem volgden verschillende directeuren en bedrijfsleiders totdat Difoga in 1997 werd overgenomen door Benk van de Ree, eigenaar van de Ford-garage in Roosendaal. Hiermee was de cirkel rond en keerde het Ford-dealerschap, voor het westelijk deel van West-Brabant terug naar de plaats waar het ooit begonnen was. In april 2017 werd Van de Ree overgenomen door Automotions Tigchelaar BV, Ford-dealer in Breda en Etten-Leur.

Met dank aan:

Peter Diepen voor zijn aanvullingen en correcties en het beschikbaar stellen van fotomateriaal. Recent is dit materiaal aan het West-Brabants Archief geschonken. Fred van Breemen voor het beschikbaar stellen van fotomateriaal en Hans Jordans voor de vindplaatsen van advertenties in kranten en tijdschriften van Bergen op Zoom.

Noten

30. *Nederlandsche Staatscourant*, 27 november 1934. Handlichting is een toestemming die de rechter kan geven om minderjarigen handelingen te laten uitvoeren die normaal alleen meerderjarigen mogen doen.
31. *Ierseksche en Thoolsche Courant*, 14 december 1934, pagina 2; *Bredasche Courant*, 16 mei 1935.
32. *Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbosche Courant*, 24 december 1934. WBA, BR BoZ, Gezinskaarten 1920-1938, Vro-Wak, folio's 231 en 232. Het gezin Th.M. Wagemans-Kerstens woonde aan de Burgemeester De Roocklaan 28a.
33. WBA, BR BoZ, Gezinskaarten 1920-1938, Hee-Hen, folio's 171 en 172. Geboren in Vught op 4 augustus 1907, woonde aan de Pastoor De Meulemeestersstraat 5, ingekomen op 30 november 1934 vanuit Tilburg.
34. *Ierseksche en Thoolsche Courant*, 14 december 1934, pagina 3 en 4.
35. *Bredasche Courant*, 9 juni 1936.
36. *Ierseksche en Thoolsche Courant*, 30 oktober 1936.
37. WBA, Bouwvergunningen Bergen op Zoom (BV BoZ), 1937/60 (sectie H 1769 en 1770) en GB BoZ 1926-1971, MV, inventarisnummers 362, 365, 386.
38. Vriendelijke mededeling Peter Diepen: 'De grond was eigendom van NS en er is nooit een juridische titel geweest voor de opstallen. Pas ergens in de jaren tachtig heeft Ton Mouton, toen directeur-eigenaar van Difoga, de NS ertoe kunnen bewegen de grond te verkopen.'
39. *Ierseksche en Thoolsche Courant*, 18 februari 1938.
40. WBA, GB BoZ 1926-1971, MV, inventarisnummer 340.
41. *Zierikzeesche Nieuwsbode*, 1 juli 1937; *Bredasche Courant*, 17 augustus 1937.
42. In de toelichting bij de aanvraag stond uitdrukkelijk: 'De uitbreiding van het Gebouw Difoga is noodzakelyk geworden in verband met de zeer uitgebreide werkzaamheden welke er momenteel in plaats vinden door de Deutsche Legerautoriteiten (HKP)'.
43. WBA, BV BoZ, 1940/65, 1941/79 en GB BoZ 1926-1971, MV, inventarisnummers 428, 441.
44. https://www.wegenwiki.nl/Rijkswegenplan_1932 (geraadpleegd 25 mei 2018).
45. <https://deautovanmnopa.nl> Anders dan het tegenwoordige voertuiggebonden kenteken, was het nummerbewijs persoonsgebonden. Het stond dus op naam van de kentekenhouder en was niet aan een specifiek voertuig verbonden.
- Als iemand een nieuwe auto aanschafte, nam hij zijn oude kenteken gewoon mee. Een eigenaar kon ook meerdere voertuigen met hetzelfde nummer hebben. Nummers konden om allerlei redenen vervallen, waarna ze vrij waren om opnieuw te worden uitgereikt aan een nieuwe aanvrager. Voor Noord-Brabant was de beginletter een 'N'. Puur toeval, want Zeeland had bijvoorbeeld als beginletter een 'K' (geraadpleegd 25 mei 2018).
46. WBA, GB BoZ 1926-1971, MV, inventarisnummers 430, 432 (sectie E 1070). Bouwvergunning niet gevonden.
47. W. Adriaansen, 'Vliegtuigbouw in Bergen op Zoom' in: *De Waterschans* 46 (2016) 3, pp. 125, 126.
48. *Het Volk*, 28 november 1941.
49. Simone Smits is de dochter van Charles M.J.J. Smits en Maria I.J.A.A. Goethals. Haar vader was vennoot en commissaris bij NV Bierbrouwerij 'De Drie Hoefijzers' in Breda.
50. WBA, Bibliotheek, Depot collectie 349 nummer 6053, dr. J. Buitkamp, *Verzet in West-Brabant en Zeeland, Deel 4, O.D. en L.O./L.K.P.*, Breda 1988.
51. *De Avondster*, 21 november 1944.
52. WBA, BR BoZ, Gezinskaarten 1920-1938, Loo-Lut, folio's 239 en 220. Constantinus G.M. (Conny) Luske, geboren te Nijmegen op 19 september 1907, overleden op 31 januari 1965 te Ekeren, België. Ingekomen in Bergen op Zoom op 24 maart 1937. Hij was gehuwd met Meta E.J. Hamer, zij woonden aan het Bolwerk Noord 59.
53. WBA, GB BoZ 1926-1971, MV, inventarisnummers 692, 716, 750 (sectie C 1181, Meilust 4); inventarisnummers 577, 694, 745 en WBA, BV BoZ, 1955/88 (Wouwsestraatweg 58).
54. Frits-Willem Diepen * Bergen op Zoom 9 december 1944 en Peter-Diederik Diepen * Tilburg 16 november 1945.
55. WBA, GB BoZ 1926-1971, MV, inventarisnummers 1304, 1337, 1326, 1350, 1389 (sectie H 3758, Wittoucksingel 19).

N.B.

Alle kranten, behalve De Zoom van 8 november 1930, zijn te raadplegen.

Via <https://www.delpher.nl>. Van De Avondster en De Zoom zijn daar slechts een aantal edities uit de jaren 1940-1945 in te zien. De overige jaargangen zijn beschikbaar in de studiezaal van het West-Brabants Archief.

De Zeeuwse kranten kunnen ook via <https://krantenbankzeeland.nl> worden ingezien.

N.V. Garage 'Brabantia' Eindhoven

door Paul Vlemmings

Veel automobielbedrijven kennen een lange historie. Vaak gaan ze van generatie op generatie en bedienen ze jaren achtereen hetzelfde merk. Een, overigens niet geheel willekeurig, voorbeeld van het tegenovergestelde wordt hieronder beschreven.

Op vrijdag 15 juni 1928 zitten ze bij de notaris. Petrus van Rooy, autobusondernemer, Lambertus Staals, monteur, en Pieter Schelling, volgens de annalen reiziger. Ze richten daar een vennootschap van koophandel op met de naam Automobiellaatschappij 'Brabantia'. Doel van het bedrijf is "het exploiteren van een autogarage en den handel in automobielen, motorrijwielen, onderdeelen en aanverwante artikelen, alles in den ruimsten zin des woords". De heren zijn ambitieus. De vennootschap wordt opgericht "voor den tijd van 50 jaar", maar dat kan zelfs worden verlengd. De drie mannenbroeders worden elk eigenaar van twee van de twintig aandelen. De overige aandelen veertien stuks dus) moeten binnen tien jaar geplaatst worden. De heren worden ook alle drie directeur van de vennootschap, die overigens al op 10 december 1928 wordt omgedoopt in N.V. Garage 'Brabantia-Eindhoven'.

Hupmobile
Alfa-Romeo
Mercedes Benz
Morris-cars and Trucks
Rudge-Whitworth Motoren

tevens voor werkelijke Service
bij de N.V. AUTOMOBIEL-MY.

"Brabantia"
wordt gevestigd Boschdijk 198
voorloopige werkplaats te Veldhoven
voorloopig Kantoor Kerkstraat 9,
Telefoon 413.

Wij specialiseeren tevens in
Chevrolet Service,
waarvan wij steeds alle onderdeelen
in voorraad hebben.

Garage Brabantia
OPENT HEDENMIDDAG
3 UUR

Wij hebben de eer onze
geachte clientèle en
belangstellenden tot een
bezoek uit te noodigen,
een uitgebreide serie
FIAT- EN DODGE MODELLEN
zal vanaf heden tot en
met 15 Juni worden
tentoongesteld.

BOSCHDIJK 211
TELEFOON 2361.

afbeelding 1 Advertenties uit het Eindhovensche Dagblad van 30 mei 1928 (links) en de Eindhovensche en Meierijsche Courant van 9 juni 1931 (archief RHCE)

MORRIS' MOTORS



DE ISIS SIX, het nieuwe product van Morris, tot nog toe een geheim, is thans in Nederland gearriveerd; echter was deze wagen geen geheim voor de bevolking uit het ruwe bergland van Wales, waar een serie proefwagens aan de meest gruwelijke en niets ontziende proeven gedurende een tijdvak van 18 maanden werden onderworpen. Nadat bij deze proeven was gebleken, dat deze wagen in alle opzichten de beste zes-cylindere wagen was welke ooit ontworpen en gebouwd is, stelde Sir William Morris erin toe deze wagen op de markt te brengen. Terwijl de prestaties aan het wonderbaarlijke grenzen, verraden de kleuren en lijnen van het geheel den scheppingsdrang van den artist.

Vraagt demonstratie en proefrit bij
N.V. **Garage Brabantia**
BOSCHDIJK 198, EINDHOVEN, TELEFOON 1301.

DE NIEUWE FIAT 6 CYL. TYPE 520



Condolite Interieure
f 3850,-

EEN OPENBARING, DEZE NIEUWE ZES!

Een nieuwe „zes“ heeft de Fiat-fabrieken verlaten, hiermede een geheel nieuwe fase op technisch gebied insidend; een „zes“, welke kracht en snelheid, pracht en gemak paart aan een oersterke soliditeit, waarvan alleen een Fiat-fabriek het wonder-geheim schijnt te bezitten.

Bezichtig eens op Uw gemak dezen nieuwen wagen; met welk een verijnden anaak is alles afgewerkt, welk een charme in lijn en kleuren, hoe behaaglijk en intiem is het interieur.

Eén lichte druk op den starter en de motor loopt, zacht en geruisloos, nauwelijks hoorbaar die geweldige krachtbron daar voor U. De kracht van Uw pink is voldoende om in te schakelen en nuzend schiet ge weg; bliksemsnel trekt hij op, 60 - 75 - 90 K.M. . . . een openbaring!

Hoe vast en rustig ligt de wagen op den weg, hoe zeker snelt ge door de bochten. Hoe gemakkelijk beweegt ge U in het drukke verkeer; zonder overschakelen rijdt ge zoowel 5 sis over de 90 K.M. Dit is werkelijk autorijden; ondervind het zelve, door een proefrit aan te vragen.

6 Cylindere 2 1/2 L. inhoud. - Speciale cilinderkop m. hoog nuttig effect. Krukas 7 x gelagerd. Ontsteking door accubatterij met verdeeler. Trillingdemper. Voorverwarming inlastgassen. Binnenwerkische vierwielremmen. Duoclok. Uitrusting met 4 schokbrekers, richtingaanwijzers, etc.

FIAT GARAGE BRABANTIA
BOSCHDIJK 198
TEL. 1301

Turpedo
f 3450,-

afbeelding 2 Advertenties uit het Eindhovensche Dagblad van 29 september 1929 (links) en 8 september 1928 (archief RHCE)

Twee weken eerder al is het bedrijf van start gegaan (afbeelding 1). De eerste weken zijn de werkplaats en het kantoor voorlopig gevestigd in Veldhoven, maar al medio juli van het oprichtingsjaar verhuizen de activiteiten naar de Boshdijk 198 in Eindhoven. Er wordt geadverteerd met de merken Alfa Romeo, Hupmobile, Mercedes-Benz en Morris ('cars and trucks'). Naast deze automerken voert men ook Rudge-Whitworth motorrijwielen en zijn ze gespecialiseerd in Chevrolet service, van welk merk ze, naar eigen zeggen, steeds alle onderdelen op voorraad hebben. Een paar maanden later (september) wordt ook Fiat aan het assortiment toegevoegd (afbeelding 2). Alfa Romeo, en Mercedes-Benz zijn dan kennelijk al van het toneel verdwenen.

Maar niet alleen merken verdwijnen. Al een jaar na de oprichting verlaat Lambertus Staals het bedrijf (1 augustus 1929). Bij de Kamer van Koophandel wordt expliciet vermeld dat hij uittreedt als directeur. Onduidelijk is of hij nog wel aandeelhouder is of anderszins aan het bedrijf verbonden blijft. Na de Tweede Wereldoorlog wordt hij weer in Eindhoven actief als dealer van onder andere Austin, Borgward, Simca, Chrysler en daarna Opel (in 1998 wordt het bedrijf overgenomen door Driessen). Een half jaar later verlaat ook autobusondernemer Petrus van Rooy de tent (1 januari 1930). Vanaf die datum blijft Pieter Schelling dus als enig directeur over. Ruim een maand later (15 februari 1930) meldt hij dat de veertien niet uitgegeven aandelen inmiddels geplaatst zijn.

Vlemmings

Een van die nieuwe aandeelhouders is de firma Th. Vlemmings in Eindhoven. Firmant Harry Vlemmings en Pieter Schelling kennen elkaar. Zo maken ze samen deel uit van het Saroléa-team dat in 1926 strijdt in de kampioensrit der K.N.M.V.. Is het aandeelhouderschap van Vlemmings een vriendendienst? Of speelt mee dat Vlemmings sinds 1924 dealer is van Chevrolet. En heft hij mogelijk op deze manier een vinger in de pap proberen te krijgen bij een concurrent, die zich immers afficheerde met een specialisatie in Chevrolet service? Het is ze zeker niet te doen om de kip met de gouden eieren. In een brief aan de inspecteur der directe belastingen (1932) schrijft firmant Johan Vlemmings namelijk over dit aandeelhouderschap:

“Wat de kwestie der N.V. Brabantia Eindhoven betreft diene het volgende: Bij aanschaffing der effecten waren wy ons bewust van een spoedige waardevermindering: ten dage van onze toetreding tot genoemde N.V. (Oct 1929) wees de winst- &

verliesrekening van genoemde N.V. een verlies aan van F 167477, terwijl onder de activa een vordering was opgenomen op den directeur ten bedrage van F 717.19, welke vordering op nihil was te beschouwen, aangezien persoon in kwestie onbemiddeld is.”

Bij het genoemde verlies is het de vraag of hier geen puntje is weggevallen. Bijna 170 duizend gulden verlies lijkt zelfs voor die tijd aan de erg hoge kant. Zeventienhonderd gulden is waarschijnlijk realistischer.

Hoeveel aandelen er in omloop zijn is onduidelijk. Volgens een melding bij de Kamer van Koophandel zijn het er twintig (de zes aandelen geplaatst bij de oprichting in 1928 en de veertien volgens melding in februari 1930). Bij een wijziging van de statuten in september 1930 is echter sprake van slechts tien volgestorte en geplaatste aandelen. Van die tien zijn er in 1940 in ieder geval zeven in het bezit van de firma Th. Vlemmings. Overigens worden bij die nieuwe statuten de bevoegdheden van de directeur beperkt tot 2500 gulden. Dit in een kennelijke poging verdere verliezen door onverantwoorde uitgaven te voorkomen.

Maar niet getreurd, de handel gaat door. In 1931 wordt Garage 'Brabantia' ook dealer van Dodge. En er wordt een nieuw pand gebouwd op een terrein aan dezelfde Boshdijk (nummers 209, 211 en 213). Op een terrein van 2.100 vierkante meter wordt een autogarage met showroom en drie bovenwoningen gebouwd van 1.035 vierkante meter. Globale begroting van de bouwkosten is f 30.000. Een jaar na de goedkeuring voor de bouw (juni 1930) wordt het nieuwe pand feestelijk geopend op 9 juni 1931 (zie afbeelding 1 rechts en afbeelding 3).



afbeelding 3 Fragment van een bouwtekening uit 1929 van de nieuwbouw van de N.V. Garage 'Brabantia', Boshdijk 211, Eindhoven (archief RHCE)

“Onder de verschillende garages, welke een gemeente als Eindhoven bezit en wegens de uitgestrektheid bezitten moet zal ongetwijfeld de gistermiddag op de Boschdijk geopende garage Brabantia een voorname plaats gaan innemen,” zo meldt een krant enthousiast. Verschillende moderne machines maken de werkplaats tot een ‘modelinrichting’ waar een oud-chef van de Fiat-importeur in België met de vakkundige leiding is belast. Er is ook een stalling voor 60 à 70 wagens en een flinke showroom met een schitterende glas-in-loodversiering.

Het nieuwe pand opent nieuwe perspectieven. Zo verschijnen er advertenties, zelfs in landelijke dagbladen, waarin “jonge mensen” worden gezocht die, na enige tijd als volontair in het bedrijf werkzaam te zijn geweest, tot zelfstandig verkoper worden opgeleid. Ook stelt General Motors Antwerpen het bedrijf aan tot officieel Opel-dealer voor Eindhoven en omstreken (juli 1931).

Ondanks al dit positivisme moet een jaar later ook Pieter Schelling, die wordt aangeduid als “onbemiddeld” en “reiziger” het veld ruimen (juni 1932). De benaming ‘reiziger’ klinkt weliswaar frivool, maar waarschijnlijk werden in die tijd ook iets respectabeler handelsreizigers zo kortheidshalve genoemd. Voor de kwalificatie ‘onbemiddeld’ komt overigens alleen het alternatief ‘geen cent te makken’ naar voren.

afbouwen

Schelling wordt opgevolgd door Johannes van Geenen (die overigens ook boekhouder is bij de firma Th. Vlemmings). Hij krijgt kennelijk als taak mee de activiteiten af te bouwen, want na zijn aantreden wordt er weinig meer van 'Brabantia' vernomen. Bovendien, als de firmanten Vlemmings serieuze plannen zouden hebben gehad met 'Brabantia', dan zou een van hen wel de directie zijn gaan voeren. Wel wordt de stalling vanaf augustus 1933 gebruikt als uitvalsbasis voor de taxi's van Vlemtax (afbeelding 4).

TELEFOON 3324

Standplaatsen:
 Garage Vlemmings, Stationsplein 6.
 Garage Vlemmings, Stratumshedijk 23.
 Garage Brabantia, Boschdijk 211.
 Garage Vlemmings, Nieuwendijk 25, Geldrop.

Voor klachten over bediening:
 Firma TH. VLEMMINGS, Stratumshedijk 23, Telefoon 3324.

Onderstaande tarieven zijn geheel vrijblijvend, gerekend vanaf Eindhoven (Stratum).

Aalst	± f 0.60	Asten	± f 3.15
Aarle-Rixtel	.. 2.15	Bakel	.. 3.-
Acht	.. 0.80	Boussening	.. 24.50
Amsterdam	.. 16.80	Beek en Donk	.. 2.-
Aken	.. 15.50	Bergen op Z.	.. 12.-
Alkmaar	.. 20.90	Bergeyk	.. 2.50
Almelo	.. 19.70	Best	.. 1.45
Amersfoort	.. 13.-	Bladert	.. 3.20
Antwerpen	.. 11.80	Bolsward	.. 32.60
Apeldoorn	.. 13.80	Borkel en Schaft	.. 2.30
Arnhem	.. 10.15		
Assen	.. 28.50		

Voordeelige Luxe En Makkelijke TAXI.

De Luxueuze donkerblauwe 6 CVL. CHEVROLET Taxi's.

afbeelding 4 Fragmenten uit een folder van Vlemtax, 1933 (archief F. Vlemmings)

BEZOEK DE GROOTE ADLER TENTOONSTELLING
 In onze showrooms.
 Wij exposeren tot en met Zondag 24 dezer de complete serie 1937 modellen:
ADLER TRUMPF ADLER TRUMPF JUNIOR
 1.7 Liter 1 Liter
ADLER DIPLOMAT
 3 Liter

De wagens met de oudste reputatie en de nieuwste vindingen! Dank zij hun hypermoderne constructie (voorwielaandrijving, onafhankelijke veering), hun ongeëvenaarde prestaties, hun buitengewoon lage aanschaffingsprijs en onderhoudskosten neemt de populariteit van de Adler automobielen dag aan dag toe! Ook in ons land! U moet deze wagens gezien en gereden hebben om te kunnen beoordelen wat Europa op 't gebied van automobielbouw presteert!

AUTOBEDRIJF JAN VAN ZEELAND
 EXPLOITANT GARAGE „BRABANTIA“
 BOSCHDIJK 211 TEL. 2361 EINDHOVEN

NASH met 40.000KM

ROND DE AARDE GARANTIE!

Nog nimmer heeft men U 40.000 K.M. garantie op een automobiel durven geven. Wij hebben echter zoveel vertrouwen in de kwaliteiten van de nieuwe NASH, dat wij U des geweldige garantie gerust kunnen geven. Doch buiten deze ongehoord grote garantie biedt NASH U nog talrijke andere voorrechten, die geen enkel ander merk bezit en die U in den catalogus, dien wij U op aanvraag gaarne toezenden, beschreven vindt. Doch nog beter is het om zich persoonlijk te overtuigen van de enorme waarde, die U thans in een NASH geboden wordt. Rijdt eens met 'n NASH en onderzocht zelf, dat er thans geen automobiel bestaat, die bij een NASH ook maar in de schaduw kan staan. En dan, vergeet niet, dat een NASH niet alleen goedkoop in aanschaffing, doch ook bijzonder goedkoop in onderhoud is.

NASH
JAN VAN ZEELAND
 BOSCHDIJK 251 TELEFOON 2361

afbeelding 5 Advertenties uit de Eindhovensche en Meerijsche Courant van 18 januari 1937 (links) en 25 juni 1938 (archief RHCE)

Toch is het daarmee nog niet helemaal gedaan met de zaak. Op 1 januari 1937 neemt Jan van Zeeland de exploitatie op zich van Brabantia. Hij is een neef(je) van de firmanten Vlemmings. Deze nieuwe exploitant verwerft achtereenvolgens dealerschappen van Adler, Willys, Nash en Packard (afbeelding 5). Van Geenen, nog altijd de directeur van de N.V., verklaart bij de Kamer van Koophandel dat Jan van Zeeland het pand aan de Boschdijk huurt en er zaken doet onder de naam 'Jan van Zeeland Exploitant Garage Brabantia'. Door een omnummering van percelen aan die Boschdijk verandert overigens het huisnummer in januari 1939 van 211 in 251. Ook de episode Van Zeeland duurt echter maar kort. Per 1 juli 1939 wordt zijn hoofdstuk gesloten.

Voor het pand aan de Boschdijk is inmiddels een nieuwe huurder gevonden. Op 23 juni 1939 opent daar een nieuwe Ford-dealer, de Obam (Oostbrabantsche Automobielen Maatschappij), haar deuren. Een jaar later al verhuist Obam naar de Aalsterweg, eveneens in Eindhoven (zie *Conam* 2013/1 en 2013/2; red.).

Het doek voor de N.V. Garage 'Brabantia' valt als het op 31 december 1941 in liquidatie gaat en op 15 december 1942 definitief wordt opgeheven. Aan het Brabantia-avontuur houdt Vlemmings weliswaar een kater over in de vorm van twee nagenoeg oninbare vorderingen op de 'onbemiddelde' ex-directeur Pieter Schelling en ex-exploitant neef Jan van Zeeland maar daar staat tegenover dat het pand aan de Boschdijk 251 eigendom wordt van de firma Th. Vlemmings. Lang genieten de firmanten daar echter niet van, want al in 1945 wordt het pand geruild voor acht woonhuizen in Eindhoven en Aalst.



afbeelding 6 Het pand Boschdijk 249A in juni/juli 1973 (archieff Paul Vlemmings)

Jaren later krijgt dit verhaal nog een kort staartje. In 1966 wordt aan de Boschdijk nummer 249A het

autoverhuurbedrijf Achilles gevestigd. Inderdaad in het zelfde pand waar Brabantia in gevestigd was. Een paar jaar later wordt aan de verhuur ook de verkoop van Audi toegevoegd. Dit dealerschap wordt in 1973 overgenomen door Vlemmings, en zo prijkt jaren later, weliswaar provisorisch met witte kalk, toch nog even die naam op de gevelruiten (afbeelding 6). Dit duurt echter maar een maand: na de overname in mei volgt al in juni de verhuizing naar een nieuw pand aan de Bisschop Bekkerslaan in Eindhoven.

bronnen:

- advertentie Achilles Autoverhuur, *Eindhovens Dagblad*, 26 maart 1966
- advertentie General Motors continental S.A., *Eindhovensche en Mererijsche Courant*, 16 juli 1931
- advertentie N.V. Garage 'Brabantia', *Algemeen Handelsblad*, 4 juli 1931
- advertentie OBAM, *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 22 juni 1939
- advertentie Vlemtax, *Eindhovensche Dagblad*, 11 en 12 augustus 1933
- advertenties Jan van Zeeland, *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 13 januari 1937 t/m 24 december 1938
- advertenties N.V. Garage 'Brabantia', *Dagblad van het Zuiden*, 21 januari, 20 augustus en 15 december 1942
- advertenties N.V. Garage 'Brabantia', *Eindhovensche Dagblad*, 30 mei 1928 t/m 22 september 1932
- advertenties N.V. Garage 'Brabantia', *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 22 juni 1928 t/m 3 september 1932
- artikel: Autobedrijf Jan van Zeeland, *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 17 januari 1937
- artikel over opening Garage Brabantia, *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 10 juni 1931
- Gemeente Eindhoven, Bouwvergunning Boschdijk 211 Eindhoven, 19 juni 1930 no. 442 (archieff RHCE = Regionaal Historisch Centrum Eindhoven)
- Handelsregister Kamer van Koophandel Eindhoven, Achilles Garage Eindhoven, Dossier no. 25539 (archieff BHIC = Brabants Historisch Informatie Centrum)
- Handelsregister Kamer van Koophandel Eindhoven, Jan van Zeeland Exploitant Garage 'Brabantia', Dossier no. 9715 (archieff BHIC)
- Handelsregister Kamer van Koophandel Eindhoven, N.V. Garage 'Brabantia' Eindhoven, Dossier no. 6172 (archieff BHIC)

- bericht over gewijzigde statuten N.V. Garage 'Brabantia', *Nederlandsche Staatscourant*, 4 september 1930, no. 171
- bericht over statuten N.V. Garage "Brabantia" Eindhoven, *Nederlandsche Staatscourant*, 14 februari 1929, no. 32
- rapporten inzake de balans per 30 november 1940 t/m 1945 der firma Th. Vlemmings Eindhoven (archieff Paul Vlemmings)
- brief van firma Th. Vlemmings aan Inspecteur der directe belastingen d.d. 25 maart 1932 (archieff Paul Vlemmings)
- folder Vlemtax, 1933 (archieff F. Vlemmings)

Van de redactie

Misschien valt het niet eens op, maar dit *Conam Bulletin* is anders dan het vorige. En dan hebben we het niet over de inhoud. Met ingang van dit nummer is de Conam overgestapt naar een andere firma waar men clubbladen kan maken: Sjef. Ons blad wordt nu gemaakt met een ander programma en gedrukt door een andere drukker. Het opmaakprogramma is nu gewoon MS Word en doet wel gewoon wat er verwacht wordt. Het oude programma was regelmatig heel erg tijdrovend bij het zetten en had allerlei beperkingen. Dit gaf nog wel eens onbedoelde en onverwachte resultaten en dat was helaas in eerdere CB's wel eens merkbaar, als fouten niet tijdig werden opgemerkt. Nu gaat de opmaak vier keer makkelijker. En het drukwerk is ook nog eens iets goedkoper. Wij hopen uiteraard dat deze overstap ons, de redactie, maar ook de lezers goed gaat bevallen.

Het is vooral de bedoeling dat u niets opvalt. Maar dat lukt niet helemaal. Een kleine wijziging is de inhoudsopgave. Deze wordt nu automatisch aangemaakt met vanzelf de verwijzing naar de goede pagina. Daarvoor moest de naam van de auteur in de inhoudsopgave vervallen. Maar bij het artikel zelf staat de naam er gewoon als vanouds bij. Verder zijn er hoogstens kleine details veranderd. Opmaakgevoelige zaken als tabellen, gearceerde tekstvlakken en voetnoten gaan nu eenvoudig en geven ons meer mogelijkheden. Vanaf 2014 kunnen auteurs dus ook meer eisen stellen aan de manier waarop hun artikelen worden afgedrukt.

De redactie wenst de leden van de Conam, overige lezers van dit blad en ook het *Conam Bulletin* zelf alle goeds voor 2014, mede namens het Conam-bestuur.

Nieuws

Nederlandse Mini gerestaureerd

Bij VDL Nedcar in Born werd eind oktober een tot nieuwstaat gerestaureerde Mini uit 1959 onthuld. Het gaat om een destijds in Nederland geproduceerd exemplaar. Net als zijn nazaten die vanaf de tweede helft van volgend jaar bij Nedcar van de band zullen lopen. Als inleiding op die gebeurtenis besloot BMW Group Nederland op zoek te gaan – onder nadere via de Conam – naar een overgebleven exemplaar van de circa 4000 mini's die in de jaren vijftig en zestig in Amersfoort werden geassembleerd bij J.J. Molenaars Automobielfabrieken. Uiteindelijk werd in Groningen een in verregaande staat van ontbinding verkerend

exemplaar uit het eerste productiejaar 1959 aangetroffen. De restauratie, waar vijf VDL Nedcar-medewerkers in mei aan begonnen, is in oktober afgerond. Met name in het herstellen van het plaatwerk en het vinden van ontbrekende onderdelen ging veel tijd zitten. De Mini werd volledig in originele staat hersteld en kreeg zijn oorspronkelijk kleur Farina Grey. Nu de restauratie is afgerond krijgt de Austin Seven een plaatsje in de hal van VDL Nedcar en zal daarnaast een tournee maken langs internationale autotentoonstellingen.

Jan Baakman – Rijwielfabrikant en garagehouder te Assen

door Hans Waldeck en Henk-Jan Baakman

In november 2010 stond Henk-Jan Baakman in het Louwman Museum oog in oog met een echte Phänomobil uit 1912. Op het bijschrift las hij: Al lijkt het een wat fragiel en experimenteel voertuig, deze Duitse Phänomobil is in zijn tijd een zeer succesvolle auto waarvan van 1907 tot 1927 enige duizenden zijn gemaakt. Zelfs Nederland heeft een importeur: Baakman in Assen, die de auto aanbood zowel voor dienst, als voor toerisme en wedstrijden.

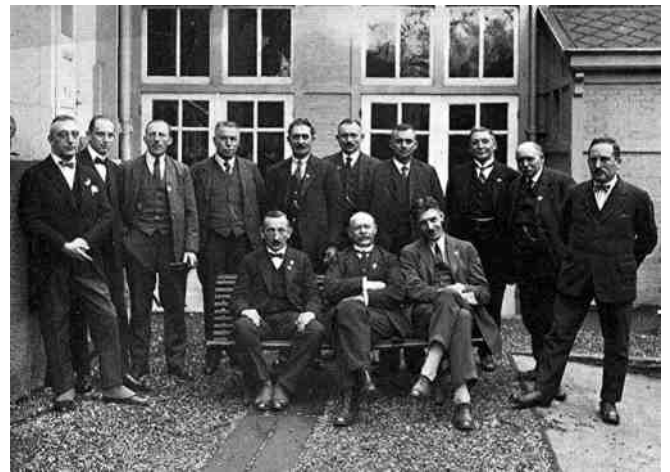
Natuurlijk wist Henk-Jan van het bestaan van Garage Baakman. Hij had foto's gezien en zijn vader had hem erover verteld. Na die ontmoeting met een echte Phänomobil kreeg hij steeds meer de behoefte om het ontstaan, het bestaan en het verdwijnen van Garage Baakman te onderzoeken. Baakman: "Via de site van de Conam vond ik twee vermeldingen op de naam Baakman in het overzicht van rijksnummerbewijzen. Dit was voor mij de aanleiding om lid te worden van de Conam en zo in contact te komen met kenners die mij verder konden helpen met Garage Baakman." Begin 2011 presenteerde hij zichzelf in het Conam Bulletin. Nog geen dag later kreeg hij van Hans Waldeck een mail met de volgende inhoud: 'Je belangstelling voor het autobedrijf Baakman is mij uit het hart gegrepen. Een begin van de geschiedschrijving van dit bedrijf ligt bij mij al op de plank! Mijn belangstelling gaat uit naar de geschiedenis van het ziekenvervoer in Nederland.' Het contact was gelegd, met als resultaat een gezamenlijk artikel over Garage Baakman.

de brandmeester-generaal Jan Baakman

De familie Baakman was vanuit hun gereformeerde achtergrond in de eerste helft van de twintigste eeuw een maatschappelijk zeer betrokken familie in Assen. Men genoot bekendheid als rijwielfabrikant en later als garagebedrijf met dealerschappen van bekende automerken. Maar men nam ook deel aan tal van maatschappelijke organisaties zoals de brandweer, het schoolbestuur, het Nederlandse Rode Kruis en de Bescherming Bevolking, waarvoor men ook koninklijk werd onderscheiden. Jan Baakman was daarnaast vrij succesvol importeur van de Duitse Phänomobil--automobielen. In de jaren dertig was hij ook ziekenvervoerder.

Jan Baakman (*Assen, 16 december 1867 - †Peest (Norg), 21 augustus 1933) was een sociaal bewogen man. Zoals bleek bij diens begrafenis: op 65-jarige leeftijd was hij, toen hij zich als brandmeester-generaal 's avonds naar een brand in de boerderij van dominee Klimp spoedde, aan een hartinfarct overleden. Hij was

"geen man van het woord, maar van de daad", zoals de gereformeerde predikant Bos aan de groeve memooreerde. Volgens wethouder Van Leusen had hij veel voor de gemeenschap gedaan: "Als men van de brandweer sprak, dan sprak men over den heer Baakman". Vele jaren had hij volgens een andere spreker als secretaris bovendien zijn beste krachten gegeven aan het werk van de beide christelijke scholen in Assen. Maar volgens weer een ander ook aan de Motorclub Assen, waarmee hij aan de wieg van de Asser TT had gestaan. Als organisator en initiatiefnemer werd Jan Baakman op vrijdag 21 juli 1922 tijdens de oprichtingsvergadering benoemd tot tweede voorzitter van de Motorclub Assen en Omstreken, de organisator van wat later de TT van Assen zou worden.



afbeelding 1 Het hoofdbestuur van de Bond van Rijwielherstellers en -handelaren in Nederland (BRHN). De foto dateert vermoedelijk uit de jaren twintig. In het midden zit Jan Baakman. (bron: www.rijwiel.net)

Baakman was in staat bij problemen een objectief oordeel te vellen, ook wanneer een terechtwijzing daarbij noodzakelijk was. Een vriendschap ging daarmee nooit verloren. Hij was tevens gedurende 25 jaar - van 1899 tot 1924 - voorzitter geweest van de Bond van Rijwielherstellers en -handelaren in Nederland (afb. 1). Een functie die hij niet geambieerd had, maar wel "met beleid en kracht vervulde en allen volgden hem gaarne. Men zag in hem een soort bondsvader, in hem had men het volle vertrouwen". Ook de middenstand zwaaide hem lof toe, omdat men "steeds getroffen [was geweest] door de belangeloosheid en de groote beslistheid". Net als de Oranjevereniging was Baakman voor zijn werkkraft geleid door "het drievoudig snoer: God, Oranje, Nederland". Van 1923 tot 1927 was Jan Baakman raadslid van de gemeente Assen voor de Anti-Revolutionaire Partij (ARP). Voor zijn onbezoldigde werk voor de vrijwil-

lige brandweer - en ongetwijfeld ook voor zijn vele andere verdiensten aan de samenleving betoond - werd hij ter gelegenheid van de verjaardag op 25 augustus 1925 van koningin Wilhelmina benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

De grootvader van Jan was als meester-smid in 1825 uit Neuenhaus (vlak over de Duits-Nederlandse grens bij Hardenberg) naar Assen gekomen. Deze Harm Hendrik Baakman huwde in 1827 in Assen met Catharine Geurdes. Zij kregen vijf kinderen. Hendrik Jan - de vader van Jan Baakman - werd als derde kind en eerste zoon op 27 september 1836 in Assen geboren. Ook hij werd (grof- of kachel-)smid in Assen. Uit zijn huwelijk met Grietje Buning werden acht kinderen geboren. 'Onze' Jan Baakman was het derde kind en de eerste, ook een beetje dominante, zoon. Hij bleef evenals zijn ouders wonen in de Alteveerstraat 14. Ook hij werd smid van vooral allerhande gereedschappen en hekwerken voor het boerenbedrijf. Hoefijzers en paarden beslaan behoorden bij de werkzaamheden. Jan zou zich tezamen met zijn tien jaar jongere broer Hendrik (*Assen, 5 december 1877 - †Assen, 21 oktober 1959) echter ontwikkelen tot rijwiel­fabrikant, auto-importeur, garagehouder en ... ziekenvervoerder. Uit brieven aan de burgemeester 'der stad Assen' uit 1841 en 1852 blijkt overigens dat de genoemde grootvader van Jan Baakman zich al bezighield met voertuigen. Hij was geëngageerd tot het inspecteren van diligences. Harm Hendrik schreef brieven over de uitslag van zulke inspecties aan de burgemeester van Assen.

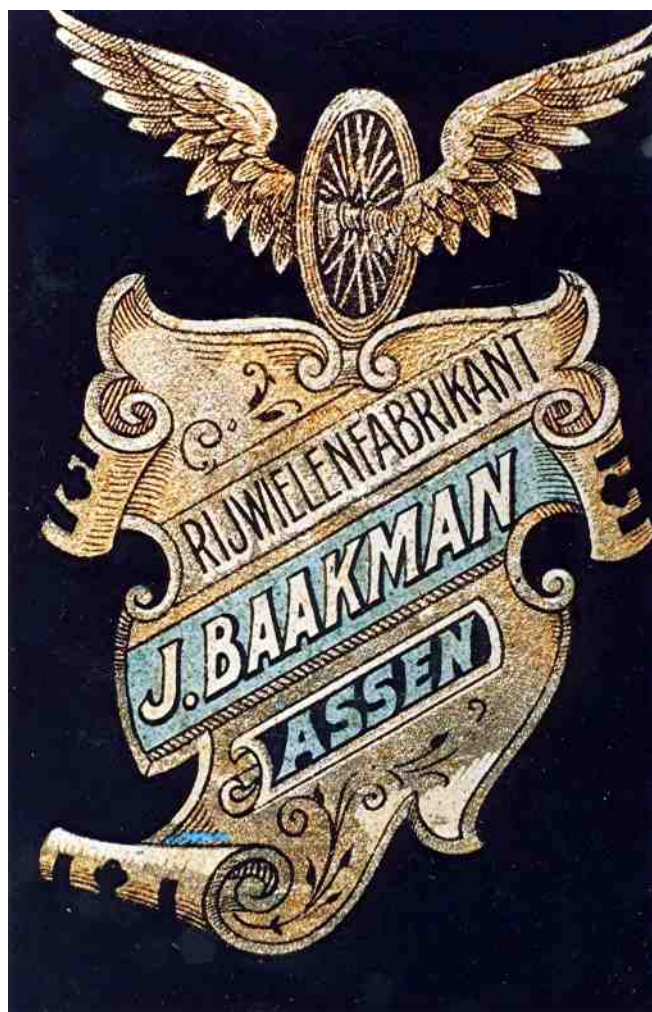


afbeelding 2 Jan Baakman (links met snor) met personeel omstreeks 1900. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

'Hermes-machines'

Aan het eind van de negentiende eeuw werd de fiets een vervoermiddel voor iedereen. Niet in de laatste plaats door de aandacht van de A.N.W.B., de nationale wielrijdersbond, die in 1896 was opgericht als voortzetting van de op 1 juli 1883 in Utrecht op de Maliebaan opgerichte Nederlandsche Vélocipèdis-

ten-Bond. Overal in het land werden fietstochten en fietswedstrijden georganiseerd. Jan Baakman liet zich daarbij niet onbetuigd. Hij reed diverse wielervedstrijden en won bijvoorbeeld in 1888 tijdens een rijwiel­tentoonstelling in Hogeveen een eerste prijs op een houten(!) vélocipède. Hij was initiatiefnemer en actief lid van de Asser Wielerclub 'Hermes', die op 7 september 1892 werd opgericht. In datzelfde jaar werd hij derde in het kampioenschap van Drenthe. Jan zou uiteindelijk een 25-tal prijzen op zijn fiets in de wacht slepen.



afbeelding 3 Embleem van rijwiel­fabrikant Jan Baakman. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)

Algemeen wordt aangenomen dat Jan Baakman in 1885 aan de genoemde Alteveerstraat een rijwiel­bedrijf annex reparatie-inrichting vestigde. Direct bewijs hiervan ontbreekt. Jan was in 1885 slechts 18 jaar. Later is dit rijwiel­bedrijf overgegaan in de vennootschap onder firma J. Baakman. De vennoten waren Jan en zijn broer Hendrik (afb. 2). Zij fabriceerden rijwiel­len onder de merknaam Hermes (afb. 3).

Op 1 november 1945 droegen de erven van Jan Baakman de groothandel in rijwiel­len en onderdelen over aan J. Huizing uit Hogeveen (en niet aan de Fa. R. Huizing uit dezelfde plaats, zoals in de aankondiging

vermeld stond). In de aankondiging van 26 oktober werd deze overdracht gemotiveerd “wegens onze uitgebreide zaken, Autogarage en Rijwieldetelzaak, deze afdeling in handen te moeten geven aan iemand, die zich hieraan ten volle kan wijden” en die bovendien een elfjarige ervaring had.

HERMES RIJWIELMOTOR.



Het HERMES Rijwiel met „SACHS”motor, met twee versnellingen, vrijloop en platenkoppeling biedt den verbruiker de grootst mogelijke bedrijfszekerheid. Door den **lagen bouw bevordert** het gemakkelijk sturen en voorkomt het slippen. De motor is uiterst soepel, weegt slechts 8 K.G. en kan het rijwiel een snelheid geven van 30 K.M. per uur. Op de kleine versnelling kunnen hellingen worden genomen tot 18 %, en evenzoo zelfs zeer slechte zandwegen. Op de achterbagagedrager kan zonder eenige hinder gemakkelijk bagage worden meegenomen. Op pl.m. 40 K.M. wordt slechts één Liter brandstof gebruikt.

Prijs van een solied Rijwiel met Sachs motor, geheel compleet 190.00 Gld.
 Prijs van den Motor met alle toebehooren, doch zonder rijwiel 110.00 Gld.

Firma J. BAAKMAN, Alteveerstr. 14-18, Assen

afbeelding 4 Een advertentie voor een Hermes-rijwiel met Sachs-motor van Jan Baakman. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)

Naast wielervedstrijden en clubritten organiseerde de Asser wielclub met genereuze steun van Jan ook feestavonden. Hij beoogde daarmee natuurlijk zijn fietsen te kunnen verkopen. In het eerste lustrumjaar werd in de avond van 24 maart 1897 een dergelijke soiree in het Concerthuis gegeven, die een aantal jaren zou worden herhaald. In de zaal werden op de fiets diverse figuren op muziek getoond. De Provinciale Drentsche Courant schreef op 13 maart 1899 naar aanleiding van de soiree twee dagen tevoren, dat “de sierlijkheid, waarmede de verschillende figuren werden gereden, de elegante wendingen en de op gelijken tijd en maat gemaakte bewegingen ... uitroepen van bewondering onder het publiek [veroorzaakten] voor de correcte wijze, waarop het zaalrijden plaatsvond”. Ook de Nederlands kampioen kunstrijden, de heer F. L. Heimel, oogstte “met zijn zeer verrassende toeren” veel bijval. Hij werd “krachtig toegejuicht en (werd

ten slotte tweemaal teruggeroepen”. De toeschouwers van in baltoiletten gestoken dames en in contrasterend zwart geklede heren gezeten onder en op de balkons, waren dus enthousiast. Jan Baakman had voor deze soirees steeds zijn door hemzelf aan de Alteveerstraat 14 en 16 gefabriceerde 'Hermes-machines' - zo werden rijwielen vaak genoemd - ter beschikking gesteld. Ze werden soms al tijdens de feestavond verkocht! Ook Engelse fietsen werden onder deze handelsnaam - hetgeen in die tijd niet ongebruikelijk was - aan de man gebracht.

Als dan in het begin van de twintigste eeuw ook in Drenthe de explosiemotor zijn intrede doet, is Jan er als de kippen bij. Zijn rijwielen werden uitgevoerd met Sachs- en Minerva-motoren (afb. 4). Met de laag in het frame hangende motor konden snelheden tot 30 kilometer per uur gehaald worden. De fiets met hulpmotor had ook een versnelling, waarmee – zo werd beweerd – hellingen tot 18% genomen konden worden en zelfs zandwegen vormden geen obstakel. Voor 190 gulden stond een dergelijke motorfiets voor de deur. Men kon de motor ook apart aanschaffen en op zijn eigen fiets laten monteren. In januari 1905 kreeg Jan van het stadsbestuur een vergunning voor een ‘bergplaats voor benzine’. Misschien was dat wel de eerste ‘benzinepomp’ in Assen [1].



afbeelding 5 De Alteveerstraat 14 in Assen vóór de brand in 1905. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

Op 8 augustus 1905 sloeg echter het noodlot toe toen om negen uur 's avonds een medewerker van Baakman bij het werken in de vroegere smederij een brandende fietslantaarn liet omvallen. Het vuur greep snel om zich heen. Het pand was niet meer te redden en de brandweer richtte zich op de bescherming van de belendende percelen. Zo kon het links gelegen, naar voren uitspringende woonhuis van Jan Baakman worden gered (afb. 5). Hij was die dag niet in de stad. De Provinciale Drentsche en Asser Courant deed verslag: “In den brand zijn 5 motor- en 15 gewone fietsen verloren gegaan”.

Op de plek van de brand, half voor het woonhuis van Baakman, werd een nieuwe fietsenwinkel gebouwd in een lichte steen met een torentje (afb. 6). De woonkamer van Baakman werd later de showroom van de garage (afb. 7).



afbeelding 6 De nieuwbouw na de brand in 1905 aan de Alteveerstraat 14 in Assen. Let op de Phänomobil voor de deur. (bron: Drents Archief, Assen)



afbeelding 7 De Alteveerstraat 14 in Assen omstreeks 1950. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

de eerste automobielen

In het begin van de twintigste eeuw zou Jan Baakman samen met zijn broer Hendrik zelf een vierwielig voertuig hebben gebouwd. Op een foto van dit voertuig met aan het stuur Jan en in de stoel Hendrik staat in het handschrift van Jans enige zoon Hendrik-Jan (1900-1980): “J. Baakman en H. Baakman met eigen gemaakte automobiel” (afb. 8).

Deze 'automobiel' is zonder twijfel een De Dion-Bouton tricycle uit 1898 met een door De Dion-Bouton vervaardigd voorzetstuk met twee wielen en een zetel,

waardoor het een zogenaamde quadricycle werd. De vervaardiging van deze De Dion-Bouton werd zowel in Frankrijk als daarbuiten in licentie gegeven. Max Cudell in het Duitse Aken was sinds 1898 een dergelijke fabrikant van driewielers en voiturettes in licentie van De Dion-Bouton. Van 1904 tot 1908 bouwde hij samen met zijn broer Paul (in Berlijn) ook automobielen naar een ontwerp van Karl Slevogt [2].

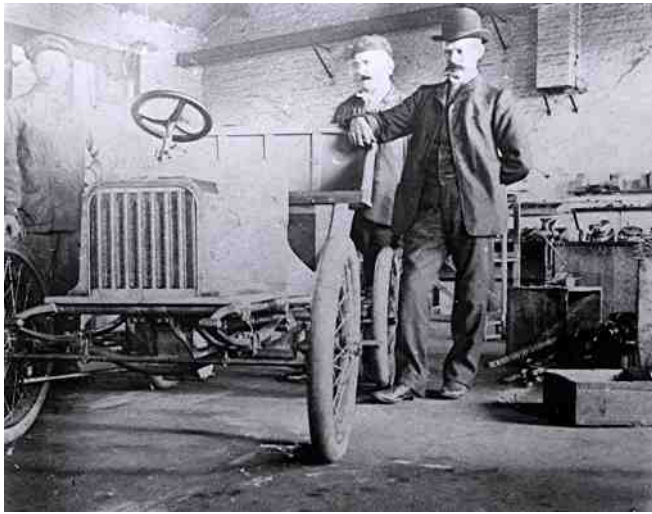


afbeelding 8 Jan en Hendrik Baakman met hun 'eigen gemaakte' automobiel, die een De Dion-Bouton blijkt te zijn. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

In de Lijst van volgnummers der vergunningen voor het berijden van rijkswegen, die van 1898 tot en met 1905 werden afgegeven, komt Jan Baakman tweemaal voor. Op 18 april 1900 kreeg hij samen met de kandidaat-notaris Petrus Harmanus Heerma van Voss (1866-1930) het volgnummer 179 voor een Cudell van 170 kg [3]. Jan kende Heerma van Voss als lid van de Asser Wielerclub 'Hermes'. In 1900 bestond nog geen officiële importeur van Cudell in Nederland [4]. Het vermoeden bestaat nu, dat Jan en Hendrik Baakman - wellicht met hulp van Heerma van Voss - zelfstandig een dergelijke Cudell met een voorzetstuk van twee wielen en een zetel in Aken hebben besteld. Het wagentje zal in een krat naar Assen zijn opgestuurd om aldaar door beide broers in elkaar te zijn gezet. Dit laatste verklaart de handgeschreven tekst op de foto van zoon , die in datzelfde jaar nog geboren moest worden.

Ruim een jaar later, op 11 november 1901, kreeg dezelfde Heerma van Voss samen met Jan Baakman vergunning 232 voor een Vivinus. Alexis Vivinus was aanvankelijk een Franse rijwielfabrikant in Schaerbeek-Brussel en begon in 1895 met de import van Benz-automobielen. In 1899 kon hij met financiële hulp van Graaf de Liedekerke een eigen atelier voor de fabricage van voiturettes beginnen, waarmee hij ook

in Nederland succesvol is geweest. Na de liquidatie van zijn bedrijf in 1912 ontwikkelde hij voor het Belgische automerk Minerva een achtcilinder-in-lijn motor [5].



afbeelding 9 Hendrik Baakman met een Minervette. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

Op een foto - mogelijk uit 1905 - staat Hendrik Baakman naast een automobiëlchassis van een Minervette uit 1904-1905 (afb. 9). Het zou de derde automobiël van de gebroeders Baakman kunnen zijn. De automobiëlcarrosserie lijkt in aanbouw. Het was in die jaren niet ongebruikelijk, dat het chassis met de motor en de motorkap zonder carrosserie van de fabriek betrokken werd en dat door een lokale rijtuig- of wagenbouwer de carrosserie toegevoegd werd. Het voormalige grote Belgische automerk Minerva presenteerde de ééncilinder 5pk Minervette met een buizenchassis, twee versnellingen en kettingaandrijving op de Parijse Salon van december 1904. Het was in die tijd één van de goedkoopste automobiëlen op de markt (in Engeland slecht 106 pond). Toch zou het wagentje nog geen jaar geproduceerd worden [6].

Jan Baakman was één van de eersten die in 1906 een provinciaal Drents kenteken kreeg. Het werd D-25, dat mogelijk op de genoemde Minervette gevoerd werd. Jan zou graag D-1 gehad hebben, maar dit kenteken kwam op naam van de eerste autobezitter in Drenthe: de Asser advocaat jhr. mr. Hendrik Gerard van Holthe tot Echten (1852-1940) [7]. Voor een Benz van het model Duc (of Ideal) kreeg hij op 9 augustus 1899 het rijksnummerbewijs 112 (afb. 10). Deze Benz zou via Jan Baakman geleverd zijn door een Amsterdamse importeur [8], maar Benz werd van 1897 tot 1903 in Nederland vertegenwoordigd door M.W. Aertnijs uit Nijmegen [9].

De kennismakingen met de automobiël zou een bepalende wending geven aan de ambities van Jan Baakman en zijn broer Hendrik.



afbeelding 10 Rijksnummer 112 op de Benz uit 1899 van jhr. mr. H.G. Van Holthe tot Echten. (bron: coll. Martin Hiemink, Assen)

auto-importeur voor Phänomobil

Jan Baakman werd op enig moment aan de Alteveerstraat 14 importeur in Nederland van het merk Phänomobil (afb.11) [10]. Jan zou - samen met vriend H. Dieters - op een tentoonstelling in Berlijn in contact gekomen zijn met Gustav Hiller, de man achter dit merk [11].



afbeelding 11 Een Phänomobil-adevertentie uit omstreeks 1917 van J. Baakman. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)

Hendrik-Jan werd voor zijn vader Jan vertegenwoordiger in rijwielen en rijwielonderdelen voor de gehele provincie Drenthe (afb. 12). Hij had voor zijn werk de beschikking over een dergelijke Phänomobil en later een Chevrolet. Hij was in de Eerste Wereldoorlog

opgeroepen voor de Militie. Na de oorlog ging hij op 31 maart 1921 als vrijwilliger met groot verlof bij het Landstormkorps 'Assen' 4e compagnie om op 15 september 1924 weer als vrijwilliger bij de schoolcompagnie van de Motordienst geplaatst te worden. Daar zou hij blijven tot zijn eervol ontslag als sergeant bij de Vrijwillige Landstorm op 28 februari 1937.

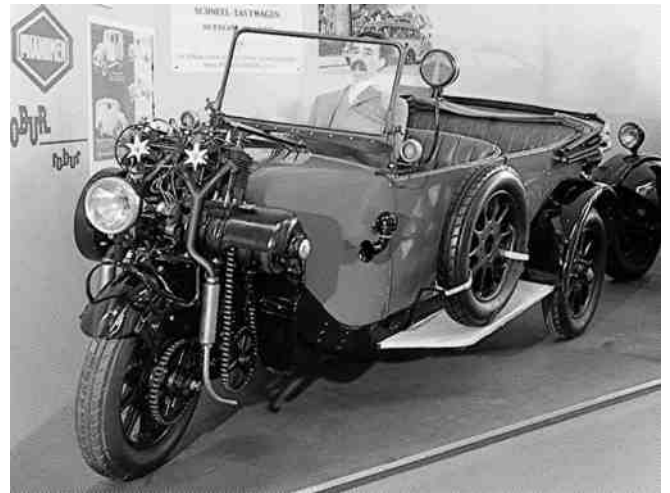
In die jaren kreeg hij onder andere les in motortechniek, waarvan hij veel voordeel had in het bedrijf van zijn vader. Ook hij werd overigens naast andere maatschappelijke functies uiteindelijk adjunct-hoofdbrandmeester, tot zijn eervol ontslag per 1 januari 1961 [12].



afbeelding 12 Hendrik-Jan Baakman met zijn Chevrolet 1924-1925, die op 20 maart 1927 in Haulerwijk te water raakt, omdat Hendrik-Jan vergat de handrem vast te zetten. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

De Phänomobil-driewielers kwamen uit de Phänomen-Fahrradwerke Gustav Hiller (1907-1910; van 1910 tot 1927 Phänomen-Werke Gustav Hiller AG) uit Zittau, die in 1907 was opgericht door Karl Gustav Hiller (1863-1913). Hiller was een bekende rijwielfabrikant, die in 1901 ook motorfietsen was gaan produceren. In 1907 startte hij met de bouw van driewielige automobielen, die zich tot 1927 vooral als taxi, maar ook als bestelwagen, op enige populariteit mochten verheugen. De Phänomobil had slechts één voorwiel, dat met een ketting werd aangedreven door een viercilinder dwarsgeplaatste motor (na 1912, daarvoor was er een andere motor) bovenop het voorwiel (afb. 13). Dit voorwiel met bovenop geplaatste motor werd bestuurd met een stuurstang [13].

Jan Baakman importeerde de Phänomobilen over de weg vanuit Zittau naar Assen. Op foto 14 zien we Jan samen met dr. J. Staal met twee Phänomobilen onderweg van Zittau naar Assen (circa 750 km). Op de achtergrond zien we het Völkerschlachtdenkmal in Leipzig. Dit Denkmal is in 1913 ingewijd door keizer Wilhelm II en herinnert aan de slag bij Leipzig in 1813. Op de foto is het Denkmal nog in aanbouw. De foto is dus waarschijnlijk van voor 1913 (afb. 14).



afbeelding 13 Een Phänomobil uit 1924 in het Verkehrsmuseum Dresden. (foto: Verkehrsmuseum Dresden)



afbeelding 14 Jan Baakman met een Phänomobil in Leipzig, vermoedelijk vóór 1913. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)



afbeelding 15 De Phänomobil van Confiserie Chocolaterie Royale van J.A. Krul in Den Haag. (bron: coll. B. Frequin, Voorburg)

Uit een brief van Jan Baakman van 21 oktober 1915 - dus tijdens de Eerste Wereldoorlog! - blijkt dat hij een dergelijk voertuig als bestelwagen heeft geleverd aan de bekende Haagse Confiserie Chocolaterie Royale J. A. Krul aan het Noordeinde in Den Haag (afb. 15) [14]. Phänomen schakelde na 1927 geheel over op de bouw van vrachtwagens. Na de Tweede Wereldoorlog werd het bedrijf in Oost-Duitsland genationaliseerd. De vrachtwagens werden daarna tot in de jaren negentig gefabriceerd onder de naam Robur. De import van de Phänomobil leidde - wellicht in navolging van de voor de rijwielverkopen nuttig gebleken fietsclub en soirees - tot de oprichting van een Phänomobilclub in Assen (afb. 16) [15]. Jan Baakman gaf ook rijles in deze automobielen.



afbeelding 16 Jan Baakman leunend tegen zijn Phänomobil met het provinciale kenteken D-25 met rechts naast hem zijn vrouw Bouwina Smallenbroek, vermoedelijk tijdens de Drie Provinciën Toer op 28 juni 1915 van de Noord-Nederlandsche Motorclub op de kop van de Vischmarkt bij café 'De Kroon', de startplaats van de betrouwbaarheidsrit. Het straatje rechts is het Koude Gat. Het gebouw links staat ter plaatse bekend als 'De Klok', vanwege het gevelsteentje met een klok. (bron: coll. Arend Middel, Assen; Algemeen Handelsblad van 28 juni 1915)

Jan Baakman en de TT van Assen

In 1922 werd in Assen de Motorclub Assen en omstreken opgericht. De oprichters Baakman (afb. 17), Kramer, Hof, Mulder en Dieters hadden bijzondere plannen. In die periode had Engeland haar TT races en andere landen hadden hun Grand Prix races. In Nederland werden toen alleen races op grasbanen en enkele betrouwbaarheidsritten gereden. De heren van de Motorclub Assen wilden een wegwedstrijd met als doel: "de rijkunst en het uithoudingsvermogen van de rijders, alsmede de betrouwbaarheid van de machines op de proef te stellen". Na overleg met de K.N.M.V. werd in juni 1925 het besluit genomen om een wedstrijd te organiseren naar voorbeeld van de Engelse

Tourist Trophy. De voorbereiding duurde slechts drie weken. Essentieel was de vergunning van de minister. Door goede contacten met en inzet van commissaris van de koningin Linthorst Homan lukte het om een vergunning te krijgen. Op zaterdag 11 juli 1915 om 10 uur kwam de vergunning met een expresbrief aan in Assen. Op diezelfde dag om 14 uur opende mr. Linthorst Homan die eerste wedstrijd met de woorden: "Ik verheug mij ten zeerste, dat ik de eerste motorsnelheidswedstrijd in Nederland mag openen". Het eerste circuit was 28,4 kilometer lang, gevormd door de wegendriehoek tussen Rolde (start/finish), Borger en Schoonloo. In 1926 had men een nieuw 16,5 kilometer lang circuit ten zuiden van Assen, ongeveer op de plek van het huidige TT Circuit Assen. De TT Assen is nog steeds de enige MotoGP die op zaterdag wordt gereden. Alle andere MotoGP's worden op zondag gereden. De gereformeerde achtergrond van Jan Baakman en zijn medebestuurders is hiervan waarschijnlijk de oorzaak [16].



J. A. Kramer



J. Hof †



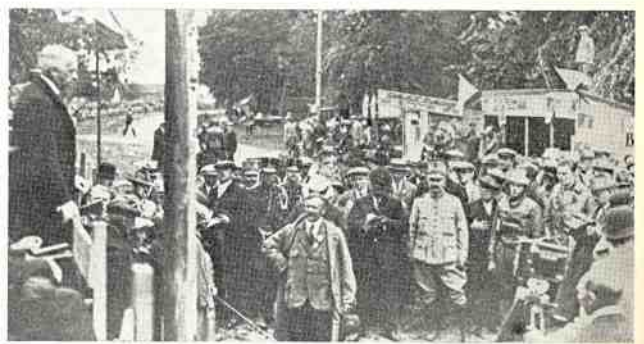
H. Mulder



H. Dieters



J. Baakman †



afbeelding 17 Jan Baakman en de TT Assen. (bron: Programma gedenkboek TT 1925-1950, p. 28)

het garagebedrijf J. Baakman

Met de toch enigszins succesvolle import van de Phänomobil begon het Garagebedrijf J. Baakman van Jan en Hendrik aan de Alteveerstraat 18 en 20 en Hoekstraat 1 naast de rijwielfabricage en -handel een nieuwe weg in te slaan. Het bleef niet bij Phänomobil. Dealerschappen voor het Franse Citroën (afb. 18) en het Duitse Hansa volgden al voor de Tweede Wereldoorlog. In 1932 werden Phänomobil, Hansa en Citroën als vertegenwoordigde automerken op het briefpapier gevoerd.

CITROËN

6¹/₂ L. Benzine per 100 K.M.

Vertegenwoordiger voor Noordelijk Drenthe:

Firma J. BAAKMAN :-: ASSEN

afbeelding 18 Jan Baakman vertegenwoordigt Citroën. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)

In 1933, na de plotselinge dood van Jan Baakman, werd om het voortbestaan van het bedrijf niet in gevaar te brengen in overleg met de erven de Naamloze Vennootschap J. Baakman opgericht. Het doel van de NV was nog steeds ruim, namelijk “de handel in automobielen, motorrijwielen, rijwielen, onderdelen en aanverwante artikelen, het fabriceren van rijwielen, het houden van garages en reparatie-inrichtingen en dat alles in de ruimste zin des woords”. De zoon van Jan - Hendrik-Jan - werd directeur van de Naamloze Vennootschap. De aandelen kwamen in handen van broer Hendrik en de vier kinderen - dan wel hun echtgenotes - van Jan Baakman. Zo kregen Grietje Baakman (1894-1962, ongehuwd), de onderwijzer Karst Vaartjes (1894-1940), gehuwd met Bouwina Baakman (1897-1941), de al genoemde Hendrik-Jan Baakman, gehuwd met Trijntje Nauta (1901-1989) en de inspecteur brandweer Hendrik de Vries (1900-1980), gehuwd met Cornelia Baakman (1900-1979) ieder acht aandelen van f 500 en Hendrik zes.

Bijzonder is dat de eindbalans destijds sloot met een verliessaldo van ruim 11.000 gulden. Als gevolg hiervan was het kapitaal dat de vier kinderen van Jan erfden teruggelopen tot ruim 22.000 gulden. Het kapitaal van medevenoot Hendrik was zelfs negatief!

Na de oorlog kon het dealerschap voor Volkswagen worden verkregen. Toen in 1952 de panden aan de Alteveerstraat aan de gemeente verkocht moesten worden voor de doorbraak ten behoeve van de rijksweg Zwolle-Groningen, kon van reisbureau en autobusbe-

drijf Harmanni N.V. het pand aan de Nieuwe Huizen 17 (afb. 19) overgenomen worden.



afbeelding 19 Het pand Nieuwe Huizen 17 in Assen. Hendrik-Jan Baakman bij een Volkswagen Kever. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)

Importeur Pon was hier erg content mee, waarschijnlijk omdat met de gewijzigde locatie de uitstraling van het bedrijf verbeterde. Het pand liep aan de achterzijde door naar de Oudestraat, toen nog een door auto's bereden straat. Baakman wilde in deze straat graag een uitgang, maar de gemeente stak daar een stokje voor omdat het voetgangersgebied moest worden.

Ergens midden jaren vijftig wilden de drie kinderen van Jan - waarschijnlijk onder aanvoering van hun echtgenoten (Karst Vaartjes en Hendrik de Vries) - hun aandelen verkopen. Deze aandelen werden gekocht door twee nieuwe externe aandeelhouders, de heren L. H.J.H. Harms en H. de Lange. Beiden nemen veertien aandelen over. Hendrik-Jan bleef directeur. Met deze transactie was het meerderheidsbelang niet meer in handen van een Baakman. Uit familie verhalen blijkt dat Hendrik-Jan zich niet prettig voelde bij het overwicht van Harms en De Lange. De aandeelhoudersvergaderingen vielen hem zwaar. De grote vraag blijft waarom Hendrik-Jan niet bij machte was zelf de aandelen te verwerven door middel van bijvoorbeeld externe financiering van een bank? Was het calvinisme of onvoldoende durf? De jongste zoon van Hendrik-Jan, Wiebe (1938-1988) ambieerde ook een carrière in de autobranche. Blijkbaar was hij op die jeugdige leeftijd evenmin in staat om de aandelen te verwerven. Wiebe werd later adjunct-directeur bij autobedrijf Jansen aan de Friesestraatweg in Groningen.

Bij de introductie in 1959 van de Daf Variomatic personenauto verruilde Baakman het dealerschap van Volkswagen voor dat van Daf (afb. 20). Bij importeur Pon uit Amersfoort voelde Hendrik-Jan zich uiteinde-

lijk “geen baas meer in eigen huis”. Tegenwoordig hebben importeurs een integraal productconcept, dat ze dwingend opleggen aan dealers. Uit agentschapcontracten van Baakman met Automobiles Citroën uit de periode 1926-1928, General Motors Continental (Buick en Oldsmobile) uit 1927 en M. Pon (toen Opel) uit 1928 blijkt dat toen al afspraken werden gemaakt over aantallen te verkopen wagens, kortingspercentages en magazijnomvang.



afbeelding 20 Een Daf bij Baakman. (bron: coll. Arend Middel, Assen)

Pon bepaalde eind jaren vijftig dat Baakman een nieuwe garage moest bouwen. Indien Baakman dit niet zou doen, zou hij zijn dealerschap verliezen. Hendrik-Jan Baakman schreef in een brief aan zijn kinderen dat hij niet op de eisen van Pon wilde ingaan. “Zo’n garage kost zeker f 250.000 en er blijkt in Assen op dit moment geen grond beschikbaar te zijn”. Hij schreef tevens dat hij goede gesprekken had gehad met de directie van DAF en dat hij daar “veel zin in heeft”. Verder schreef hij dat hij aanbiedingen had gehad van Peugeot, Studebaker, Hillman, Ford en Renault. Deze merken mocht hij verkopen naast Daf. In diezelfde brief schreef hij dat hij nog steeds in gesprek was met de heer Pon en dat “VW werkelijk boven alle andere merken gaat” [17].

Omdat de gezondheidstoestand van Hendrik-Jan veel te wensen overliet, werd tijdens de aandeelhoudersvergadering van 23 december 1963 besloten na het rijwielbedrijf in 1945 nu ook het garagebedrijf over te doen en wel aan Automobielbedrijf J.W. van der Ziel [18]. Op 2 januari 1964 trad Hendrik-Jan als directeur terug. Van der Ziel had overigens rond 1950 kortstondig aan ziekenvervoer gedaan met een gehuurde Lincoln type KB uit 1934 van Willem de Vrij uit Leeuwarden, waarna deze auto werd gesloopt [19].

het ziekenvervoer bij Baakman

In het gedenkboek ‘Waar men den kranke, zoo ’t kan, geneest...’ dat in 1985 verscheen ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van het Wilhelmina Ziekenhuis in Assen staan twee foto’s van een fietsbrancard van Jan

Baakman (afb. 21a en 21b) [20]. Al in 1930 berichtte Baakman dat hij “speciaal [was] ingericht voor het fabriceren van Carriers, Ziekenwagentjes, Invalide-wagens, etc.”. Jan Baakman demonstreerde een dergelijke fietsbrancard in datzelfde jaar of een jaar later aan dr. Eloi Hubert La Chapelle (1888-1966), die van 1918 tot 1931 als chirurg aan het ziekenhuis verbonden was [21]. De dokter liet zich zelfs zelf op deze brancard vervoeren, zoals uit de foto’s blijkt. In een brochure uit dezelfde tijd van het Wilhelmina Ziekenhuis, dat toen aan de Oosterhoutstraat 11 was gevestigd, werd het ziekenvervoer door de firma J. Baakman ook aanbevolen (afb. 22). Maar over dit ziekenvervoer door Baakman is bij de nazaten helaas verder weinig bekend.



afbeelding 21a De fietsbrancard van Jan Baakman uit 1930 met de chirurg La Chapelle op de brancard en Jan Baakman met pet ernaast (bron: 20).



afbeelding 21b De fietsbrancard van Jan Baakman uit 1930 met de chirurg La Chapelle op de brancard (bron: 20).

WILHELMINA ZIEKENHUIS
 OOSTERHOUTSTRAAT 11 - TELEFOON 202

Opname en vertrek van patiënten bij voorkeur vóór 12 uur
 Patiënten moeten bij opname een bewijs van Fonds
 of Gem. Bestuur meebrengen of één week
 vooruit storten

Bezoekuren van patiënten:
 3^e kl. Zondags, -Dinsdags en Donderdags 3-4 uur
 2^e kl. Dagelijks 3-5 en 7½-8½ uur
 1^e kl. Dagelijks 11-12, 3-5 en 7½-8½ uur

Spreekuur van de Directrice
 Woensdags en Zaterdags om 4 uur

Het magazijn van „Het Groene Kruis” is voor afhalen en
 terugbrengen der artikelen
 geopend alle werkdagen van 7-11 v.m. en van 2-6 n.m.
 Bewijs v. d. behandelenden geneesheer en lidmaatschapskaart
 moeten meegebracht worden

De wijkzusters verleen hun hulp
 alleen op advies van den behandelenden geneesheer

ZIEKENVERVOER - Fa. J. BAAKMAN
 TELEFOON No. 6 □ ALTEVEERSTRAAT 14 □ ASSEN

afbeelding 22 In een brochure uit circa 1930 van het Wilhelmina Ziekenhuis werd het ziekenvervoer van de Jan Baakman ook aanbevolen (bron: zie noot [20]).

SINDS 1885

Besteedt Uw
**Rijwielbanden - bonnen
 en Rijwielbonnen goed!**

Levert ze in bij
BAAKMAN
 Alteveerstr. — Assen

Groote Rijwiel reparatie-inrichting voor
 elk fabriikaat — Geoeffend personeel!

GOED
 BETER
 BAAKMAN

afbeelding 23 Een advertentie van Baakman uit de Tweede Wereldoorlog waarin het bedrijf nog veel vertrouwen in de toekomst uitstraalde. (bron: coll. Henk-Jan Baakman, Bennekom)

‘Goed, beter, Baakman’

Garage Baakman heeft van 1885 tot 1964 bestaan. Henk-Jan herinnert zich uit zijn jeugd de woorden van zijn vader: “Goed, beter, Baakman”. Hij kon ze nooit plaatsen, totdat hij in een plakboek een advertentie uit

de periode van de Tweede Wereldoorlog vond (afb. 23). De leden van de familie Baakman hadden - zelfs in de Tweede Wereldoorlog - altijd zeer veel zelfvertrouwen en een gevoel dat garage Baakman altijd zou overwinnen. We weten nu dat de werkelijkheid anders werd. Het ‘verdwijnen’ van het bedrijf was voor alle betrokkenen best tragisch.

noten:

[1] Middel, Arend - : Baakman. Een Asser familie 1750-2003, (Eigen uitgave) Assen – 2004. [2] Georgano, Nick - : The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile, Volume 1 (A-L), London - 2000, p. 357. [3] Bos, Ariejan - : Lijst van volgnummers der vergunningen voor het berijden van rijkswegen, www.conam.info > kentekens > rijksnummers. [4] Alkemade, Fons - : persoonlijke mededeling, Haarlem – 2009 en www.conam.info > Nederlands > Nederlandse importeurs motorvoertuigen. [5] Georgano, Nick - : The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile, Volume 2 (M-Z), London - 2000, p. 1684. [6] Kupelian, Yvette en Jacques - : De geschiedenis van de Belgische auto. Het fabelachtige verhaal van meer dan honderd automobielenmerken, Tiel/Amsterdam - 1980, p. 17. [7] www.genlias.nl [8] Middel, p. 27 en Veen, Chris van der -, John Tits en Bertus Boivin: In de versnelling. Honderd jaar automobiliteit in Drenthe, Assen – 2007, p. 47. [9] www.conam.info > Nederlands > Nederlandse importeurs motorvoertuigen (Fons Alkemade) en Alkemade, Fons - : persoonlijke mededeling, Haarlem – 2009. [10] www.conam.info > Nederlands > Nederlandse importeurs motorvoertuigen (Fons Alkemade). [11] Interview door H.J. Baakman 1934 met H. Dieters op 1-8-1960. [12] Middel, p. 42-43. [13] Georgano, vol. 2, p. 1220. [14] Middel, p. 17. [15] Middel, p. 171. [16] Programma gedenkboek Grote prijs van Nederland der K.N.M.V. (Dutch T.T.) op het circuit van Drenthe 1925-1950 en artikel in Provinciale Drentsche en Asser Courant van 8-7-1950. [17] Brief gedateerd 1-10-1958 van H.J. Baakman aan zijn zonen Jan en Henk. [18] Middel, p. 43 [19] Waldeck, Hans - : Een Cadillac voor Jannie, <http://geschiedenis.umcgambulancezorg.nl> > verhalen, De Wijk – 2008. [20] Boivin, Bertus – en Chris van der Veen: Waar men den kranke, zoo ’t kan, geneest ..., Assen - 1985, p. 26. [21] Mol van Otterloo, J. de - : In memoriam Dr. E.H. la Chapelle, Ned. Tijdschrift voor Geneeskunde 110(1966): 37 (1620-1621).

Omnia, een ander Nederlands fabricaat

door Rutger Booy

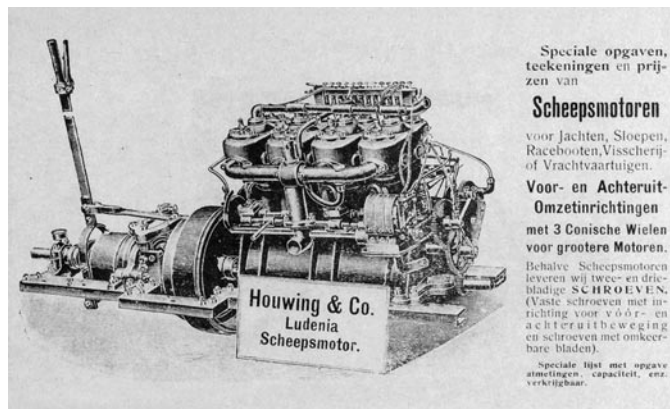
Van 1996 tot 2014 woonde ik aan de Scheepmakerskade te Rotterdam. Vanuit mijn woonkamer keek ik naar rechts uit op de Leuvehaven en naar links op de kantoorkolos van Rijkswaterstaat, op de hoek van de Boompjes en de Rederijstraat. Geïnteresseerd in mijn omgeving ging ik op zoek naar de geschiedenis van deze plek.

Zo kwam ik erachter dat aan het begin van de vorige eeuw aan de Leuvehaven een bedrijf had gezeten dat zich bezighield met de fabricage en handel in motorboten en losse motoren onder de naam 'Omnia Engineering Works, Houwing & Co.' Omnia betekent 'alles' in het Latijn en 'wens' in het Arabisch. De scheepsmotoren werden verkocht onder het merk 'Ludenia'. Niet veel later, in 1905, verhuisde de firma naar de Rederijstraat 2, op de hoek van de Boompjes, precies op de plek waar nu Rijkswaterstaat is gevestigd.



De Rederijstraat in 1906. Het pand van Houwing & Co. bevindt zich rechts op de hoek. (bron: Gemeentearchief Rotterdam)

Al gauw kwam ik erachter dat Houwing en Co. kort daarna begon met de productie van een automobiel. Het besluit om naast scheepsmotoren ook auto's te gaan produceren, werd eind 1905 genomen door de directie van Houwing & Co., de heren J.C. Houwing en ir. P.C. Zuijderhoudt. De licentierechten werden gekocht van een Belgische firma, waarschijnlijk Dyle & Bacalan.



De Ludenia scheepsmotor uit de brochure van 1905.

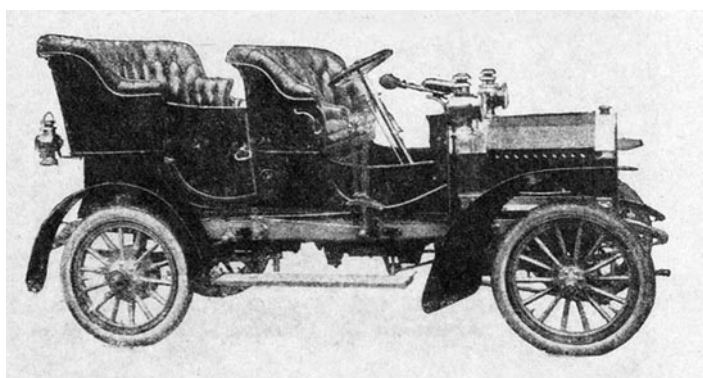
Volgens eigen zeggen had Omnia door deze licenties jarenlange kennis in huis gehaald en kon Houwing & Co auto's bouwen met een grote reputatie. De Omnia's werden waarschijnlijk in elkaar gezet in een fabriekje aan de Oostkousdijk 16 te Rotterdam-Delfshaven.

Er werd een prachtige brochure gemaakt waarin drie - getekende - typen personenwagens werden aangekondigd, plus een bestelwagen en een lichte vrachtwagen. Het duurde tot eind 1906 voor de productie op gang kwam.

RAI-tentoonstelling

In februari 1907 stond Omnia op de RAI-tentoonstelling in het Paleis voor Volksvlijt in Amsterdam. Hier stonden de reeds in 1905 aangekondigde auto's, namelijk een licht chassis type B met een 10-12 pk tweecilinder 2089 cc motor en een wielbasis van 2,45 meter; een viercilinder 16-20 pk chassis type C met 2,60 meter wielbasis en een chassis type D met een zware 45-55 pk viercilinder van 8012 cc inhoud en een wielbasis van 3,10 meter. Het lichtste chassis type B was ook leverbaar met een driecilinder 12-15 pk motor en stond geprijsd voor 4250 gulden.

Voor ongeveer duizend gulden kon een 'double phaeton' carrosserie op het chassis worden gebouwd, compleet met kap en met alleen portieren achter. Zonder verlichting, want niet iedere auto werd ook 's avonds gebruikt. Wie dat wel aandurfde, kon voor 175 gulden zijn wagen zowel voor als achter van acetyleenverlichting laten voorzien. De lichtere typen hadden cardanaandrijving, maar de zware viercilinder moest het nog doen met een kettingoverbrenging, in 1907 toch al wat ouderwets voor een personenwagen.



Het 10-12 pk model met chassis type B uit de brochure van 1905.

Op de RAI stand waren de bestelwagen en de vrachtwagen op chassis type E niet tentoongesteld. Deze twee konden geleverd worden met de drie- of viercilindermotor. Deze RAI-tentoonstelling was de eerste geheel elektrisch verlichte expositie en werd druk bezocht, een totaal aantal van 23.704 mensen liepen langs de geëxposeerde voertuigen.

De fabriek was ruim van opzet en de plannen waren groots

Onder protest van de RAI-vereniging hield een maand later de 's Gravenhaagsche Vereeniging voor den Rijwiel- en Automobielhandel een tentoonstelling in de Haagse Dierentuin. Hoewel minder groots opgezet dan de RAI, was Omnia ook hier present. De Haagse firma E. Branbergen & Co., die niet alleen Omnia maar ook het merk Lorraine Dietrich verkocht, had stand nummer 31 in het bijgebouw, waar de verschillende typen van Omnia werden getoond. De auto's stonden op banden van het merk 'Persan'.



De stand van Branbergen op de expositie in de Haagse Dierentuin in 1907.

Een nieuwe fabriek

Een van de redenen dat Omnia hier exposeerde, kan zijn dat er toen al plannen waren om de productie naar Voorburg te verhuizen. Het Haagse dagblad 'Het Vaderland' schreef rond die tijd: 'Door de Antwerpse firma Houwing en Co. wordt alhier een grote fabriek voor machinerieën opgericht, waar men zich in 't bijzonder zal bezighouden met de vervaardiging van automobielen en motoren. Het voorgebouw van de fabriek, die in het geheel aan een driehonderd werklieden en dertig man kantoorpersoneel werk zal verschaffen, is reeds voltooid.'



Het embleem op de radiator van de Omnia is een gestileerde scheepsschroef. Dit is logisch omdat Houwing begon met de import van scheepsmotoren.

Eensdeels is deze aanbouw van een inrichting van dezen omvang voor ons dorp van groot belang, te meer omdat de firma van haar werklieden eist, dat zij in of onmiddellijk nabij Voorburg wonen, maar anderdeels zien vele inwoners zeer ongaarne, dat door het ontstaan van een fabrieksbuurt de schilderachtige kijk op de Vlietzijde van ons dorp geheel zal verloren gaan. Vooral klemt dit bezwaar, waar de eigenaars van de fabriek zich om uiterlijk schoon allerminst schijnen te bekommeren! Ook toen al een typisch voorbeeld van NIMBY-gedrag, not in my backyard!

Ondanks de protesten werden op 20 december 1907 de tekeningen van de te bouwen fabriek goedgekeurd door de gemeente Stompwijk, waaronder Voorburg toen viel.

De firma 'Houwing & Co., Ingenieurs-Constructeurs' kreeg daarbij toestemming om aan de weg langs de Trekvluit een machinefabriek te bouwen voor 'het vervaardigen van automobielen, motorboten, motoren, ysmachines, enz. enz. allerlei machines'.



Links: een Omnia radiator omstreeks 1910, rechts een Omnia radiator omstreeks 1914.

Door de aanschaf van moderne machines kon Omnia beginnen met productie op grotere schaal. Niet alleen de fabriek was ruim van opzet, maar ook de plannen waren groots. In februari 1908 stond Omnia niet op de RAI 'wegens drukke werkzaamheden bij de bouw van een nieuwe fabriek te Voorburg', zoals in diverse advertenties stond (zie pagina 27).

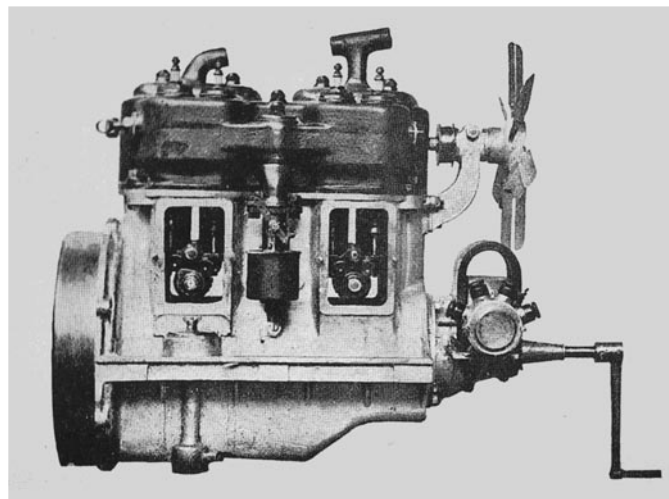
In die advertenties viel ook te lezen dat de fabriek zelfs filialen had in het buitenland, want Omnia wilde ook daar een plaats veroveren. Inderdaad zijn er enkele exemplaren geëxporteerd, onder andere naar Nederlands-Indië, Denemarken, Oostenrijk en Engeland.

In Londen was Houwing & Co. gevestigd op het adres 8 Bonnystreet, London N.W. Ook te Rotterdam bleef een vestiging bestaan, maar aan de betekenis van al deze steunpunten moet getwijfeld worden, gezien de geringe productie van de fabriek.

Met de Duitse Presto-fabriek te Chemnitz werden later onderhandelingen geopend tot levering van vijftig tot honderd chassis om de verkoop in Duitsland op gang te brengen, maar zover is het nooit gekomen.

Op 4 oktober 1908 werd de commanditaire vennootschap Houwing & Co. ontbonden en volgde de oprichting van de 'N.V. Limited Liability Company Omnia Motoren', gevestigd te Stompwijk'. Tot directeur werd benoemd de heer Willebeek Le Mair. Ingenieur Zuiderhoudt kreeg het eigendomsrecht over de naam en de roerende en onroerende goederen van de firma. De naam van J.C. Houwing kwam in deze akten niet meer voor!

Korte tijd na de oprichting kreeg ir. Zuiderhoudt opnieuw de leiding over de fabriek, waarbij de naam van de onderneming weer werd gewijzigd, dit keer in 'N.V. Omnia Motoren'. De nieuwe fabriek te Voorburg werd geopend op een moment waarop 'Trompenburg', de fabrikant van Spyker automobielen, in grote problemen verkeerde. Wellicht was dat de reden dat in 1909 Omnia een nieuw model op de markt bracht, waarvan de viercilinder 15-20 pk motor was ontworpen door J.V. Laviolette die, hoewel verbonden aan de Spyker fabriek, een zelfstandig ontwerper was die zich verhuurde.



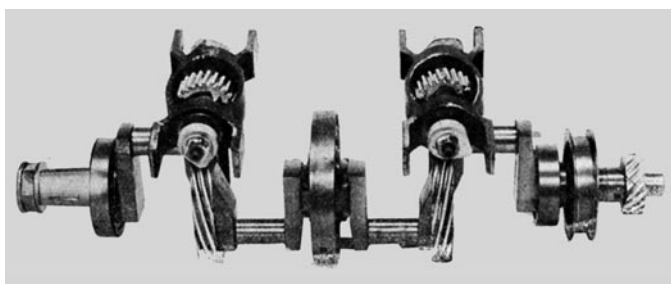
De 15-20 pk Omnia motor.

Waarschijnlijk had Spyker in dit tijdsbestek geen geld voor innovatie en experimenten, maar Omnia vermoedelijk wel. Hier kon later Spyker weer van profiteren, zij kwamen niet veel later uit met een auto waarvan de motor grote overeenkomsten vertoonde met de motor die Laviolette dus eerder voor Omnia had ontwikkeld.

Hoe die samenwerking precies zat, is niet bekend. Volgens R. Poppenk, een oud-medewerker van zowel Omnia als Trompenburg, stond Lavolette werktekeningen af aan Omnia. Waarschijnlijk leverde Spyker ook andere onderdelen.

De verkoop aan particulieren was van weinig betekenis

Omnia had patent aangevraagd op deze 15-20 pk motor waarvan de stoterstangen, die de in- en uitlaatkleppen bedienden, stofdicht aan de binnenzijde van het motorblok waren aangebracht. De kleppen werden niet met onderliggende nokkennassen bediend die aan de linker- en rechterzijde waren aangebracht, maar door twee dwarse nokkennassen die halverwege de cilinders in de motor waren gemonteerd.



De krukas met dwarse nokken, ontworpen door Lavolette in 1910.

Hierdoor liep de motor vrij geruisloos en soepel. Daarnaast waren de motor en de versnellingsbak niet separaat achter elkaar geplaatst, maar waren de gietstukken zó gegoten dat beide delen direct op elkaar vastgeschroefd konden worden en zodoende één stevig geheel vormden.

Succes met taxi's

Voor deze wagens maakte Omnia dan ook veel reclame, maar een echt verkoopsucces bleef uit. Wel werd een aantal van deze auto's verkocht als taxi aan de Haagsche Automobielen Taxameter Onderneming. De HATO bestelde bij Omnia hun eerste veertien auto's. Deze taxi's hadden een carrosserie van het type 'landaulette de voyage' met neerklapbaar achterdeel van de kap en met linkse besturing, wat toen nog vrij zeldzaam was.

Bovendien hadden de taxi's een speciale constructie van de achterwielen, waardoor de zijdelingse druk bij het nemen van korte bochten in het stadsverkeer werd opgevangen en daardoor de slijtage verminderde.



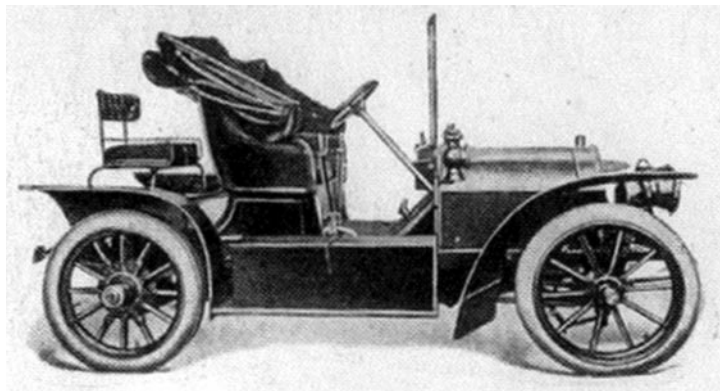
Omnia taxi van de HATO. De nummers H-2982 t/m 2991 stonden op naam van de N.V. Haagsche Automobielen- en Taxameter Onderneming (HATO) te 's-Gravenhage.

Deze roomkleurige taxi's werden een bekende verschijning in het Haagse stadsbeeld en voldeden goed. Ook Deventer bestelde een aantal exemplaren. Die werden gebouwd op een Omnia-chassis type D met een 18-22 pk viercilindermotor. Voor particulier gebruik werd deze uitvoering aangeboden voor 6250 gulden.

De verkoop aan particulieren was van weinig betekenis

Er werden enkele besteld, maar verder was de verkoop aan particulieren van weinig betekenis. Begin 1910 verliet ir. Zuiderhoudt de firma om in het zuiden van Nederland een eigen machinefabriek te beginnen.

De heer Willebeek le Mair werd opnieuw directeur en hij nam kort daarop het besluit om de productie geheel te concentreren op het 15-20 pk type en alle andere automodellen te laten vallen.



Omnia twecilinder 10-12 pk Spider met dicky seat.

Eerder, in 1909, was het aantal typen nog uitgebreid met twee kleine wagens, zogenoemde 'voiturettes'; een eencilinder 9 pk en een twecilinder 10-12 pk. Beide wagentjes waren tweepersoonsuitvoeringen met achterop een 'dicky seat' voor een eventuele derde passagier. De verkoop hiervan hield niet over, waardoor ze dan ook weer snel uit het verkoopprogramma verdwenen en alleen de 15-20 pk over bleef.

Ook over 1910 konden de aandeelhouders niet erg tevreden zijn

Zo hoopte Omnia betere bedrijfsresultaten te behalen, helaas konden de aandeelhouders ook over het jaar 1910 niet erg tevreden zijn, want het bedrijf zat dik in de rode cijfers. Ondanks dat veel reclame werd gemaakt, werden er in totaal slechts zo'n honderd auto's geproduceerd en besloot de directie eind 1911 de productie te beëindigen.



Omnia 15-20 pk uit 1910 op weg naar carrosseriebouwer. (collectie Stijmus Schotte)



De heer De Pauw uit Den Haag maakte met zijn 15-20 pk Omnia Landaulette van 21 februari tot en met 7 april 1910 zonder problemen een reis van 12.000 km naar Zuid-Frankrijk en Spanje.

Omnia probeerde het tij nog te keren met de fabricage van producten als motorboten, motorbrandspuiten, locomotieven en wegebouwmaterieel, maar ook dit had geen succes en in 1912 volgde de liquidatie van Omnia Motors. Voor zover mij bekend is er geen enkele Omnia automobiel bewaard gebleven. Zijn ze echt allemaal gesloopt of weet iemand er misschien toch nog eentje te staan?

De fabriek werd overgenomen door de N.V. Eerste Nederlandse Kogellager- en Schroevenfabriek Enkes. Hoewel er geen auto's meer werden gebouwd, bleef Enkes zich met allerlei toeleveringen op de auto- en garage-industrie richten. Ook kon je er terecht voor het reviseren van automotoren. Enkes bleef tot 1975 gevestigd aan de Trekweg te Voorburg. Nadat Enkes de activiteiten staakte ging ook hun archief verloren.

N.B. Dit is een iets ingekorte versie van mijn onderzoek. Het uitgebreide verhaal met meer details en met meer foto's en advertenties komt na publicatie in het Conam Bulletin op de Conam website te staan (zoek op: historie - fabrikanten - Omnia).



Links een Omnia, rechts een Spyker. De Omnia met het nummer H-1400 stond op naam van Houwing & Co. te Rotterdam en de Spyker met kenteken G-421 op naam van de Industriële Maatschappij Trompenburg te Amsterdam.

De foto dateert uit 1911. Gezien de militaire uniformen zou dit een vergelijkingstest van het leger kunnen zijn voor de aanschaf van militaire voertuigen. (bron: C. Poel, 1958)

Omnia trivia

De vader van Pieter Carel Zuiderhoudt, directeur van Omnia, heette Teunis Christiaan en verdiende in Indië een fortuin met de handel in koffie. Pieter Carel bouwde dit vermogen verder uit en liet het laatste nouveau-richekasteel van Nederland optrekken: Geulzicht.

Hij trouwde gunstig met Fannij Enthoven, die zelf al de buitenplaats Hofwijck bezat, die ooit aan Constantijn Huygens toebehoorde. Fannij's vader was een beroemd mecenas en financierde onder anderen Vincent van Gogh, die vaak kwam logeren in Huize Enthoven op de Zwartelaan in Voorburg en er op zolder werkte. Toen Vincent naar Frankrijk vertrok, bleef hij van daaruit tekeningen, schetsen en rollen met schilderijen sturen naar de man die hem geholpen had.

Fannij's vader was om de een of andere reden boos op Vincent en borg het werk ongezien op in een grote mand. Vincent stierf in 1890 en Fannij's vader in 1920. De erfgenamen, onder wie Pieter Carel Zuiderhoudt en Fannij Enthoven, ontruimden het huis en verdeelden de boedel. De mand met schetsen en opgerolde doeken werd de tuin in gedragen en verbrand. Zij zagen niet veel in de doeken en verkochten wat er bij vader aan de muur hing op een Amsterdamse veiling. Het bracht twee miljoen gulden op. Dit schudde hen wakker, maar te laat.

(bron: Scholten, Jaap: Horizon City, pag, 20-21)

Bronnen:

Bos, Ariejan; Groningen, Hans van; Mom Gijs; Vinne, Vincent van der: Het paardloze voertuig, de auto in Nederland een eeuw geleden. Kluwer 1996, pag. 132 en 211

Deautogids.nl, website

De Kampioen 1914 (advertentie)

De ingenieur; Weekblad gewijd aan de techniek en de economie van openbare werken en nijverheid jrg 23, no 38, 19-09-1908

Economisch- en sociaal-historisch jaarboek, Deel 33, M. Nijhoff, 1971

Heldt, B.H.: 80 jaar Nederlandse Automobiellndus-trie. Peters Uitgeversmij B.V., Deventer, 1976

Het Leven: artikel Omnia automobielen - Nederlandsch fabricaat, 9 mei 1911

Hünninghaus, K., Door miljoenen begeerd!, uitgave onbekend

Jong, Sicco de: Geschiedenis eener Nederlandsche Vereeniging, C.A.J. van Dishoeck, Bussum

Lammerse, Jan: Autodesign in Nederland. Uitgeverij Waanders, 1993

Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Justitie: Centraal Archief Vennootschappen, NV-dossiers, nummer toegang 2.09.46, inventarisnummer 10570

Nederlandse Staatscourant van 24 nov. 1908 no 276

Schuuring, Henk: opmerkingen over Spyker en Omnia; diverse artikelen en foto's

Stadsarchief Amsterdam, Archief van C. Poel Jr., Catalogus van de Omnia automobielen; Houwing en Co. te Rotterdam, 1905

Stadsarchief Rotterdam, In januari 1906 en in januari 1907 vermelding in de gids van de Gemeentelijke telefoondienst Rotterdam: Houwing & Co., ingenieurs, tel. 4439

Vinne, drs. Vincent van der: Spyker 1898-1926. De Bataafsche Leeuw, blz 136/137/139

Wallast Martin: artikel in Het Automobiel nr. 11, februari 1981, blz. 20-23

Wallast, Martin.: Historisch overzicht van de Nederlandse Automobiellndus-trie, 1979

Wikipedia:

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Omnia_\(automeerk\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Omnia_(automeerk))

Simca in Nederland. Unieke foto's uit de Photothèque van Renault France

Door Jurriaan Knol en Ed Beekman

Het begon allemaal bij Renault France

Jac Maurer stuurde ons een aantal foto's van de assemblage van de Simca Aronde bij NEKAF. We kennen Jac Maurer allemaal van zijn boek 'Renault, 100 jaar in Nederland' uit 2006. De foto's van de assemblage van de Aronde zijn uit mei 1954. Ze zijn bij toeval op een opmerkelijke plaats, namelijk in de archieven van Renault in Parijs, tevoorschijn gekomen. Jac schreef: Dit zal voor Conam-leden een bekend fenomeen zijn. Je bent met veel geduld en vasthoudendheid op zoek naar specifieke informatie en je vindt onderweg veel interessants, dat in eerste instantie weinig relevantie lijkt te hebben. Zo is het met deze foto's eveneens vergaan. Op herhaalde verzoeken aan Renault France en aan de Société d'Histoire du Groupe Renault (SHRG) in Boulogne-Billancourt voor informatie over de geschiedenis van Renault Nederland in hun archieven, kwam steeds als antwoord dat ze niets hadden. Dat was enkele jaren geleden in het kader van het onderzoek voor mijn het boek 'Renault, 100 jaar in Nederland'. Vervolgens werden enkele artikeltjes uit de Renograaf over de eerste importeur van Renault in Nederland naar Frankrijk opgestuurd onder het motto van: 'Als jullie niets voor mij hebben, dan heb ik wel iets voor jullie'. Hierop kwam een positieve reactie. Enige documentatie over de eerste importeur werd gevonden en opgestuurd. Toen ik daarop nadere vragen stelde, volgde een uitnodiging om zelf in hun ar-

chieven te komen zoeken. Alle archiefstukken bleken wel geïnventariseerd, maar niet gecatalogiseerd en dus desalniettemin moeilijk toegankelijk. Deze heb ik zeer gastvrij mogen doorwerken, evenals het fotoarchief van de SHGR. De opbrengst was helaas beperkt. Uiteindelijk wilden ze mij nog verder helpen om nogmaals aan de Photothèque van Renault France te vragen of ze oude foto's van Renault Nederland in hun bestand hebben. Daar kwam nu wel een positieve reactie op met enkele zeer interessante foto's van Renault Nederland (waaronder van de importfirma in Amsterdam) en ... verrassenderwijs van de Nederlandse assemblage van de Simca Aronde!

Deze onverwachte vondst was aanleiding nog eens aandacht te besteden aan deze assemblage en het succes van Simca in Nederland. Het zal altijd wel een raadsel blijven hoe deze foto's in het archief van Renault terecht zijn gekomen.

NEKAF

Kort na de oorlog werden aan de Sluisjesdijk in Rotterdam de NEKAF (Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabrieken) gevestigd (foto 1). Zoals de naam al aangeeft, was dit de Europese vestiging van Kaiser-Frazer. Doordat het was opgezet als een zelfstandig bedrijf, kon het een eigen beleid voeren en heeft men zelfs het moederbedrijf in de Verenigde Staten kunnen overleven. In 1958 nam Chrysler het bedrijf over, waarna een nieuwe bloeiperiode aanbrak. Met het steeds verder verdwijnen van handelsbelemmeringen werd ook de assemblage steeds minder lonend. In 1971 werd de



Foto 1. De fabriek van de NEKAF aan de Sluisjesdijk in Rotterdam (bron: coll Jac Maurer|Photothèque Renault France).



Foto 2. De eerste Simca bij de NEKAF was de 8-1200 (bron: coll Jac Maurer|Photothèque Renault France).

fabriek na 22 jaar gesloten. In die tijd zijn er meerdere merken geassembleerd, maar bijna de helft bestond uit Simca's.

Simca gaat zijn eigen weg

Na de Tweede Wereldoorlog mocht Fiat niet onmiddellijk exporteren. De sinds 1892 bestaande Firma J. Leonard Lang, die vanaf 1923 Fiats importeerde, ging op zoek naar een alternatief en vond dat in de import van Simca. Voor de oorlog mochten de Simca's niet uitgevoerd worden naar landen waar Fiats werden geleverd. Ze waren tenslotte begonnen met Fiats in licentie te bouwen. Na de oorlog ging Simca meer zijn eigen weg en nieuwe Simca's leken steeds minder op Fiats.

Simca-assemblage in Nederland

Op de Parijse autotentoonstelling van 1949 ging het gerucht, dat Simca ook in Nederland zou gaan assembleren. Op een persconferentie van de NEKAF-directie eind 1949 werd het gerucht bevestigd. Er werd een contract gesloten en voor de assemblage en distributie van de Simca-modellen voor de Benelux. Voor de NEKAF was het contract aantrekkelijk, omdat na de Tweede Wereldoorlog snel duidelijk werd dat de Amerikaanse auto's voor de meeste Europeanen te duur waren geworden in aanschaf en verbruik. Ook had men voor de Simca-assemblage geen dollars nodig. Voor Simca was de assemblage in Rotterdam vooral aantrekkelijk door de totstandkoming van de 'Benelux'. De in Rotterdam gebouwde Simca's waren

alleen voor deze markt bestemd. Andere grote Franse merken hadden ook assemblagefabrieken in de Benelux, maar die stonden bijna allemaal in België. Het was de bedoeling om voor de Simca's zo veel mogelijk gebruik te maken van Nederlandse materialen, zoals bekleding, banden en accu's.

Simca verkreeg een behoorlijk marktaandeel

In 1949 werd Simca nog vertegenwoordigd door Leonard Lang. Toen Leonard Lang weer Fiats kon importeren, namen de NEKAF ook de distributie van de Simca over.

In februari 1950 begon de assemblage van de Simca 8-1200 (foto 2). Uiteindelijk zouden van dit type ongeveer 600 stuks gebouwd worden.

In 1951 kwam de nieuwe Simca Aronde uit (foto 3). Een week na de introductie van de Aronde in Frankrijk werd het contract gesloten om dit model ook in Rotterdam te assembleren. Al in juni 1951 begon men met de productie. De verkoop van de Aronde verliep voorspoedig en leidde tot een behoorlijk marktaandeel. Simca werd daarmee steeds meer een belangrijke pijler onder het voortbestaan van de NEKAF. Verschillende Kaiser-dealers begonnen dan ook met de verkoop van Simca. Vanaf 1953 was de Aronde het meest geassembleerde model van de NEKAF. Het was dan ook geen toeval, dat de 10.000e auto, die bij de NEKAF op 5 december 1956 werd geassembleerd, een Aronde was. Het jaar daarvoor hadden 2360 Aronde's de fabriek aan de Sluisjesdijk verlaten.

Over de Aronde vielen wel kritische opmerkingen te



Foto 3. De assemblage van de Simca Aronde begon in 1951
(bron: coll Jac Maurer|Photothèque Renault France).

maken. Zo had het model in het begin last van allerlei kwaliteitsproblemen en was zij niet erg roestbestendig. De onderdelen waren bovendien erg duur. Toch bleef deze moderne en prettig rijdende auto populair.

In de tussentijd had de NEKAF ook een assemblagecontract afgesloten met Rootes voor de Hillman Minx Mk VII, die eind 1953 voor het eerst van de band zou lopen (foto 4). Van deze assemblage zat bij toeval ook een foto in de genoemde reeks, die bij de Photothèque van Renault France gevonden werd (foto's 5 t/m 11).

Chrysler krijgt een belang in Simca

Simca had na de spectaculaire aankoop van de Franse Ford-fabrieken geld nodig en vond die bij Chrysler, die hiermee in 1958 een aandeel van 25% in Simca kreeg. Gelijktijdig werd door Chrysler ook onderhandeld met de NEKAF. Chrysler koos voor een constructie, waarbij de NEKAF werd geliquideerd en het bedrijf voortaan Chrysler Benelux heette. Omdat Ford geen aandelen meer had, konden de (Ford) Vedette en Ariane modellen nu ook bij Chrysler Benelux geassembleerd worden (foto 12). In oktober 1958 liep de eerste Beaulieu van de band. Aan de Sluisjesdijk had

men toen in beginsel alle basismodellen van Simca in het programma.

Chrysler besloot haar assemblagefabriek in Antwerpen te sluiten en de productie over te brengen naar Rotterdam. Vanaf eind 1959 liepen de eerste Chryslers van de band. Voor de distributie van Simca werd een nieuw bedrijf opgericht: Simca Nederland. Het werd gevestigd in een pand aan de Jan van Riebeeckweg in Schiedam. De assemblage van de Simca-modellen werd fors opgevoerd. Toen Chrysler de fabriek overnam, waren in het voorafgaande jaar 2000 Simca's gebouwd. Het jaar daarop waren het er 7000! Om deze productieaantallen te kunnen realiseren, leverde Simca de carrosserieën al gebouwd (semi knocked down) aan. Deze werden op speciale vrachtauto's over de routes nationales naar Rotterdam vervoerd.

Het einde van de Simca-assemblage in Nederland

Ondanks deze successen zou de assemblage van Simca al in 1961 worden beëindigd. Door de instelling van de EEG verdwenen de importheffingen, en daarmee het prijsvoordeel bij lokale assemblage. De laatste in Rotterdam gebouwde modellen werden in 1962 gele-

verd. In totaal waren toen in Rotterdam 1060 Beaulieus en Chambords, 2870 Arianes en 31037 Arondes gebouwd.

De verkoop van Simca vertoonde nog steeds een stijgende lijn. Vooral de Simca 1000, die in december 1961 met een spectaculaire stunt (hangend onder een helikopter) in Nederland werd geïntroduceerd, verkocht erg goed. De opvolger van de Aronde en Ariane, de 1300-1500 serie, werd in mei 1963 voorgesteld. In oktober 1965 werd de 50.000e Simca -een 1300- door Simca Nederland geïmporteerd.

Chrysler-assemblage in Nederland

Chrysler was in 1960 in Rotterdam ook begonnen met de assemblage van een groot aantal Plymouth- en Dodge-modellen. Door de GATT-akkoorden van 1970 vervielen ook heffingen op de import van Amerikaanse auto's, waardoor voor Chrysler het prijsvoordeel van de assemblage verviel. De assemblage van de Amerikaanse modellen werd in datzelfde jaar dan ook

beëindigd. Het einde van de fabriek kon nog even worden uitgesteld door de assemblage van... een Simca.

Door capaciteitsproblemen bij de Simca fabriek in Poissy werd besloten de Simca 1200S in Rotterdam af te bouwen (foto 13). De carrosserieën van dit model werden door Bertone toch al als kale carrosserie aan Simca geleverd. In Rotterdam werd ook nog een nieuwe optie toegevoegd; een met vinyl bekleed dak. Men had daarmee met Chrysler al ruime ervaring opgedaan. In 1971 werd de laatste van in totaal 3114 Simca's 1200S in Rotterdam geassembleerd. In oktober 1971 werden de gebouwen verkocht aan Rotterdamse havenbaronnen.

De Simca 1100

In oktober 1967 was in het Kurhaus in Scheveningen de Simca 1100 geïntroduceerd. De verkoop was zo succesvol, dat in de zomer van 1968 reeds de 100.000e Simca -een 1100- kon worden geïmporteerd. De Simca

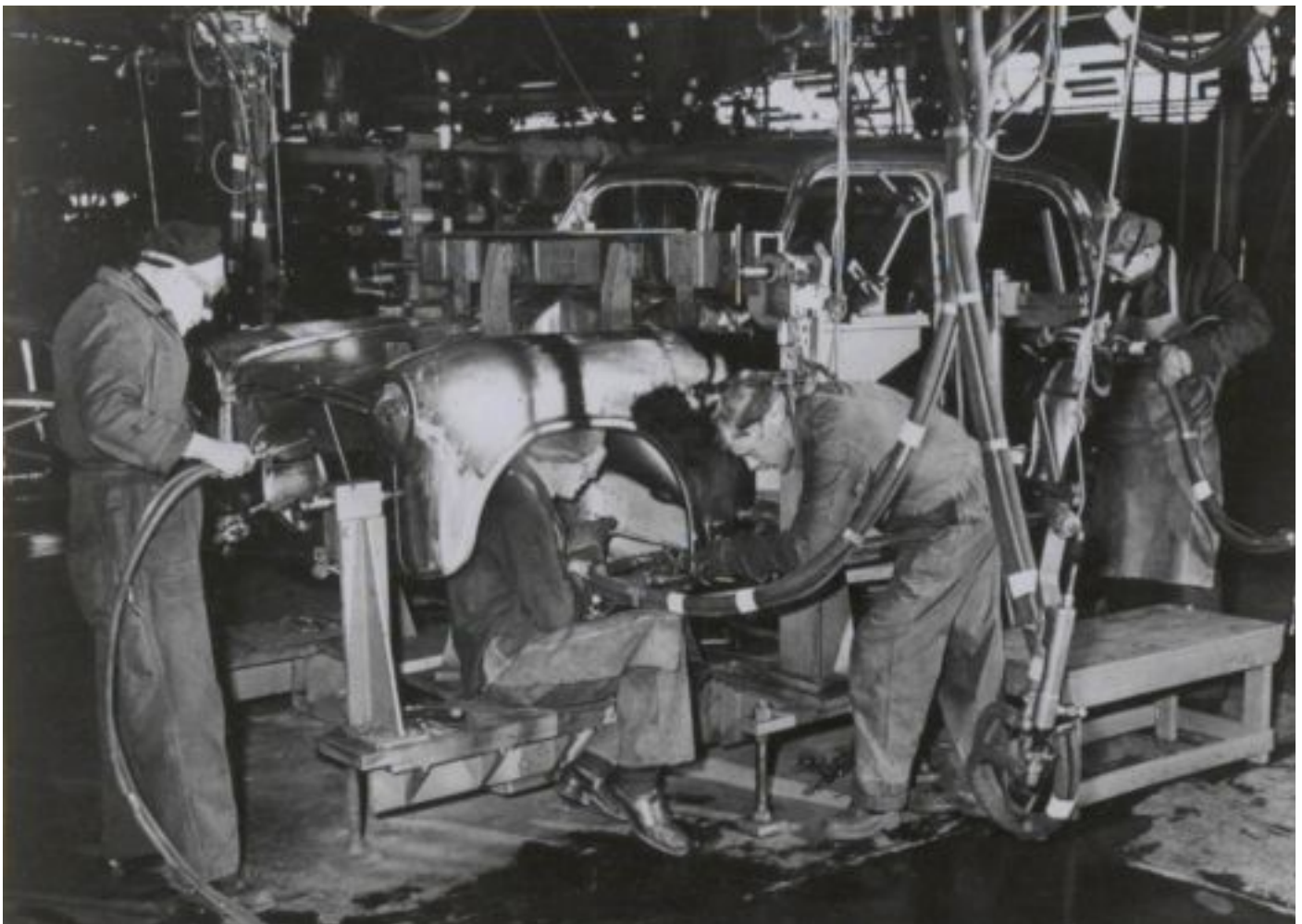


Foto 4. In 1953 werd de Hillman Minx kortstondig bij de NEKAF geassembleerd (bron: coll Jac Maurer|Photothèque Renault France).



Foto 5 en 6. De assemblage van de nieuwe Simca Aronde begon in 1954 (Bron: Coll Jac Maurer/ Photothèque Renault France).

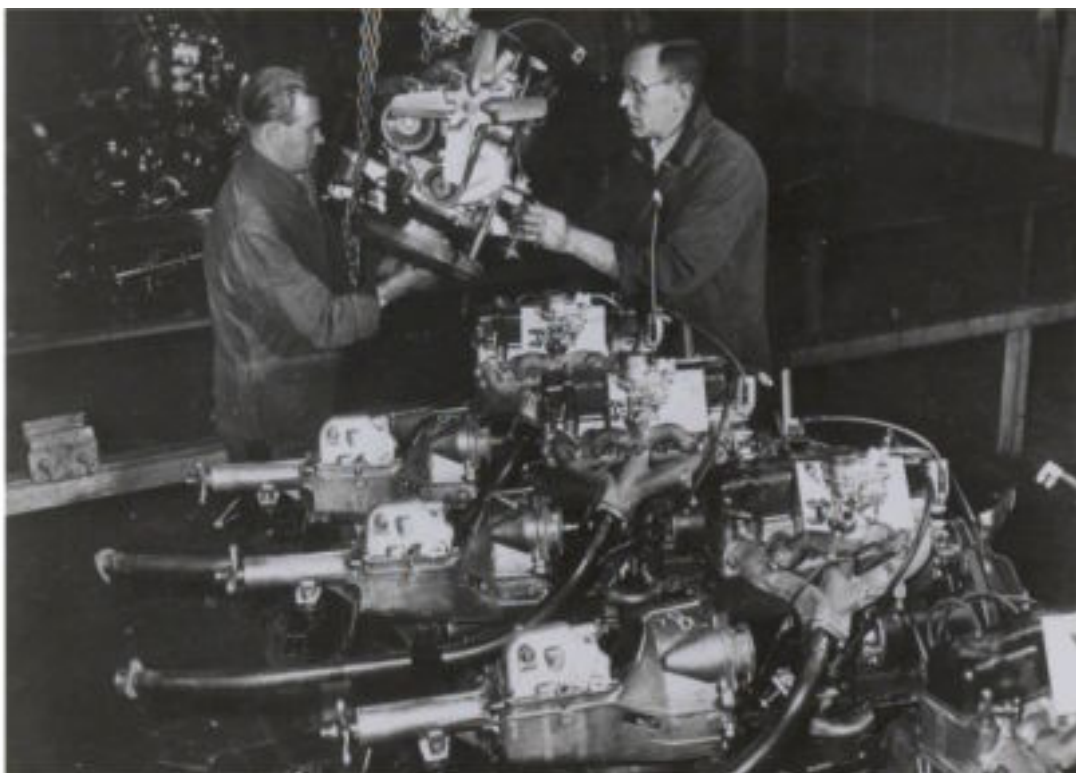


Foto 7. De motoren van de Simca Aronde staan opgelijnd voor montage (Bron: Coll Jac Maurer/ Photothèque Renault France).

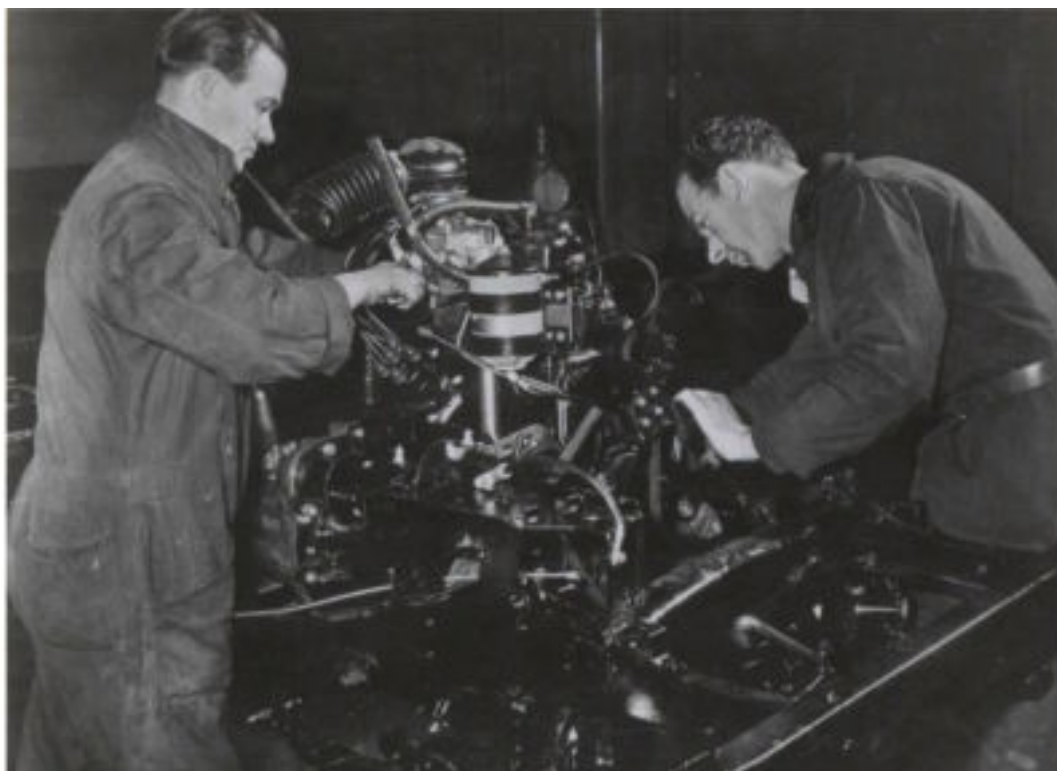


Foto 8. De motor van de Simca Aronde wordt geïnstalleerd (Bron: Coll Jac Maurer/ Photothèque Renault France).



Foto 9. De binnenaafwerking van de Simca Aronde (Bron: Coll Jac Maurer/ Photothèque Renault France).



Foto 10. Het onderaanzicht van de Simca Aronde op de produktielijn bij de NEKAF (Bron: Coll Jac Maurer/ Photothèque Renault France).



Foto 11. De Simca Aronde op de lopende band bij de NEKAF (Bron: Coll Jac Maurer/ Photothèque Renault France).

1100 was niet alleen de meest succesvolle Simca, maar korte tijd zelfs de meest verkochte auto in Nederland. Het was tenslotte ook de eerste succesvolle hatchback middenklasser met voorin dwarsgeplaatste motor, waarvan Volkswagenfans ten onrechte claimen dat VW met de Golf de uitvinder is. De grote broer van de 1100 -de Chrysler Simca 1307-1308- werd 'Auto van het Jaar' 1975-1976!

Helaas wankelde de reputatie van Simca door de slechtere afwerking en de roestgevoeligheid. Simca liep voorop met het gebruik van lijm in de automobielproductie, maar dat resulteerde in het spontaan afvallen van spiegels en zijruiten. Dit alles was slecht voor de inruilwaarde en deed het merk uiteindelijk geen goed. De verkoop in Nederland begon mede door de opkomst en concurrentie van de Japanse merken sterk terug te lopen.

Het einde van Simca in Nederland

Het moederconcern Chrysler geraakte in grote financiële problemen en moest haar Europese vestigingen - dus ook Simca- verkopen. PSA (Peugeot-Citroën), werd op 10 augustus 1978 de nieuwe eigenaar. Een jaar later werd de naam veranderd in Talbot, het exclusieve merk dat in 1958 door Simca was overgenomen. Uiteindelijk bleek het merk toch niet meer te redden en verdween het in 1986 van de markt.

Bronnen:

Ensing, Hans - : De NEKAF-Chrysler Story. 22 Jaar automobiel assemblage in Rotterdam 1949-1971, eigen uitgave - 2000 (derde druk).

Knol, Jurriaan - : <http://members.home.nl/jurriaan-knol/Simca4NL.htm>.

Maurer, Jac - : Renault, 100 jaar in Nederland, Zaltbommel - 2006.



Foto 12. De laatste Simca's, waaronder de Ariane bij de NEKAF krijgen hun banken (bron: coll Simca Automobiel Club Nederland).



Foto 13. Een treinlading Simca 1200S-body's van Bertone in de Waalhaven in Rotterdam (Foto: Dick Ploeg).



Cord in Nederland

door Fons Alkemade

Onlangs kreeg ik een exemplaar van het - helaas al lang verdwenen - Engelse oldtimerblad *Old Motor* in handen, het nummer van juni 1966 om precies te zijn. Bij het doorbladeren viel mijn oog op een ingezonden brief van een Nederlander waarin hij herinneringen ophaalt aan de Cords die hij in ons land heeft gekend (afbeelding 1).

Deze brief heeft mij ertoe aangezet om eens uit te zoeken wat ik weet over de aanwezigheid van deze nog immer indrukwekkende auto's in Nederland in het verleden. In ons clubblad is nooit veel geschreven over Cord. Frans Vrijaldenhoven heeft in *CB 1995/1* geschreven over de Cord waarin prins Bernhard, al dan niet met chauffeur, een korte tijd mee uit rijden is gegaan (afbeelding 2). Deze

De fotografen pruttelen

Hedenmorgen te kwart voor twaalf, toen het weer eenigszins was opgeklaard en de zon zelfs begon door te breken, is Prins Bernhard wederom uitgereden voor het maken van een rijtoer. Naast den chauffeur nam hij plaats in de nieuwe Cord, de fraaie, grijze Amerikaansche two-seater, waarvan de kap geheel geopend was.

Zooals elken ochtend, bevonden zich ook thans weer verscheidene persfotografen voor het paleis, die ditmaal echter geen poging deden om te fotografeeren. In den loop van den ochtend was hun namelijk door rijksveldwachters aangezegd, dat fotografeeren vóór het paleis verboden was en dat niet zou worden toegestaan, dat zij met camera's in de hand op den straatweg vóór het paleishek rondliepen. Natuurlijk veroorzaakte dit ontstemming onder de fotografen, die thans pogingen doen om een bevredigende regeling te verkrijgen tegen den tijd, dat er voor hen iets te fotografeeren zou zijn. Op het oogenblik is dat echter niet het geval, aangezien rondom het paleis Soestdijk nog steeds volkomen rust heerscht.

afbeelding 2 Bericht uit *Het Vaderland* van 15 januari 1938.

auto is in 1938 gedeeltelijk uitgebrand (afbeelding 3), werd later tevergeefs te koop aangeboden door Maus Gatsonides en verdween toen in het 'tweede-hands circuit in Den Haag'. Na de oorlog bestond de auto nog en heeft Frans er zelf nog in gezeten! Over deze Cord heeft Frans natuurlijk

Dear Sir,

As an admirer of Cord automobiles since their introduction in 1929, when I was fortunate enough to be able to drive the very first L-29 that was to be exhibited at the Amsterdam Motor Show, I was very much interested in the article about Mr. Leasor's magnificently restored 812.

During the pre-war years I had occasion to work on the L-29, the 810 and the 812, although, in those days of the depression a Cord was not exactly one of the 'bread-and-butter' lines. It really is regrettable that nobody seemed to realise in those days what a pity it was to wreck those fine cars (not only Cords) which was frequently done because they were too uneconomical to drive once they had become 'second-hand stuff', and it is enough to make one weep if we recall that—for instance—several L-29's were being broken up in junk yards for £75—(about £7 ros. od. in today's currency)! Then came the war and the German occupation during which time numerous cars of all varieties were being confiscated. But after the war it was found that many people had found a way to keep their cars in hiding and several old faithfuls were being patched up and put in use again. A major difficulty, however, was finding spare parts and consequently many cars were running only after makeshift repairs of all kinds; in this respect I recall the sad story of what to my knowledge was the very last Cord here in the Netherlands. It must have been around 1946 when I spotted a very shabby looking model 812 Cord convertible in one of the busiest streets in town, but I was unable to find out to whom it belonged. But after some time, I spotted it again; this time it was parked near a fish market and it was found to be the possession of someone who used it as means of transportation for crates of smoked fish! Worse is to follow. Apart from its very shabby looks, it so happened that the owner had acquired the car with a busted engine and so he had to find a way to make it run again. Imagine my surprise when I found that the complete engine and front drive had been replaced by the engine and drive chain of a 1937 Audi! Shortly after that day I saw it for the last time in a wrecker's yard. Such a pity; two rare and interesting cars lost forever.

G. W. Hitman,
de Wittenstraat 107
Amsterdam, Holland

afbeelding 1 Herinneringen aan Cords in Nederland.



afbeelding 4 Advertentie uit *Algemeen Handelsblad* van 23 januari 1930.

EDE, 6 Juli. — In den afgelopen nacht, omstreeks halftwee, is de tweepersoonsauto van Prins Bernhard op den rijksweg Arnhem—Ede ter hoogte van „Het Planken Wambuis“ in brand gevlogen. Z.K.H. bevond zich niet in den auto. De wagen werd bestuurd door een lid van de hofhouding, dat met den schrik vrijkwam en door een passerenden automobilist uit Arnhem naar Soestdijk werd gebracht.

De auto van den Prins, een Auburn Cord, die het nummer L 35000 draagt, kwam uit de richting Arnhem. Op ongeveer 500 meter voor „Het Planken Wambuis“ ontstond, vermoedelijk door kortsluiting in de accu, brand. De bestuurder bemerkte het euvel tijdig en kon, hoewel hevig geschrokken, den wagen in den berm van den weg tot stilstand brengen. Hij moest



afbeelding 3 Bericht uit De Telegraaf van 6 juli 1938.

ook geschreven in zijn boek De automobielen van Prins Bernhard.

In CB 2001/1 toonde Jan Bakker ons een reclamekaartje van de firma N.V. EGCAM (ook wel N.V. Eggelmeijer & Co.'s Automobiel-Mij.) te Rotterdam waarop een Cord L-29 te zien is. De kaart vermeldt dat de auto te koop was voor 9150 gulden. Genoemde firma was de importeur van Cord, en van Auburn, in de periode 1929-1937. Een behoorlijk aantal advertenties van EGCAM/Eggelmeijer voor Cord zijn te vinden op de site van de Conam, maar ook via de zoekmachine Delpher van de Koninklijke Bibliotheek komt men er een behoorlijk aantal tegen (afbeelding 4 en 5). De EGCAM heeft zelfs een Nederlandstalige brochure uitgebracht van de L-29 waarvan een exemplaar in de catalogus van het NCAD te vinden is. Helaas bleek bij navraag dit kostbare drukwerk onvindbaar, maar in het NIS (NCAD Informatie Systeem) is wel een kleine scan van de voorzijde ervan te vinden.

**NA DE AUTOMOBIELEN
MET ACHTERWIELAANDRIJVING**

... de Cord met voorwiel aandrijving. Dat beteekent trekkracht in plaats van duwkracht - en daarmee groote veiligheid en rustige ligging op den weg bij elke snelheid, volmaakte stuurzekerheid in scherpe bochten, geen slingeren, geen slijpkans, ook niet bij snelle stuurwendingen, de drijfkracht werkt steeds in de richting waarheen gestuurd wordt ... verhoging zwaartepunt, vergroting beschikbare carrosserie-ruimte, verbeterde afveering.

Vraagt demonstratie - U zult in extase zijn over de rijkwaliteit, acceleratie, snelheid en het comfort van de Cord ...

CORD
Product der Auburn Automobiel Co.

Fabrik-Distributors der CORD en AUBURN automobielen
N.V. EGCAM - N.V. Eggelmeijer & Co's Automobiel-Maatschappij - Oostzeedijk 276-278, ROTTERDAM
Importeur voor Noord-Holland: ANCHELON'S AUTOMOBIEL MIJ., Wateringschans 103, A'dam
Importeur voor Den Haag en Zuid-Holland boven Den Haag: AUBURN MOTORCAR IMPORT, Loon v. Meerdervoort 214, Den Haag

afbeelding 5 Advertentie uit Algemeen Handelsblad van 20 februari 1930.

dealers

Er zijn ongetwijfeld maar weinig Cords verkocht in ons land. Toch waren er, behalve Eggelmeijer, meerdere dealers. Een bekende naam daarbij was Anchelton in Amsterdam, die in de periode 1929-1932 actief was met Cord, maar bekender is geworden als dealer van Auburn.

De dealer voor het zuiden van het land was de firma L. Vriens in Breda. Van het reilen en zeilen van dit bedrijf is een zeer interessant filmpje van circa 1932 bewaard gebleven (te zien via de site van de Film- en Fotobank Noord-Brabant, zoek op 'vriens'). Daarop zijn heel wat auto's te zien - onder andere van de merken Hudson, Essex en Mathis - maar of er ook een Cord in beeld komt, dat durf ik niet te zeggen. Er is trouwens ook een filmpje in genoemde Filmbank te vinden van het

huwelijk van Leendert Vriens en ook daarop zijn luxe Amerikaanse auto's te zien maar of er een Cord bij zit ...

In Den Haag was R. Hinlopen de agent voor Cord, maar dat duurde maar even. In 1930 werd het agentschap overgenomen door N.V. R. van der Loo's Automobielbedrijf. Vlakbij mijn eigen huis zat aan de Haarlemse Rijksstraatweg in de periode 1929-1931 de firma H. Veldhuis' Automobielbedrijf. Veldhuis was in elk geval dealer van Auburn, voor korte tijd, maar men schijnt er ook Cord te hebben verkocht. Ik kom af en toe in het pand om er computeronderdelen te kopen ...

Tot slot kan nog genoemd worden Garage Berg & Bosch in Apeldoorn, die in elk geval in 1932 nog probeerde de Cord L-29 aan de man te brengen.

RAI

Zoals vermoedelijk wel bekend, heeft Cord in feite maar twee modellen op de markt gebracht. De L-29 was de eerste Amerikaanse productieauto met voorwielaandrijving die - de naam zegt het al - in 1929 werd gepresenteerd en tot in 1932 werd gebouwd. Pas in 1936 kwam Cord met de 810 en 812, de auto met de opvallende strakke 'lijkkist'-motorkap en de inklapbare koplampen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat importeur

STAND No. 28.

N.V. Eggelmeyer & Co.'s Automobiel Mij. (EGCAM),
Oostzeedijk 276—278, Rotterdam, Telef. 3115—3116.

<i>Cord All-Weather</i> , Voorwielaandrijving, 8 cyl. 33.8/125 P.K., boring 82 mM., slag 114 mM., 4 hydraulische <i>Lockheed</i> remmen, <i>Bijur</i> one-shot chassissmering, banden 30 × 6.75, <i>Houdaille</i> dubbelwerkende schokbrekers. Wielbasis 3.50 M. Prijs	fl 13.500.—
<i>Cord Cabriolet</i> , omschrijving als boven. Prijs	„ 13.500.—
<i>Cord Sedan</i> , omschrijving als boven. Prijs	„ 12.500.—
<i>Auburn 120 All-Weather</i> , 8 cyl. 33.8/125 P.K., boring 82 mM., slag 114 mM., 4 hydraulische <i>Lockheed</i> remmen, <i>Bijur</i> one-shot chassissmering, banden 30 × 6.75, <i>Lovejoy</i> hydr. schokbrekers. Wielbasis 3.30 M. Prijs	„ 8400.—
<i>Auburn 8/90 Sedan</i> 8 cyl. 26.45/90 P.K., boring 73 mM., slag 120 mM., 4 hydraulische <i>Lockheed</i> remmen, <i>Bijur</i> one-shot chassissmering, banden 30 × 6.00, <i>Lovejoy</i> hydr. schokbrekers. Wielbasis 3.17 M. Prijs	„ 5959.—
<i>Auburn 8/90 Cabriolet</i> , omschrijving als boven. Prijs	„ 5950.—
<i>Auburn 6/80 Sedan</i> 5 pers., 6 cyl. 19.84/80 P.K. boring 73 mM., slag 120 mM., 4 hydraulische <i>Lockheed</i> remmen, <i>Bijur</i> one-shot smering voor chassis, banden 29 × 5.50, <i>Lovejoy</i> hydr. schokbrekers. Wielbasis 3.06 M. Prijs	„ 4500.—
<i>Auburn 6/80 Sedan</i> 7 pers., omschrijving als boven. Prijs	„ 4950.—

afbeelding 6 Uit de catalogus van de RAI-tentoonstelling van 1930.

STAND No. 78 (zie ook bij Stand No. 104).

N.V. Egcam. Hoofdkant.: Oostzeedijk 276, Rotterdam, Tel. 23115.

Filiaal: Weteringschans 136, Amsterdam, Tel. 33243.

Cord-Beverley sedan.

Cord-Westchester sedan.

Wielbasis 3.18 m, 8 cyl. motor V-type, speciaal voor *Cord* ontworpen, 125 pk bij 3500 toeren. Trillingsvrije 3 punts op-hanging in rubber, 280.6 cubicinches. Boring en slag 89 × 95. Aluminium cyl. koppen. Vier versnellingsbak. De vierde versnelling geeft dezelfde voordeelen als de Dual Ratio bij de Auburns. Onafhankelijke voorveering van geheel nieuw ontwerp. Geheel stalen carrosserie. Koplampen kunnen in de spatschermen gedraaid worden en worden door een handeltje bij de bestuurderszitplaats opgedraaid. Autom. gangwissel-schakeling. Gestroomlijnde voor- en achterschermen (ponton type).

Auburn-speedster met *Duesenberg-compressor*.

Auburn-sedan.

Auburn-cabriolet.

Auburn-all-weather.

afbeelding 7 Uit de catalogus van de RAI-tentoonstelling van 1936.

Eggelmeijer alleen op de RAI-tentoonstellingen van 1930 en 1936 met Cords aanwezig was. Op de RAI van 1932 en 1934 toonde men alleen Auburns. In 1930 werden drie Cords getoond en afbeelding 6 uit de RAI-catalogus laat zien dat deze auto's een flink stuk duurder waren dan de Auburns (en uiteraard nog vele malen duurder dan de gemiddelde Ford en dergelijke). In 1936 had Eggelmeijer twee Cords op de stand staan (afbeelding 7).

De aanwezigheid van de Cord op de RAI heeft zelfs een Nederlands jeugdboek gehaald. In 1932 verscheen Keesje Pieterselie van de schrijfster J.M. Selleger-Elout. Daarin gaat onze jonge held Keesje onder andere naar de autotentoonstelling. "Kees keek eerst even wat beduusd; zooveel drukte was hij niet gewoon. Hij bleef maar stil staan bij Arie's stand en keek van daaruit naar de wagens om hem heen. Prachtige waren er bij, vooral een groote Cord met voorwielaandrijving vond hij een reuzekar, maar ook Arie's eigen stand van Hudson en Essex mocht er wezen."

aantallen

Hoeveel Cords hebben er in de jaren 1930 in Nederland rondgereden? In Amsterdam is een bijzonder fraaie L-29 gekiekt op een ansichtkaart die de Montessorischool in beeld moest brengen (afbeelding 8). Heeft de fotograaf bewust gekozen voor het contrast saai gebouw-fraaie auto?

EGCAM probeer ook door het inzetten van Cords bij concoursen reclame te maken. Op 14 juni 1930



afbeelding 8 Een Cord L-29 in Amsterdam. (ansichtkaart uit collectie auteur)

J. W. de Moraaz Imans met Lincoln.
 Klasse I B, automobielen met open carrosserieën, heeren-bestuurders: 1e prijs H. P. C. Zanen, 's Gravenhage met Horch; 2e prijs H. Kragt, 's Gravenhage met Peugeot.
 Klasse II A, automobielen met gesloten carrosserieën, dames-bestuurders: 1e prijs W. H. Bolderdijk, 's Gravenhage, bestuurster mevr. M. J. van der Schilder met Cord.
 Klasse II B, automobielen met gesloten carrosserieën, heeren-bestuurders: 1e prijs Jhr. P. J. Bosch van Drakesteijn, Lage Vuursche, met Graham Paige; 2e prijs J. W. van Deiden, Rotterdam, met Cord; 3e prijs Dr. W. Sieger, Amsterdam, met La Salle.
 Afdeling II. Handelaren in automobielen.
 Klasse I A, automobielen met open carrosserieën, dames-bestuurders. De prijs N.V. Egcam, Rotterdam, bestuurster N. N., met Cord.
 Klasse I B, automobielen met open carrosserieën, heeren-bestuurders: 1e prijs N.V. Haagsche Automobiel Mij., met Hupmobile; 2e prijs N.V. Auto Palace, 's Gravenhage, met Horch; 3e prijs idem.
 Klasse II A, automobielen met gesloten carrosserieën, dames-bestuurders. De prijs N.V. Egcam, Rotterdam, met Cord.
 Klasse II B, automobielen met gesloten carrosserieën, heeren bestuurders: 1e prijs N.V. Haagsche Automobiel Mij., met Hupmobile; 2e prijs N.V. de Freney en Greeve, 's Gravenhage, met Talbot; 3e prijs firma Dirk van der Mark, Amsterdam, met Marmon; 4e prijs N.V. Ingenieurshureau v.h. Haersolte en Co. 's Graven-

afbeelding 9 Bericht uit de Gooi- en Eemlander van 16 juni 1930.

vond een Concours voor Koetswerken plaats in Hilversum en daar waren twee auto's van de importeur te bewonderen en twee Cords van particulieren (afbeelding 9). In diezelfde periode kon het publiek de L-29 bewonderen aan de boulevard van Scheveningen. Op YouTube zijn beelden te vinden van dit concours (zoek op 'concours 1930') en de beide Cords, een open en een gesloten model, zijn heel goed in beeld gebracht, met liefvallige dames (afbeelding 10 en 11). Overigens zijn er meer fraaie auto's te zien in dit filmpje, zoals een zeer fraaie limousine van Ballot aan het begin.



afbeelding 10a en 10b Een open L-29 op een concours in Scheveningen in 1930.

De ingezonden brief uit Old Motor en het hierboven geschetste lot van de Cord van prins Bernhard geven aan hoe weinig waarde aan deze bijzondere auto's werd toegekend vlak voor en na de Tweede Wereldoorlog. Daarvan getuigt ook een advertentie uit augustus 1940 (afbeelding 12). In 1948 kon men vermoedelijk voor een schijntje eigenaar van een Cord worden (afbeelding 13).



afbeelding 11a en 11b Een gesloten L-29 op een concours in Scheveningen in 1930.

CORD LUXE AUTO
 te koop, zeer geschikt tot
 ombouwen voor vrachtwagen.
 Te bevragen: A. van Grootel,
 Rijksweg Z. 5'4 b, Swalmen. 3314

PRIMA AUTO
 Auburn Cord, bruine wagen,
 zeer goed in lak, getaxeerd
 door Rijksverk.insp. voor
 lagere prijs, te koop door
 omstandigheden. Na 6 uur:
 Zomervaat 185, Haarlem.
 Telef. 18305.

afbeelding 12 Advertentie uit de Limburger Koerier van 31 augustus 1940.

afbeelding 13 Advertentie uit De Tijd van 9 maart 1948



Vlak voor het ter perse gaan bleek dat het NCAD wel degelijk een Nederlandstalige Cord-brochure in huis heeft. Deze is gedateerd 30 januari 1936 en bevat onder andere deze technische illustraties. Het NCAD heeft overigens ook een Duitstalige L-29 brochure in de collectie.

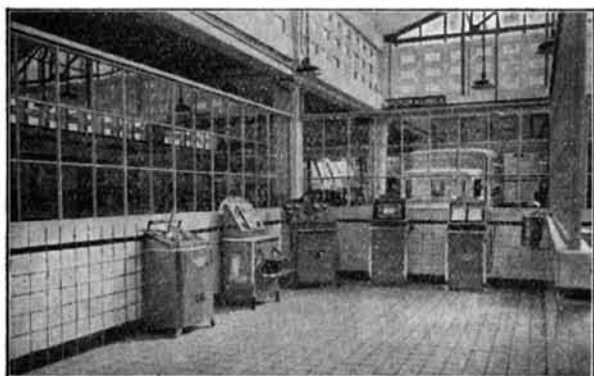
Een Amerikaan staat versteld...

door Hans Kloos

De in autokrings welbekende naam Riva komt van ReparatieInrichting Van Automobielen. Dit - toen nog kleine - bedrijf werd in 1916 opgericht door drie Amsterdammers. In 1923 verwierven zij het Ford-dealerschap en het verhaal gaat dat Henry Ford in 1927 zelf de opening verrichtte. Later volgde een dealerschap van General motors (afbeelding 1).

In 1925 was het de Zaankanter Albert Heyn die een meerderheidsbelang in de Riva verkreeg. Het bedrijf groeide uit tot een grote jongen met vestigingen door het hele land, onder andere de Torengarage in Den Haag. In Amsterdam werd het pand Overtoom 197 in 1927 gebouwd voor de Riva,

Na de importstop in 1947 kwam alles weer op gang. De benzine was toen relatief goedkoop en de Amerikaanse auto's erg in trek (de Amerikanen waren immers onze bevrijders). Hieronder is een reclamefolder afgedrukt die is verschenen bij de heropening van het Riva-pand aan de Overtoom. De eerste drie pagina's uit het boekwerkje van 15 pagina's tonen een brief (van negen kantjes!) van een nabij Amsterdam gestrande automobilist uit de nieuwe wereld (USA), gericht aan zijn vriend Bill in de USA. Een deel drukken wij hieronder af.



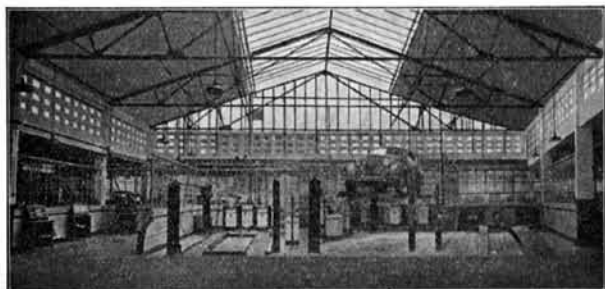
„MOTOR-TUNE UP“

Onder deze benaming verstaan wij:

„Op wetenschappelijke wijze- en volgens fabrieksvoorschriften „controleeren en afstellen van het mechanisme en de electricische „installatie van de moderne automobiel.

In onze hiernaast afgebeelde „motor-kliniek“ beschikken wij over de modernste Beproevingstoestellen welke worden bediend door speciaal geschoold- en vakkundig personeel.

„MOTOR-TUNE UP“ kan het best om de 12000 á 15000 K.M. geschieden en bestaat in hoofdzaak uit onderzoek van de compressie, ontsteking en carburatie.



GESPECIALISEERDE SMERING.

De Riva-Gespecialiseerde Smering omvat:

- De juiste smeermiddelen
- de beste gereedschappen . . . en
- vakkundig personeel

ZORGT U VOOR DEN JUISTEN TIJD?

LET OP UW KILOMETERTELLER EN BRENG UW WAGEN ELKE 1000 K.M. NAAR ONS SMEER-STATION

afbeelding 1 Twee impressies van de werkplaats van de Riva in Amsterdam rond 1940. (brochure uit collectie auteur)



Beste Bill,

Kay vindt het niet aangaan, dat ik haar weer helemaal laat opdraaien voor deze brief aan jullie en dat ik er toch minstens een woordje aan toe moet voegen.

Als ik het zeggen mag, dan heeft zij mij al aardig het gras voor de voeten weggemaaid met haar relaas over onze wederwaardigheden aan deze kant.

Daarom wil ik mij maar bepalen tot een avontuur, als je het zo noemen wilt, dat jou persoonlijk zeker zal interesseren.

Om maar met de deur in huis te vallen:

Wij hebben een "crash" gehad. Niet zo'n erge "crash". Het bepaalde zich hoofdzakelijk tot een beetje schrik, veel gescheld en gevloek en een paar deuken, maar op eigen gelegenheid thuis komen, konden wij toch niet; daar moest een kraanwagen aan te pas komen.

Ik zal je niet vervelen met een relaas, hoe wij thuis kwamen. Ik wou je alleen maar vertellen, waar wij thuis kwamen en dat is al niet



weinig. In het holst van de nacht rolden wij daar Amsterdam binnen en na mijn gevoel van "waar zullen wij belanden", was het mij een openbaring in een inrichting verzeild te zijn, zoals ik er, waarachtig Bill, bij jullie in Flint nog nooit één heb kunnen ontdekken.

Dat moet je je nu niet aantrekken, Bill, en je moet het ook niet zien als een persoonlijke onvriendelijkheid, want als puntje bij het paaltje komt, heb jij noch ik daar schuld aan. Laat ik het zo zeggen: Als jij bijv. morgen genoeg zou krijgen van die kousenaffaire van je en 'jij zou je met jouw spreekwoordelijke energie gaan werpen op de automobielen en in het vet en de smeer, die daar omheen zitten, dan geloof ik, dat je établissement eruit zal zien en over de outillage zou beschikken, zoals die gelegenheid, waar wij in die nacht van de 13de belanden. Van dit equipment (troost je, old man, allemaal spullen uit de States), kreeg ik uiteraard de volgende dag pas weet.

En hiermede kom ik dan tot mijn verhaal, dat ik popel je te vertellen. De details wil ik je wel sparen tot het moment, dat wij elkaar in de States weer de vijf zullen geven, maar de grote lijnen wil ik je toch graag heet van de naald vertellen om er niets van te verliezen.

Ik heb mij de volgende morgen na een vluchtig ontbijt naar die werk-



plaats laten rijden. Het was een duistere morgen, miezerig als gewoonlijk hier, maar daar in dat bedrijf baadde alles al in een zee van licht en wat mij daar het eerste opviel, was dat blinkend wit rondom mij heen. Denk je in, old chap, jij, die auto repairshops zou uitschilderen in diep zwart en stank en vet, een blinkend witte hall, een vloer om van te eten, zoals ze dat hier zeggen, licht en lucht en ... bedrijvigheid, maar ... betrekkelijk geruisloze bedrijvigheid, prettig, ordelijk, te midden van een apparatuur, neen kerel, niet te beschrijven, al zal ik het proberen, maar eigenlijk zou je moeten komen kijken; trouwens wie weet Bill, kom je je levensdagen ook nog eens in dit dapper ploeterende landje, ontworsteld aan de zee, dan kan je je overtuigen, dat ik je niet voorgelogen heb; deze keer.

Daar staat hij dan, onze trouwe vierwieler, onze troost en toeverlaat, wél gekreukeld, maar niet in een vergeten hoekje. De inspectie was er al bij en om het nu maar direct te zeggen - het viel nogal mee. Behalve de kreukels, een ontzette stuurinrichting, kwestie van een ditje en datje, een zus en een zo en als er geen verborgen tegenvallers aan te pas kwamen, had ik hem na 2, 3 dagen weer op de weg.

Het is nog een halve dag meegevalen, maar dat er geen verborgen



tegenvallers bij gekomen zijn, is mij in zoverre een raadsel, omdat het haast niet kan missen, of bij zoveel onderzoek met zo'n reeks van geheimzinnige apparaten als die kerels hier hebben, moeten er wel kwalen voor de dag komen - ook de ingebeelde. Daar heb ik mij dus weer in vergist; zoals in het nemen van die bocht trouwens ...

Vlotte kerels hier allemaal, trots op hun outillage, natuurlijk, maar tóch de manier en de openhartige flair, waarmee zij je alles laten zien, doet zo prettig aan. Een organisatie om respect voor te krijgen. Niet alleen, dat alles op rolletjes en naar het lijkt vanzelf loopt, de spullen die zij hebben, maar ook de ambitie van die lui, stuk voor stuk, van het jongmaatje tot de chef-monteur, die teerhartigheid, waarmee een metaalbewerker zijn materiaal saait, de smachtende gloed in de ogen van zo'n knaap met een verfspuit, zoals hij je herboren spatbord aankijkt.

Ik heb een van die lieden bezig gezien met een oude Europeaan - een wagen wel te verstaan - ik geloof, dat hij bezig was zijn hart te testen, het kunnen ook zijn longen geweest zijn, maar de manier, waarop deze signeur - wit gejaast en wel - zijn patienten bejagent, heeft eigenlijk niets menselijks meer. Alles veel toegewijder, bezorgder,



helemaal niet hardhandig en toch met een zeker overwicht, dat, wonderlijk genoeg, zelfs loten van de adellijksten huize zich zonder tegenstribbelen laten welgevallen.

Dat uitdeuken in zo'n plaatwerkerij - ze vertellen me, dat het pijnloos gebeurt, maar dat wil er bij mij niet in - het gaat allemaal zo doodgewoon en als vanzelf alsof het kneedbaar materiaal is. Dat zit hem natuurlijk in de weergaloze gereedschappen, en dat het vaklui zijn, die hun leven lang nooit anders doen.

Ik heb mij verbeeld, dat die vlotheid van werken misschien moest worden toegeschreven aan het feit, dat daar op Buick gespecialiseerd wordt en op de mechanische kanten is dat misschien ook wel zo, hoewel men zich ook niet geneert andere klassen-merken onder handen te nemen. Naar mij bleek, hebben deze mensen een paar straten verder trouwens nog een zusterbedrijf, waar zij zich in hoofdzaak met Chevrolets en vrachtwagens bezig houden, maar ik geloof, dat die vlotheid voor een groot deel moet worden toegeschreven aan de scholing, die men een jonge aankomende kracht in dit bedrijf geeft. Daar hebben zij waarschijnlijk een keurig leslokaal voor, waar de geroutineerde motordokter de jonge-



lieden (studenten zou je ze kunnen noemen) op bepaalde tijden college geeft.

Ik wil proberen, Bill, je in gedachten in dat bedrijf rond te leiden, dan zullen wij even stil staan bij al die moderne hulpmiddelen en apparaten, die ze hier tot hun beschikking hebben en waarvoor jij met je technische knobbel zeker belangstelling zult hebben.

Ik heb hier een zogenaamde Allen-tester gezien. Dat is een geval, waarmee zij automobielen testen op wat je zekwstoornissen zou kunnen noemen en waarbij speciaal de elektrische installatie en alles wat daar om en aan is, aan de tand wordt gevoeld. Zo goed als mij zal het jou gebeurd zijn op de weg, dat je wat in je wagen voelt, zonder dat je weet, wát je voelt. Ik wil nu niet spreken van een beroerte, want daar blijft hij gewoonlijk in, maar dat lijkt er toch nog het meeste op. Als de wagen - en dat gebeurt je altijd op de meest critieke ogenblikken - plotseling kuren krijgt, waardoor je niet uit de voeten kunt en soms in de meest benarde situaties kunt raken. Met zo'n Allen-tester onderzoeken zij alles, wat het evenwicht betreft, controleren de juiste stroomverdeling en analyseren dynamo- en starterkwaaltjes op hun oorsprong.

Een Amerikaan staat versteld...

AMSTERDAM
27.9.49
1949
NEDERLAND WERKT
RIVA

W.G. Parker Esq.,
1024, Baltimore Ave,
Flint, U.S.A.



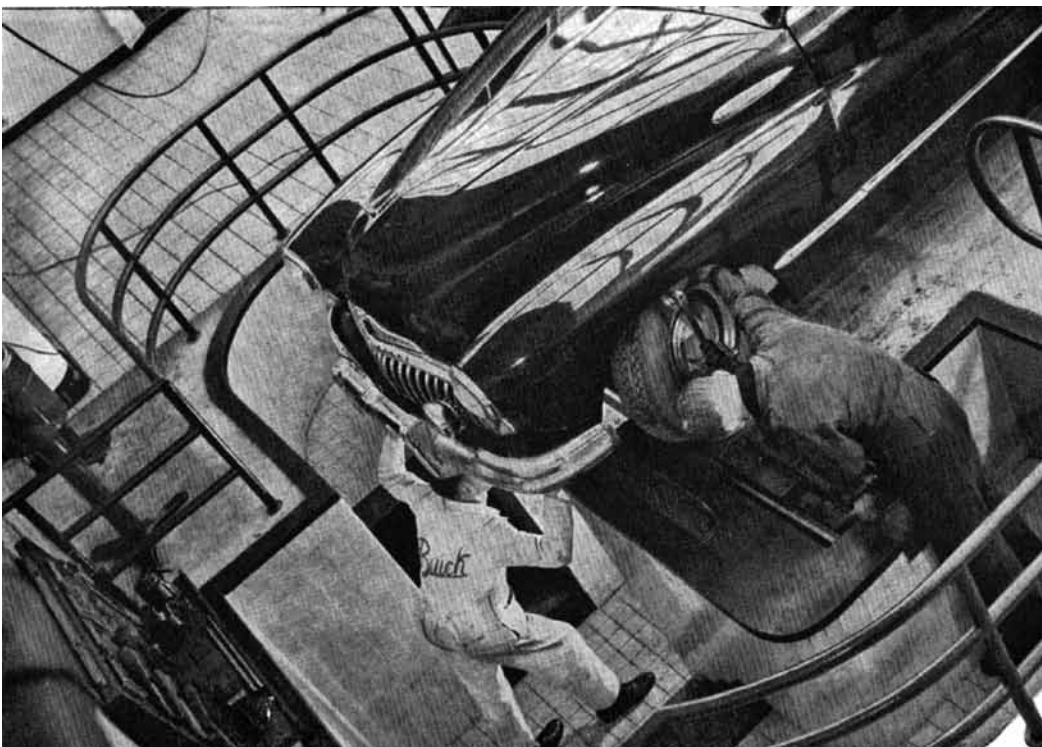
Afdeling autoschade met juist binnengebracht slachtoffer in plaatwerkrij

R.I.V.A. is gespecialiseerd op alle plaat- en spuitwerk, ook in houtbewerking en bekleding

De hydraulische apparatuur voor plaatbewerking wordt in vakkringen als voorbeeld

gesteld. De uitrusting van de spuitinrichting en van de afdelingen houtbewerking en bekleding garandeert het beste wat op dit gebied kan worden gepresteerd

Spuitinrichting. Hieronder ressorteren ook de afdelingen houtbewerking en stoffeerderij



Bean:
Wieluitlijn en stuurcontrôle
apparatuur

Garage Modern

de geschiedenis van een takel- en bergingsspecialist

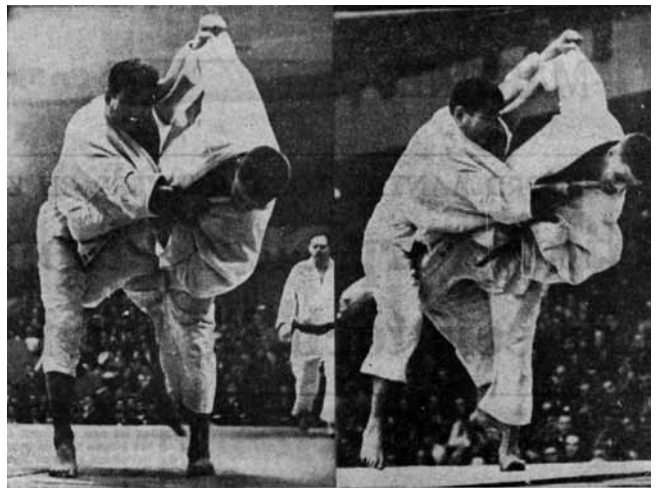
door Ben Koehorst

Wij, dat wil zeggen mijn ouders, mijn jongere broer en ik, woonden in de jaren vijftig en zestig boven de garage van mijn grootvader aan de Utrechtse Nicolaasweg. Van daaruit werd dag en nacht, zeven dagen in de week, takel- en bergingswerk gedaan. In de rustige uren werden auto's gerepareerd voor klanten, maar er werd ook regelmatig gewerkt aan de opbouw van takelwagens. Hoewel, eigenlijk was regelmaat nu juist datgene wat er in die dagen ontbrak.

De enige vrijwel absolute regelmaat die ik me uit de tijd herinner, is dat mijn vader na het warme middagmaal een uurtje op de bank in de huiskamer ging rusten. Dat uurtje was heilig, want zijn nachtrust schoot er door het onregelmatige bergingswerk regelmatig bij in. Maar ook mijn grootvader had zijn vaste gewoonten. Dat kon ik bijvoorbeeld iedere zondagochtend vanuit mijn bed horen als hij stipt om zeven uur beneden in de werkplaats de draaibank startte. Want op zondagochtend kon hij eindelijk ongestoord aan de slag. In de werkplaats was er een vaste taakverdeling: opa deed het draai-, het bank- en het autogeen las- en snijwerk. Pa tekende dan met een krijtje het onderdeel dat hij nodig had op de muur naast de draaibank, zette de maten erbij en dan ging opa aan de slag. In feite was mijn vader de werkplaatschef, zowel bij het onderhoudswerk in de garage als bij de opbouw van de takelwagens. Verder was elektrisch laswerk zijn specialisme.

Omdat het grote pand veel ruimte bood, werden er tegen betaling ook auto's gestald. Een deel van die gestalde wagens werd dan 's morgens door de eigenaren opgehaald, waardoor er gedurende de dag voldoende ruimte beschikbaar was voor onderhouds- en reparatiewerk aan auto's van klanten. Aan het eind van de middag begon de werkplaats

weer vol te stromen met stallingauto's, zodat de ruimte rond de klok optimaal werd benut. Iedereen in het bedrijf, niet alleen mijn vader en mijn grootvader, maar ook de monteurs, reed op de takelwagens. Takelen en bergen was voor de meesten eigenlijk liefhebberij. Liefde voor het vak



Geesink tot Sone:

„Los kom je niet meer jochie...”

Twee momenten vlak na elkaar uit de finale om de wereldtitel judo. We zien hier hoe Anton Geesink een titaanse tweede heupvoorp inzet tegen zijn rivaal Koji Sone. Belden vliegen echter van de mat. Voor de Japanner betekende het slechts miststel van een actie, want even later nu rusten acht minuten voor het toernooi. Geesink trok zijn tegenstander naar de mat en na een knellende houdgreep van dertig seconden mocht de Utrechtse zich wereldkampioen noemen. De Japanner tegengestelde was volkomen doorbroken!

Ik denk, dat ik nu maar een

reep zet onder mijn judocarrière. In ben nu 27 jaar, heb vele successen behaald en beschouw dit wereldkampioenschap uiteraard als de kroon van mijn sportloopbaan. Nu, ik geloof dat ik nu maar met een wedstrijd judo op. Ook mijn tegenwoordig Heintje doet dit.

Ik hoop dat ik mijn capaciteiten aan de Nederlandse judoka's kan verdragen, zodat zij toch aan de sp kunnen blijven.

Dit wereldkampioenschap was voor mij natuurlijk een openbaring. Ik kan op dit moment nog niet geven, dat ik al die sterke Japanners verslagen heb. Dat ik dit bereikt heb, is een gevolg van het feit, dat ik nu ook met mijn verstand geïnteresseerd heb. Als ik dat vroeger had



gedaan, zou ik bij de wereldkampioenschappen van 1958 in Tokio al verder zijn gekomen.

Ik heb dit werkelijk nooit gedacht. Ik wist natuurlijk dat ik kans had. Ook mijn vrienden en teamgenoten, Koos en Van Ierland hielden niet op het me te vertellen, maar ik voelde me toch nog niet zeker. En beslist niet omdat de Japanners het grappig hadden uitgehaald met Kamimaga en Shigetatsu. Wilt u wel geloven dat ik voor de wedstrijd nog zo nerveus was, dat ik bijna moest overgeven?

Een belangrijke factor is mijn lichamelijke conditie geweest, die was veel beter dan de Japanners. Zij raakten vrij snel vermoeid. Door mijn harde training ben ik van de eerste tot de laatste minuut van dit zware toernooi volkomen fit gebleven, ondanks een pijnlijke beenblessure.

Toen ik van Kamimaga had gewonnen, voelde ik, dat ik de overige Japanners ook kon hebben. Na Kamimaga kwam Koga, die duidelijk bang voor me was. Tijdens een training in Tokio heeft hij eens door een onge-lukkige val na een okselworp van

door
Anton Geesink

voordeel, dat ik in Japan getrafd heb. Ik wist dus wel ongeveer, wat ik van mijn tegenstanders kon verwachten. Het viel me wel reusschme, dat ik uit hun waza's kon blijven, dat ik hun aanvallen kon ontwijken.

Van Sone wist ik, dat hij een bijzonder tactische judoka is. Het is zeer gevaarlijk om tegen hem te vechten. Het is niet gemakkelijk om hem om te gooien, want hij neemt hem onmiddellijk over. Toen ik Sone in de finale dan ook op de mat hield, ging de andere er ook heen. Ik trok en trok en dacht: Zo, na in Garage Modern maar halen, los ik je niet meer jochie.

Voor de rest wil ik iedereen bedanken, die me bij het behalen van dit wereldkampioenschap heeft geholpen en niet in het laatste Directie van het Utrechtsch Nieuwsblad, die het door een ruime mogelijkheid maakte, dat ik in het bezit van dit jaar een trainingsreis naar Japan kon maken. Mijn her-

afbeelding 1 Het artikel in het Utrechtsch Nieuwsblad van 4 december 1961, waarin Anton Geesink Garage Modern noemt.

dus, want bergen is vakwerk. En ze waren er trots op bij Garage Modern te werken, want de brandweerrode takelwagens van Garage Modern waren in die jaren bijna spreekwoordelijk bekend in de regio Utrecht. Dat werd in 1961 bevestigd door Anton Geesink, die tijdens het wereldkampioenschap judo in Japan zijn gevreesde opponent Koji Sone in een houdgreep kreeg. In een artikel in het *Utrechtsch Nieuwsblad* van 4 december (afbeelding 1) dat jaar vertelt Geesink: “Ik trok en trok en dacht: zo, ga nu Garage Modern maar halen, los kom je niet meer jochie!”.

Tijdens de jaren dat ik de lagere en de middelbare school doorliep, stak ik buiten schooltijd niet alleen veel op over autotechniek, maar ik reed ook graag en vaak mee op de takelwagens. Zo leerde ik het materieel kennen en ik deed bijna spelenderwijs bergingservaring op. Ook bij de constructie en het onderhoud van de wagens stak ik wel eens een handje toe. Jong geleerd is tenslotte oud gedaan. Maar in de jaren zestig kwam de welvaart in een stroomversnelling. De salarissen gingen structureel omhoog, zodat de arbeidskosten flink

toenamen. Mede dat leidde ertoe dat er bij Garage Modern steeds minder hijsmateriaal zelf werd gebouwd. In plaats daarvan werd vaker geïnvesteerd in kant-en-klaar fabrieksmaterieel en Garage Modern eiste een steeds meer commerciële aanpak. In die periode begon mijn vader te beseffen dat ik hem niet zou opvolgen. Voor mij stond vast dat ik de techniek in wilde, maar bij Garage Modern was op dat gebied steeds minder te beleven. En mijn broer had zelfs helemaal geen affiniteit met het bedrijf. Daarom besloot mijn vader de zaak te verkopen. Joop van Oort, een noeste werker met ondernemersbloed die ook al wat jaren ervaring had met berging, bleek de gedroomde overnamekandidaat. In 1973 nam Van Oort de kleine bergingsvoertuigen over, waarmee er voor mijn vader een einde kwam aan het 24/7 bestaan. In 1983 verdwenen ook het zwaardere materieel en de telescoopkranen naar het nieuwe bedrijf Modern bv.

hoe het begon

Mijn grootvader, B.C. Koehorst senior (geboren op 23 oktober 1897 te Haarlem), startte halverwege de jaren twintig vanuit een woonhuis aan de Am-



afbeelding 2 De Amsterdamse Spaarndammerstraat 92/94, ongeveer 1928.



afbeelding 3 Het pand aan de Nicolaasweg 68 in Utrecht, 1939.

sterdamse Houtrijkstraat een taxibedrijf onder de naam 'Garage Modern'. De eerste jaren ging het hem voor de wind. Al snel werd een tweede taxi aangeschaft en in 1926 verhuisde hij met gezin en bedrijf naar de even verderop gelegen Hembrugstraat. Daar werd het wagenpark uitgebreid tot vier taxi's. In 1928 werd een dubbel garagepand aan de Spaarndammerstraat 92 en 94 gehuurd en verbouwd (afbeelding 2). Dit pand bestaat nog steeds, maar als gevolg van het omnummeren ter plaatse is het huidige adres Spaarndammerstraat 578-580.

Maar toen kwamen de crisisjaren en Garage Modern raakte in de problemen. Koehorst sr. hield vol en begon in 1933 opnieuw, nu aan de Haarlemse Koudenhorn 40. Daar werd Garage Modern een garagebedrijf dat zich specialiseerde in reparatie en onderhoud van automobielen en scheepsmotoren. Deze laatste activiteit gebeurde in samenwerking met de direct aan de overkant van het Spaarne gelegen scheepswerf Zuidam. Maar de Haarlemse locatie was geen lang leven beschoren en het gezin Koehorst verhuisde tijdelijk naar Den Haag. Daar

zag senior kans om de crisis te overleven als schilder, als binnenschipper en hij was zelfs een tijdje kroegbaas.

Maar in 1937 kon hij een garagebedrijf overnemen aan de Utrechtse Nicolaasweg (afbeelding 3). Het nieuwe onderkomen was toen een modern gebouw met bovenwoningen dat pas drie jaar tevoren door de bouwer was opgeleverd. Op 13 oktober 1937 startte Garage Modern daar weer met een schone lei en werd servicedealer voor de GM-merken Opel, Buick en Pontiac.

de bergingsvoertuigen

Eind jaren dertig werd een kraanwagen aangeschaft, een Fordson viercilinder uit 1934 met een eenvoudige kraanbok. De Fordson werd in de Tweede Wereldoorlog voorzien van een kolengasgenerator en met behulp van een klein rantsoen kolen werd tijdens de donkere oorlogsdagen bergingshulp geboden (afbeelding 4).

In mijn geboortjaar 1946 nam Koehorst sr. een jaartje vrijaf en monsterte als machinist aan op het luxe jacht van de toenmalige president van het



afbeelding 4 De Fordson aan het werk nadat het Academisch Ziekenhuis op 6 november 1944 door een afgezwaaide Engelse bom was getroffen.

Afrikaanse land Liberia. Zijn zoon (en mijn vader) B.C. Koehorst jr, geboren op 28 januari 1921 in



afbeelding 6 Begin jaren vijftig nam men het tijdens bergingstransporten met de veiligheid nog niet zo nauw. Een dolly met massieve banden maakte het mogelijk om deze zware Amerikaanse Ford met alle wielen vrij van de grond te vervoeren.

Garage Modern
B. CHR. KOEHORST & ZN.
NICOLAASWEG 68 - UTRECHT - TEL. 16212

Kraanwagen dag en nacht disponibel
Eerste klas Reparatie-inrichting. - Centraal verwarmde stalling en onderhoud
1e NED. BANDENPROFIELEERINRICHTING VOOR ANTI-SLIP

TELEFOONLIJST

NUMMERS		NUMMERS	
16212	Garage Modern		
15915	Politie		
16416	Brandweer		
12345	Geneeskundige dienst		

afbeelding 5 Telefoonkaart uit ongeveer 1950. De foto toont de Ford V8 uit 1938 met Holmes kraan.

de Amsterdamse Houtrijkstraat, werd toen de drijvende kracht achter het garagebedrijf. Koehorst junior, 'Ben' voor klanten en intimi, had als jongen een gedegen praktische technische opleiding genoten bij verschillende Amsterdamse, Haarlemse en Haagse autobedrijven en hij was gezegend met twee rechterhanden. Hij verving de Fordson door een Ford V8 uit 1938, verzwaarde het chassis en bouwde er een Holmes Wrecker kraan van Amerikaanse oorsprong op (afbeelding 5). De Ford kreeg het provinciaal kenteken L-35626. Vervolgens stelde hij de wagen 24 uur per dag, zeven dagen per week met een chauffeur/machinist ter beschikking van de Utrechtse verkeerspolitie en van autobedrijven in de

afbeelding 7 Aan de Oude Gracht was in circa 1951 een Ford bestelwagen dwars door de balustrade gereden. De weg is ter plekke middeleeuws smal, zodat het niet mogelijk was om de Diamond T dwars over de weg te plaatsen. Maar De Holmes Wreckers hadden twee zwenkbare gieken en aan beide zijden stempels, zodat met enige fantasie uiterst nuttige hijs- en trekopstellingen mogelijk bleken.



Utrechtse regio. Zo begon de specialisatie op het gebied van takelen en berging (afbeelding 6).

Nadat Koehorst sr. terug was van zijn wereldreis werd het bedrijf met vereende krachten uitgebouwd. De volgende aanschaf was een Diamond T 969, voorzien van een viertons Holmes Wrec-

ker kraan (afbeelding 7). De Diamond, afkomstig uit de enorme partij legermaterieel die na de bevrijding door de Amerikanen in Europa was ach-



afbeelding 8 Mede door het forse gewicht van 14 ton was het niet eenvoudig om ondanks de 6x6 aandrijving op een bouwterrein met de Federal door het losse zand bij de hijsplek te komen. Er werd dan met stalen rijplaten provisorisch een pad gelegd en een ploeg grondwerkers zorgde ervoor dat het pad tijdens het rijden continu werd onderhouden. Mijn vader ziet er hier van achter het stuur scherp op toe dat de rijplaten niet gaan schuiven. Waarschijnlijk 1959.

tergelaten, werd voor zover nodig gereviseerd en vervolgens net als de Ford V8 brandweerrod gespoten. Hij kwam rond 1950 in dienst onder het provinciaal kentekennummer L-44131 en bleek een onverwoestbaar en universeel inzetbaar bergingsvoertuig.

uit de dump

Tijdens de opbouwfase die de Nederlandse maatschappij na de Tweede Wereldoorlog doorliep werd er door aannemersbedrijven veel gebouwd. Omdat arbeid in die tijd nog relatief goedkoop was hadden de meeste bouwers geen gebrek aan personeel, maar de aanschaf van hijswerktuigen

was voor veel bouwbedrijven financieel (nog) niet haalbaar. Garage Modern speelde daarop in met de aanschaf van een Federal 606/C2, afkomstig van een Belgische legerdumphandel (afbeelding 8). De kraanwagens uit de Amerikaanse C2-klasse waren eigenlijk vliegtuigbergers, die met het oog op hun speciale toepassing waren voorzien van een lange uitschuifbare giek. Vooral die lange giek maakte de Federals in die tijd ook geschikt voor toepassing in de bouw. De Federal was in België al ontdaan van zijn trekkerschotel, die bij het Amerikaanse leger werd benut om er een lange oplegger voor het vervoer van vliegtuigdelen achter te kunnen koppelen. De vrijgekomen ruimte op het chassis



afbeelding 9 De verbouwde Diamond T bergt samen met de Federal 606 een betonwagen die in Groenekan van de weg was geraakt. Bij bergingen als deze bleken de later achter de kranen opgebouwde lieren onmisbaar. Ongeveer 1960.

achter de kraan werd door mijn vader benut door er een zware Garwood lier op te bouwen met aandrijving vanaf de power take off (PTO) en er werd een grote beloopbare bak met afsluitbare kasten rond de lier gefabriceerd. De kasten konden worden gebruikt om er los hijsgerie in op te bergen, zoals stropen, kettingen en harpsluitingen. Op die manier was de wagen ook prima bruikbaar als zwaar bergingsvoertuig. Omdat de wagen als gevolg van de beperkte doorrijhoogte in de garage niet naar binnen kon worden gereden, gebeurde dit werk grotendeels voor de deur op de Nicolaasweg. Gewoon op straat in de Utrechtse wijk Oudwijk dus, daar keek toen nog niemand van op. Bij de inbedrijfstelling rond 1953 kreeg de Federal het provinciaal kenteken L-35624. Halverwege de jaren vijftig werd het provinciale kenteken vervangen door het nationale kenteken RB-96-15. Na de aanpassingen woog het voertuig 14 ton. De benzinemotor was een zescilinder Hercules HXD die 202 pk produceerde uit een cilinderinhoud van 14 liter. De wagen had een verbruik van één liter benzine per gereden kilometer (!) De maximum snelheid was ongeveer 50 km/h. Aan beide zijden van het chassis was een benzinetank van 200 liter aangebracht. Totaal

400 liter dus. Desondanks stond de truck meerma-
len per week aan de pomp...

Omdat de Federal vrijwel moeiteloos doorlopend
werd verhuurd, wilde men bij Garage Modern
liefst direct een tweede exemplaar aanschaffen,
maar de financiële situatie liet dat nog niet toe. Dat
probleem werd opgelost met de aanschaf van een
in deplorabele staat verkerende en dus goedkope
Studebaker US6x4 U6, die in eigen huis van voor
tot achter werd gereviseerd. Ook de Studebaker
was afkomstig uit de legerdump en was van ori-
gine een trekker.

Het chassis werd verzwaard en de Holmes kraan
werd van de Diamond T verwijderd en op het Stu-
debaker-chassis gebouwd. Verder werd het chassis
aan de voorzijde verlengd en voorzien van een lier,
die net als de kraan vanaf de versnellingsbak door
middel van een PTO kon worden aangedreven. Op
5 juli 1954 kreeg de Studebaker het kenteken NS-
53-42, waarna hij werd ingezet voor bergingswerk
dat voordien met de Diamond T werd gedaan. De

'Grote Stued', zoals hij bij ons jarenlang werd ge-
noemd, deed tot ver in de jaren zestig dienst en
werd, nadat hij bij Garage Modern uiteindelijk
werd afgedankt, weer als trekker gerestaureerd.
Tegenwoordig maakt 'onze' Studebaker deel uit
van de verzameling militaire voertuigen van wij-
len Jaap de Groot. De Groot bracht zijn verzame-
ling onder in het op zijn initiatief opgezette Mars-



afbeelding 10 De Studebaker 2R brengt een verdwaalde Auto Union 1000 weer naar de openbare weg, ergens in de eerste helft van de jaren zestig.

hall Museum. Dit museum is tegenwoordig met het Oorlogs- en Verzetsmuseum samengevoegd in het Oorlogsmuseum in het Brabantse Overloon. Je vindt daar trouwens ook een Federal 606/C2 en een Diamond T 969A. De 969A is op de open cabine na gelijk aan de 969.

Vervolgens werd een losse Garwood kraan van een beschadigd chassis van een Ward la France M1 aangekocht en aangepast. De Amerikaanse M1-klasse was net als de C2-klasse voorzien van een Garwood kraan met een enkele giek, maar de uitvoering was meer gericht op berging van wielvoertuigen. Het Diamond chassis, dat zwaarder was uitgevoerd dan dat van de Studebaker, werd in verband met de beperkte doorrijhoogte in de garage van zijn wielen ontdaan en op de remtrommels naar binnen gereden. Daar onderging hij een volledige revisie en de M1-kraan werd op het aangepaste chassis gebouwd. Bij de M1-kranen was alleen de hijsfunctie van een aandrijving vanaf de motor voorzien, maar de zwenk- en topfuncties werden met behulp van handslingers bediend. Mijn vader ontwierp en fabriceerde in eigen huis een kettingaandrijving voor die functies. De Diamond startte daarna een tweede leven als M1-berger met het nieuwe kenteken SB-49-29 (afbeelding 9).

kopje onder

In 1955 werd uit het faillissement van de Utrechtse Ford dealer Jan Jongerius een Ford V8 truck uit 1939 met vaste kraanbok overgenomen, maar zo'n eenvoudige bok voldeed niet meer. De wagen werd dan ook vrij snel weer afgevoerd.

Op een slechte dag in 1956 raakte de Ford V8 uit 1938 in De Meern van de weg en belandde op z'n kop in de Oude Rijn. De bestuurder kon zichzelf redden, maar de Ford ging kopje onder. Ter vervanging werd een Studebaker 2R chassis uit 1949

aangeschaft (afbeelding 10). Ook dit chassis werd in eigen huis verzwaid en voorzien van de Holmes kraan, afkomstig van de Ford V8. Rondom de kraan werden bakken gebouwd om stroppen en sluitingen in op te bergen. De wagen kwam in dienst met het kenteken NB-97-61. Later werden de beide gieken van de Holmes kraan vervangen door zelf gefabriceerde uitschuifbare exemplaren, zodat meer hijshoogte kon worden bereikt. Deze Studebaker werd intern aangeduid als de 'Kleine Stuid'.

Pas eind jaren vijftig werd een tweede Federal 606/C2 aangekocht. Ook dit exemplaar werd volgens het intussen bekende recept opgewaard: revisie voor zover nodig en een zware Garwood lier achterop verving de trailerschotel. De cabine van dit exemplaar was in slechte staat en werd vervangen door een nieuwe cabine van Carrosseriefabriek Van Eck in Lexmond. Bij aanschaf ontbrak onder andere de giek. De fabricage van een nieuwe giek werd ditmaal uitbesteed. De wagen werd met ingang van 8 augustus 1960 ingezet met het kenteken TB-95-82.

Maar de Garwood-kraan bleek bij het hijsen met uitgeschoven giek niet onverwoestbaar: de machinist was op een keer wat onvoorzichtig en probeerde een iets te zware last op te pakken. Prompt braken alle acht bouten waarmee de kop van de to-



afbeelding 11 De Holmes kraan op de International KB2 was volledig handbediend. Vooral bergingen binnen de bebouwde kom trokken zonder uitzondering veel publiek, zoals hier in 1967.



afbeelding 12 De White in deels onttakelde toestand, gereed om te worden verzwaard (1965). Links daarnaast staat een Federal 606 in onderhoud. De verhoogde toren en de bokkenpoten langs de giek zijn hier goed zichtbaar.

ren was bevestigd en de giek viel plat. Elektrische beveiliging was in de kraanwereld van toen helaas nog onbekend. Mijn vader verstevigde daarom de kop en hij verhoogde de toren met ongeveer 20 cm. Daardoor werden de krachten op de kraantoren in dergelijke omstandigheden beter beheerst. Verder werd de kraan voorzien van uitschuifbare bokkenpoten, die bij het heffen van een zware last de giek konden ondersteunen. Tijdens transport werden de bokkenpoten langs de giek opgeborgen. Enige tijd na het in dienst komen van de TB-95-82 werd de Diamond T met de M1-kraan verkocht aan Garage Gouma in Wolvega. Gouma legde de overeengekomen verkoopprijs van 13.000 gulden in contanten op tafel, maar opa was wat bijgelovig. Hij borg het geld op in zijn portefeuille, trok zijn portemonnee en gaf Gouma 1 cent terug ...

bloemkwekerij

Begin jaren zestig werd een kleine bloemkwekerij aangekocht, die direct naast het pand van Garage Modern lag. De bebouwing werd gesloopt en ver-

vangen door een woonhuis en een ruime hal met een doorrijhoogte van 4,20 m. De hal kreeg het huisnummer 86 en het woonhuis kreeg nummer 90. Vanaf dat moment konden de kranen binnen worden gestald en onderhouden. Kort daarna werd boven de hal nog een appartement gebouwd, dat huisnummer 88 kreeg.

Toen de Studebaker 2R het eind van zijn economische levensduur naderde, werd die vervangen door een International KB2 waar een volledig handbediende Holmes Wrecker kraan op werd gebouwd (afbeelding 11). Het kenteken van de KB2 was PV-69-04.

In 1962 kwam de eerste truckkraan in dienst, een Unit. Onder een truckkraan verstaan we een zelfstandig gemotoriseerde kraan, gemonteerd op een truck. Het type is me ontschoten, het maximale hefvermogen lag rond tien ton. De kraan was eigenlijk een dragline, zonder aandrijving op de zakfunctie. Het vieren van de last gebeurde eenvoudig op de hijsrem, zoals dat bij een dragline gebruikelijk was. Maar dat was bij nauwkeurig hijswerk

natuurlijk een aanzienlijke handicap. De mast was deelbaar. Ben jr. maakte er zelf drie verlengstukken en een opbouwjib bij. De hijshoogte kon op die manier worden uitgebreid tot maximaal 26 meter.

Federal RB-96-15 werd halverwege de jaren zestig vervangen door een vers exemplaar. Deze Federal werd ook gereviseerd en precies uitgevoerd zoals de TB-95-82. Het kenteken ZB-43-86 werd geregistreerd op 30 juni 1965.

In 1964 ging ik naar de HTS autotechniek in Apeldoorn. Daardoor verloor ik het dagelijks contact met het bedrijf. Mijn grootvader droeg in 1965 zijn aandeel in het bedrijf over aan mijn vader en ging met pensioen. Hij overleed in 1976.

Halverwege de jaren zestig werd een nieuwe negentons Fuchs 500 kraan aangeschaft, die grotendeels in eigen beheer op een gereviseerde White oorlogstruck werd gebouwd (afbeelding 12). Ook voor de Fuchs werd de vakwerkgiek in eigen huis in elkaar gelast, nadat het daarvoor benodigde reken- en tekenwerk was uitbesteed aan een gespecialiseerd constructiebedrijf. De Unit werd verkocht.

hydraulische telescoopkranen

Vervolgens werd een nieuwe vijftons Bavaria kraan op een tweede White truck gebouwd.

Rond 1970 werd de International KB2 vervangen door een nieuwe Ford D300 truck. De Holmes kraan werd daarbij overgebouwd op de Ford. Kort daarna werd een Mercedes-Benz 608 omgebouwd tot oprijwagen. Het kenteken was DA-67-48. Er waren rond die tijd nog een of twee andere kraanwagens in gebruik, maar daarover herinner ik me weinig.

Op 1 juni 1973 werden de kleine bergingsvoertuigen verkocht aan Joop van Oort. De beide Federals bleven toen nog een tijdje in bedrijf, maar werden successievelijk afgevoerd. Federal ZB-43-86 ging naar Kraanbedrijf Van Genderen in Vianen. Van Genderen ging later op in Kraanverhuur Nederhoff b.v. De Federal maakt tegenwoordig deel uit van de verzameling klassieke voertuigen van de heer Kooijman, eigenaar van Toyota Kooijman in Vianen.

In de jaren zeventig werd volledig overgeschakeld op hydraulische telescoopkranen:

- een tientons Tadano op Ford D truck;
- een dertientons Tadano op Ford D truck;
- een twintigtons Tadano op een Fuso (Mitsubishi) truck.

In die tijd werd de berging overgelaten aan het bedrijf van Van Oort: Modern Berging.

In 1983 droeg mijn vader het restant van het bedrijf over aan Modern Berging (of Modern bv) en bleef nog enkele jaren als adviseur bij 'de zaak' betrokken. Van Oort kwam tot mijn vaders dood in 2004 tenminste jaarlijks bij mijn ouders thuis rapporteren over de gang van zaken binnen het bedrijf. Ook ik heb nog steeds regelmatig contact.

Modern bv is tegenwoordig een middelgroot takel- en bergingsbedrijf, dat ook buiten de regio Utrecht actief is. Modern exploiteert nu ongeveer dertig voertuigen. Joop van Oort heeft de dagelijkse leiding van het bedrijf alweer enkele jaren geleden overgedragen aan de volgende generatie Van Oort.

zie ook:

- *Conam Bulletin*, 2012/1, p. 19 e.v.
- <http://www.conam.info/gezocht/identificatie-auto-svan-garage-modern>
- Op <https://www.youtube.com/v/dfDNDXfn5As> toont Modern bv hoe men tegenwoordig een gekantelde vrachtwagen weer op z'n wielen zet. De website van het bedrijf is <http://www.modern-berging.nl/>.

Alle afbeeldingen komen uit het archief van de auteur.

Op www.Conam.info staan diverse beschrijvingen van Nederlandse auto-importeurs, bijvoorbeeld:

Dirk van der Mark, importeur



Dirk van der Mark op de RAI in 1908.

Dirk van der Mark senior werd geboren op 19 mei 1877 te Amsterdam. In 1893, op zestienjarige leeftijd, krijgt Dirk een baan als jongste bediende bij de Technische Handels Onderneming J.L. Lang, een handel in fietsen, fietsonderdelen en onderhoudsmiddelen van Leonard Lang, autopionier van het eerste uur. Leonard Lang was erg ingenomen met zijn nieuwe hulpje, dat zes dagen per week op de zaak keihard werkte en op zijn vrije zondag als vrijwilliger op de fietsschool les gaf, of te vinden was achter de kassa van de wielersportbaan. Samen met zijn zes jaar oudere broer Sam van der menig wielrenewement succes te halen in de tandemklasse.

Nadat Sam begin 1896 in Den Haag een filiaal had geopend voor de verkoop van Burgers fietsen, nam Dirk ontslag bij Leonard Lang en ging met Sam mee naar Den Haag. Het

lijkt erop dat Dirk een verschil van mening kreeg met Sam, want korte tijd later trad Dirk in dienst bij de fietsenzaak van Kievenaar in Den Haag. In 1898 ging hij weer terug naar Amsterdam. In die tijd kwam ook Sam terug naar Amsterdam en opende, zonder enige vorm van samenwerking van Dirk, een motorfietsenzaak in de Banstraat. Later vond Sam, net als Dirk, een bestaan in de automobielbranche, onder ander als importeur van de Amerikaanse merken Interstate en Partin-Palmer. Na zijn periode in Den Haag begon Dirk als zelfstandig filiaalhouder voor de firma Augustinus & Witteveen te Haarlem. Het filiaal was gevestigd aan de hoek van de Vijzelstraat met de Keizersgracht. In 1901 opende de firma een grotere en zelfstandige vestiging in de hoofdstad. Hier zou Dirk een plaatsje achter een bureau krijgen. Dat zag hij niet zo zitten en hij vertrok. Dirk werd weer een gewone werknemer in de zaak van de heer Hulzen in de Reguliersbreestraat. Dit was een handelshuis in fietsen, motorfietsen, auto's en grammofoons. Hier was Dirk het meest betrokken bij de handel van fietsen en motorfietsen van het merk F.N. Ook dit duurde niet lang. In 1902 besloot Dirk voor zichzelf te beginnen, hierbij geholpen door Leonard Lang. Lang was inmiddels verhuisd van de

lijkt erop dat Dirk een verschil van mening kreeg met Sam, want korte tijd later trad Dirk in dienst bij de fietsenzaak van Kievenaar in Den Haag. In 1898 ging hij weer terug naar Amsterdam. In die tijd kwam ook Sam terug naar Amsterdam en opende, zonder enige vorm van samenwerking van Dirk, een motorfietsenzaak in de Banstraat. Later vond Sam, net als Dirk, een bestaan in de automobielbranche, onder ander als importeur van de Amerikaanse merken Interstate en Partin-Palmer. Na zijn periode in Den Haag begon Dirk als zelfstandig filiaalhouder voor de firma Augustinus & Witteveen te Haarlem. Het filiaal was gevestigd aan de hoek van de Vijzelstraat met de Keizersgracht. In 1901 opende de firma een grotere en zelfstandige vestiging in de hoofdstad. Hier zou Dirk een plaatsje achter een bureau krijgen. Dat zag hij niet zo zitten en hij vertrok. Dirk werd weer een gewone werknemer in de zaak van de heer Hulzen in de Reguliersbreestraat. Dit was een handelshuis in fietsen, motorfietsen, auto's en grammofoons. Hier was Dirk het meest betrokken bij de handel van fietsen en motorfietsen van het merk F.N. Ook dit duurde niet lang. In 1902 besloot Dirk voor zichzelf te beginnen, hierbij geholpen door Leonard Lang. Lang was inmiddels verhuisd van de

lijkt erop dat Dirk een verschil van mening kreeg met Sam, want korte tijd later trad Dirk in dienst bij de fietsenzaak van Kievenaar in Den Haag. In 1898 ging hij weer terug naar Amsterdam. In die tijd kwam ook Sam terug naar Amsterdam en opende, zonder enige vorm van samenwerking van Dirk, een motorfietsenzaak in de Banstraat. Later vond Sam, net als Dirk, een bestaan in de automobielbranche, onder ander als importeur van de Amerikaanse merken Interstate en Partin-Palmer. Na zijn periode in Den Haag begon Dirk als zelfstandig filiaalhouder voor de firma Augustinus & Witteveen te Haarlem. Het filiaal was gevestigd aan de hoek van de Vijzelstraat met de Keizersgracht. In 1901 opende de firma een grotere en zelfstandige vestiging in de hoofdstad. Hier zou Dirk een plaatsje achter een bureau krijgen. Dat zag hij niet zo zitten en hij vertrok. Dirk werd weer een gewone werknemer in de zaak van de heer Hulzen in de Reguliersbreestraat. Dit was een handelshuis in fietsen, motorfietsen, auto's en grammofoons. Hier was Dirk het meest betrokken bij de handel van fietsen en motorfietsen van het merk F.N. Ook dit duurde niet lang. In 1902 besloot Dirk voor zichzelf te beginnen, hierbij geholpen door Leonard Lang. Lang was inmiddels verhuisd van de

<p>Clément Motorrijwiel.</p> 	<p>Clément Motorrijwielen. Licht, sierlijk, laag gebouwd en solide. Zeer geschikt voor H. H. Doctoren. 1¹/₄ P.K. f 325.—, 2 P.K. f 390.—.</p> <p>Clément Automobielen 2, 4 en 6 cilindres. Prijscouranten op aanvraag.</p> <p>STOCK MICHELIN 1906. Alex. Kiel, den Haag.</p> <p>Agent voor Amsterdam: D. v. d. MARK, Nic. Witsenkade. Agent voor Apeldoorn: Gebr. PRUIJS.</p>
---	---

Advertentie voor Clément motorrijwielen en automobielen, circa 1902.



Dirk van der Mark in 1910.

Nicolaas Witsenkade naar de overkant van het water in het voormalige pand van de Spijker koetsenfabrieken aan de Stadhouderskade, om zich daar op de verkoop van auto's en autobanden te concentreren. De verkoop van fietsen en fietsonderdelen werd overgenomen door Dirk van der Mark, die hiervoor een deel van het oude pand (huisnummer 38, op de hoek met de Pieter Pauwstraat) tegen gunstige voorwaarden kon overnemen van Leonard Lang. Naast rijwielen van F.N., Osmond en James, kon men er, dankzij de contacten en ervaring die Dirk bij zijn vorige functies had opgedaan, al snel F.N. en Clément motorfietsen kopen. Ook het agentschap van Harley-Davidson liet niet lang op zich wachten. Ook werden af en toe drie- en vierwielige voertuigen ingeruild en gerepareerd.

de eerste auto verkocht

Over de eerste auto die Dirk van der Mark verkocht, gaat het verhaal dat

de klant de auto alleen wilde kopen, als Dirk kon aantonen dat de wagen in één dag naar Arnhem en in één dag terug kon rijden, heen over Amersfoort en terug over Utrecht. Om zeker van zijn zaak te zijn, verkende Dirk de route op de fiets en merkte dat hij beter heen over Utrecht kon rijden, omdat de Grebbeberg dan bij de afdaling minder steil was. Kwam hij namelijk terug van Wageningen, dan was de Grebbeberg waarschijnlijk een te groot obstakel. De rit slaagde en de auto werd verkocht. Zo verkocht Van der Mark in deze tijd af en toe een auto, soms een Franse Rochet-Schneider of Panhard-Levassor, een andere keer een Belgische F.N. In een interview met Dirk van der Mark junior begin jaren zeventig vertelde deze dat zijn vader op de Parijse autosalon van 1904 of 1905 een definitieve aanstelling kreeg als importeur van Rochet-Schneider. Toen de Fransen hem naar zijn telegramadres vroegen, begreep Van der Mark dit niet direct, want een telegramadres was toen nog geen alledaagse zaak. De Fransen legden hem uit wat ze bedoelden en Van der Mark reageerde opgelucht: "Ah, c'est ca", waarop de Fransen dadelijk als telegramadres "Sessa" noteerden. Van der Mark liet het zo en gaf dit woord in Amsterdam op, waardoor dit lange tijd het telegramadres van het bedrijf is gebleven. (Opmerking auteur: van de bewering dat Dirk van der Mark importeur is geweest van Rochet-Schneider is – nog - geen be-



Keizersgracht 635, circa 1913/1914.



Het pand aan de Keizersgracht 635 tussen 1916 en 1924. Voor de deur een rij Hupmobiles.

zaam maar zeker gingen de zaken weer voorspoedig. Het importeurschap van de merken Gray en Marmon kwam erbij. De Gray was een sober uitgevoerde Amerikaanse auto, die concurrerend wilde zijn in het Ford-segment. Maar de verkoop beperkte zich tot mensen die bewust niet in een Ford gezien wilden worden en hier iets

wijs gevonden, iedereen die één auto importeerde noemde zich importeur. Ook zijn geen aantallen verkochte auto's bekend).

In 1912, krap tien jaar nadat Dirk voor zichzelf was begonnen, vond hij de tijd rijp om zich serieus op de automarkt te begeven. Na een advertentie in het Handelsblad, waarin een agent voor Holland werd gevraagd, had hij in het Amstel Hotel een lang gesprek met de Amerikaanse general manager van Hupmobile. Dirk kon het importeurschap van Hupmobile voor heel Nederland krijgen onder de voorwaarde dat hij onmiddellijk zes voertuigen moest bestellen en de demonstratiewagen, die voor het Amstel Hotel geparkeerd stond, aan moest kopen met een aanbetaling van 17.000 gulden. Dirk kon het geld lenen van een goede vriend en hoewel niet met naam genoemd, lijkt het niet onwaarschijnlijk dat hier opnieuw Leonard Lang de helpende hand kon bieden. De Hupmobiles kregen een plek in een loodsje om de hoek aan de Pieter Pauwstraat. Deze ruimte werd al spoedig te klein, zodat men in 1913 verhuisde naar een groter pand aan de Keizersgracht 635.

Gray en Marmon

De Eerste Wereldoorlog doorkruiste verdere uitbreidingsplannen. Het gewenste herstel na de oorlog verliep uiterst moeizaam, terwijl de lasten toenamen. Uiteindelijk kon men in 1921 verhuizen naar groter pand met zelfs lagere lasten, een voormalig kaasfabriekje aan de toenmalige rand van de stad in de Gillis van Ledenberghstraat 108. Lang-

meer geld voor over hadden. Marmon daarentegen was een exclusieve automobiel, bedoeld voor de betere kapitaalkrachtigen. De garage lag echter in een voor die tijd iets te veel afgelegen gedeelte van Amsterdam. In de reclames stond daarom ter



Het pand aan de Gilles van Ledenberghstraat 108-112, circa 1959. Onder circa 1979.





De showroom aan de Amsteldijk 25, hoek Tweede Jan van der Heijdenstraat, opname 1926.

Hornet bij ritten en rally's. Hierbij werd door het bedrijf vaak een aandeel in de prijzenpot beschikbaar gesteld. Dirk junior was verzot op autoraces en deed al in 1929 met een Marmon mee aan een race op de Nürburgring. Het was op dat moment militair, maar had zich speciaal voor die race 'ziek gemeld'. Dirk junior won de race en stond een dag later met foto en al in de krant. Dat werd gezien door zijn commandant, maar deze reageerde sportief en liet het met een sisser aflopen.

Dirk van der Mark senior, die altijd herkenbaar was aan zijn onafscheidelijke rokende pijp in de rechtermondhoek, overleed plotseling op 5 april 1934, op

oriëntatie steevast dat het pand dicht bij het Hugo de Groot plein lag. Om de verkoop te bevorderen, werd in 1926 een extra showroom ingericht op de Amsteldijk 25, een belangrijke verkeersader van Het Gooi en Utrecht naar het centrum van Amsterdam.

Ondanks vele advertenties liep de verkoop van Hupmobile snel terug, waarop het Amerikaanse concern besloot om per 1 juli 1927 een andere importeur aan te stellen. Ook met de overige twee merken wilde in de crisisjaren de verkoop niet erg meer vlotten. Om het verlies op te vangen, ging men op zoek naar een merk dat behalve exclusief ook economisch aantrekkelijk was. De auto die aan deze eisen voldeed, was de net nieuw uitgekomen sportieve Wolseley Hornet. De eerste werden eind 1932 verkocht en begin 1933 kreeg Dirk van der Mark de begeerde status van officiële importeur. De verkoop van de Hornet en later de Wasp liep zeer voorspoedig. In de navolgende jaren lieten de beide zonen van Dirk van der Mark, Dirk junior en Joop, zich regelmatig zien met een Wolseley

57-jarige leeftijd. Hij werd opgevolgd door de op 13 april 1909 geboren en inmiddels dus 25-jarige Dirk van der Mark junior. In het begin werd hij bijgestaan door zijn jongere broer Joop, maar deze moest ook zijn aandacht richten op de door Dirk senior opgerichte winkel met autobehoeften, poetsmiddelen, onderdelen en accessoires (zie verder hieronder, bij Transmark).



Amsteldijk 11, hoek Govert Flincksraat, opname rond 1947.

Molenaar Amersfoort

De goedlopende Wolseley-verkopen trok de aandacht van de Morris-autofabriek te Delft. Daar liepen de Morris-activiteiten niet zo goed als verwacht en men trachtte na het overlijden van Dirk van der Mark senior het importeurschap van Wolseley naar zich toe te trekken. Dat lukte maar ten dele, want Dirk junior wist bij het hoofdkwartier in Engeland te bereiken, dat hij het importeurschap voor Noord-Holland en Utrecht kon behouden. En juist in dit gebied had men de grootste concentratie Wolseley-rijders/eigenaars opgebouwd. Ruim een jaar later besloot de moederorganisatie (de Nuffield-group) in Engeland, dat de Nederlandse vestiging van de Morris-fabriek moest worden gesloten en dat het importeurschap van Morris en MG moest worden overgenomen door Molenaar in Amersfoort. Dirk van der Mark kreeg opnieuw het volledige importeurschap van Wolseley voor heel Nederland, met daarbij het agentschap van Morris en MG. Daarnaast kreeg Dirk junior het importeurschap van Riley, een merk dat kort daarvoor Engeland door de Nuffield-organisatie was opgekocht. Vóór deze overname werden de Rileys op zeer beperkte schaal geïmporteerd door Gatsonides, de bekende rallyrijder, later fabrikant van Gatso-automobielen en tegenwoordig beter bekend als fabrikant van de gevreesde Gatsometer die snelheids- en roodlicht overtredingen regis-



Dirk van der Mark junior in 1929.

treert en fotografeert.

De showroom voor de verkoop van Morris en MG kwam in het pand op de Weteringschans 109-111, dat gehuurd werd van de gebroeders Willink, die hun auto-activiteiten hadden verruild voor boten en bootmotoren. Deze showroom was echter geen lang leven beschoren, want na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd het onmogelijk om nog auto's uit Engeland te importeren.

Inkomsten van het bedrijf kwamen daardoor alleen nog uit reparaties. Toen de omstandigheden nog verder verslechterden, werd het besluit genomen om het personeel te ontslaan en de zaak te sluiten in afwachting van betere tijden.

uitbreiding

Die betere tijden braken aan na de bevrijding in mei 1945. Hoewel er toen enkele

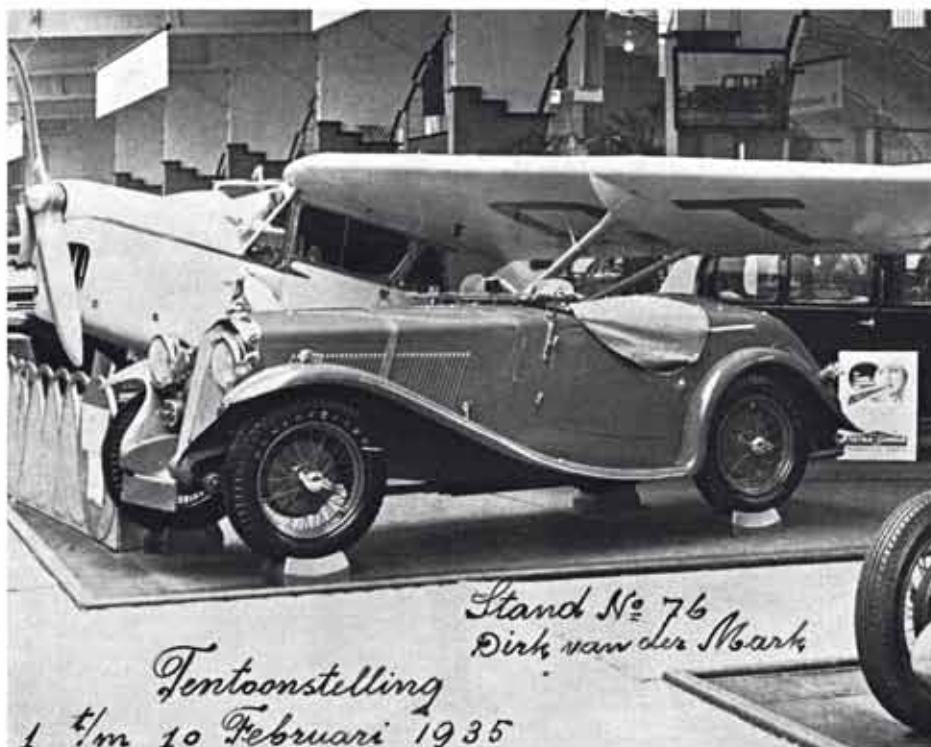


Joop van der Mark met J.C. Brassem bij de finish van een rally in Apeldoorn.

De stand van Dirk van der Mark op de RAI-tentoonstelling van 1935. Het De Havilland vliegtuig werd ook door Van der Mark geïmporteerd.

auto's tevoorschijn kwamen die achter een gemetselde muur waren verstopt, bestond het merendeel van de inkomsten nog steeds uit reparaties aan voertuigen, die aan het oog van de Duitse bezetter waren ontsnapt. In de eerste helft van 1946 werden de eerste Wolseleys en Rileys weer geïmporteerd. Omdat na de oorlog de vraag naar auto's zeer groot was

en de zaken weer goed gingen, werd rond 1948 een tweede garage geopend in de Derde Schinkelstraat 35 t/m 47. Deze lag strategisch nabij de Amstelveenseweg, de toenmalige verkeersader vanuit Rotterdam, Den Haag en Schiphol die via de



Overtoom naar het centrum van Amsterdam liep. De showroom aan de Amsteldijk werd opgeheven, hiervoor in de plaats werd een showroom aan de Amstelveenseweg 176 geopend. Begin jaren zestig liep de verkoop van BMC producten dermate



Het pand Weteringschans 109-111, circa 1937.



*Linksboven: Het pand aan de Schinkelstraat.
Rechtsboven: De showroom op Amstelveenseweg 175, circa 1948.*

Links: Hoek Schinkelkade 35 t/m 47, circa 1948.

Onder: De stand van Dirk van der Mark op de Auto-Rai van 1954.





De vestiging aan de Plantage Middenlaan, begin jaren zestig.

oprichting van B.L. Nederland B.V. in Gouda, een overkoepelende importeur waarbij de bestaande importeurs werden gedegradeerd tot dealers.

Voor Austin-importeur Stokvis kwam dit als een grote slag, omdat men net daarvoor had geïnvesteerd in een nieuw gebouwencomplex in Roozendaal. Van hieruit zou de distributie voor de gehele Benelux plaatsvinden. Ook Mo-

goed, dat men nog twee filialen/werkplaatsen in Amsterdam kon openen, respectievelijk aan de Plantage Middenlaan 4 en de Rivierenlaan (later President Kennedylaan), hoek Veluwestraat.

Na de fusie van Nuffield met Austin in 1952 tot de British Motor Corporation (B.M.C.), begonnen de Rileys en Wolseleys steeds meer op elkaar te lijken. Vervolgens gingen deze merken op de andere producten van B.M.C., Austin en Morris, lijken. De eens zo trotse merknamen werden door de rationaliteitspolitiek van B.M.C. teruggebracht tot een verkapte typeaanduiding. Nadat B.M.C. overging in British Leyland, stopte in 1969 de fabricage en dus ook het importeurschap van Rileys. In 1970 volgde een nieuwe stap in de reorganisatie die vanuit Engeland werd aangestuurd, met de

lenaar, importeur van Morris en MG, Sieberg met Rover en de Triumph-importeur in Aalsmeer, waren door deze plotselinge actie 'not amused'. Deze bedrijven zouden zich zakelijk van zeer moeizaam tot niet herstellen van deze klap. Het nieuwe B.L. management besloot gelijk formeel om geen Wolseleys meer naar Nederland te exporteren. In Engeland viel uiteindelijk het doek voor dit merk in september 1975. Dit bericht maakte Dirk van der Mark junior nog net mee, hij overleed niet lang daarna.

sterfhuiskonstructie

In die tijd begon de naam British Leyland synoniem te worden voor lage productiviteit, eindeloze stakingen en auto's van vaak zeer slechte kwaliteit. Het bedrijf dankte zijn bestaan alleen nog aan de miljarden ponden die de Engelse regering als hulp gaf. Door deze reputatie zakte de verkoop enorm en vele B.L. dealers schakelden snel over op de opkomende merken van Japanse origine. Dirk van der Mark B.V. bleef als een van laatste overgebleven zaken van de regio trouw alle B.L.-modellen verkopen en, nog belangrijker, repareren. Men realiseerde zich te laat dat het niet meer goed kon komen met B.L. In het begin van 1980 werden alle panden verlaten, waaronder ook het in de jaren zestig gevestigde servicestation en showroom aan de Plantage Middenlaan. Vanaf dat moment werden alle zaken geregeld vanuit een gehuurde voormalige Ford-garage aan het eind van de Am-



Dirk van der Mark op de 'For Ever' stand, RAI, februari 1908

„Johnson's" geprepareerde WAS

is weder in groote
en kleine doozen uit
voorraad leverbaar

IMPORTEUR:

DIRK VAN DER MARK, Keizersgracht 635, AMSTERDAM



Advertentie voor Johnson Wax, 1914

dit pand op te vangen, werd voor de verkoop het assortiment onderhoudsmiddelen voor automobielen aanzienlijk uitgebreid. De verkoop van de onderhoudsmiddelen verliep zo voorspoedig dat het de dagelijkse garagebedrijfsvoering verstoorde, maar was desondanks nog te weinig om de hoge lasten op het pand te compenseren. Nadat in 1921 de garage verhuisde naar de Gillis van Ledenberghstraat, werden de zaken gescheiden en kwam er aan de Al-

bert Cuypstraat 266-268 een winkel, die speciaal werd ingericht voor de verkoop van auto-onderhoudsmiddelen, accessoires en gereedschap. De winkel met de naam A.T.I.C.O (Automobiel Toebehoren Import Co.) viel onder de verantwoording van Piet van der Mark, een broer van Dirk senior. Opvallend is dat men bij het adverteren naast de naam ATICO ook in de advertenties nog vaak gebruikmaakte van de naamsbekendheid van Van Der Mark & Co.

stelveenseweg 276, bij het Olympisch Stadion. Achteraf bleek dat dit al een zogenoemde sterfhuisconstructie was. Nog voor 1980 ten einde was, werd de firma failliet verklaard en bleek er voor de schuldeisers weinig te halen. Hiermee kwam in het British Leyland tijdperk een einde aan de geschiedenis van zowel Wolseley als haar jarenlange importeur.

Transmark

De basis van het bedrijf Transmark ontstond in 1907. Naast de verkoop en reparatie van motorrijwielen en automobielen vond Dirk van der Mark senior een extra inkomstenbron met de verkoop een soort vloeibare substantie onder de naam 'For Ever'. Met dit middel werden banden, als we de reclame mogen geloven, minder poreus, zodat ze niet zo snel leeg liepen en minder snel lek raakten. Hoewel tot zeker 1920 vele varianten van dit product zijn verkocht, schreef C. Poel in de jaren zestig dat het gewoon een vloeibare suikersubstantie was en alleen tijdelijk werkte bij kleine lekken. Naarmate de tijd verstreek, ging het suiker kristalliseren en de scherpe klonten beschadigden het rubber van binnenuit. Bij grote lekken spatte de kleverige substantie uit de band en besmeurde daardoor zowel de auto als de inzittenden.

onderhoudsmiddelen

Eind 1913, net voor de Eerste Wereldoorlog, betrok Dirk van der Mark een groter garagepand aan de Keizersgracht en om de hogere lasten van

naar Bussum

Na het plotseling overlijden van Dirk van der Mark senior in 1934 nam zijn jongste zoon Joop voortaan de grootste deel de zaken waar met betrekking tot de winkel en de import van auto-onderdelen. Zijn broer Dirk junior concentreerde zich voornamelijk op de garage en het importeurschap van

VAN DER MARK & Co. - AMSTERDAM
AUTOMOBIEL TOEGEHOREN IMPORT CO.
 A. T. I. C. O.
 ALBERT CUIJPSTR. 266-268 - TELEF. 26547

Importeurs van Moderne Amerikaanse Auto Accessoires

Het nieuwste en doeltreffendste
Een model passend voor open en
gesloten wagens - Wordt ge-
monteerd TEGEN de voorruit
en is gemakkelijk met de hand
bereikbaar en verstelbaar in alle
richtingen door knopgewicht

Gemakkelijk afbreukbaar en te
gebruken als lamploop - Af-
verluchterd stikstof op koper, zwaar
verluchterd reflector, 24 hours
loop - Meest eenvoudige mon-
tage speciaal op GELIJKT
wagens

INSHIELD ZOEKLICHT
 PRIJS: f 35.-

OOK VERKRIJGBAAR BIJ A.M.B.L. KEIZERSGRACHT 720, AMSTERDAM

Advertentie van mei 1924.

Wolseley. De jaren voor de Tweede Wereldoorlog hadden een negatieve invloed op beide zaken, maar direct na de oorlog nam in de jaren van herstel de vraag naar vervoer en onderhoud een grote vlucht, zodat men besloot de zaken voortvarender aan te pakken. In deze periode werd door het plotseling overlijden van de eigenaar-directeur het importeurschap van 'Scintella' opgeheven. Hierdoor kon Joop voor een groot deel de import van producten uit het gevoerde assortiment overnemen. De verkoop aan particulieren werd voortaan beperkt om grotendeels alleen nog het bedrijfsleven te bedienen. Joop verliet Amsterdam om in Bussum een royaal kantoorpand met daarachter een groots expeditiemagazijn te betrekken. Het nieuwe bedrijf kreeg de naam 'Transmark'. Ook werd op bescheiden schaal een werkplaats ingericht, waar dealers en garagehouders terechtkonden met moeilijke of onverklaarbare storingen, die vermoedelijk met de door Transmark geleverde producten te maken hadden.

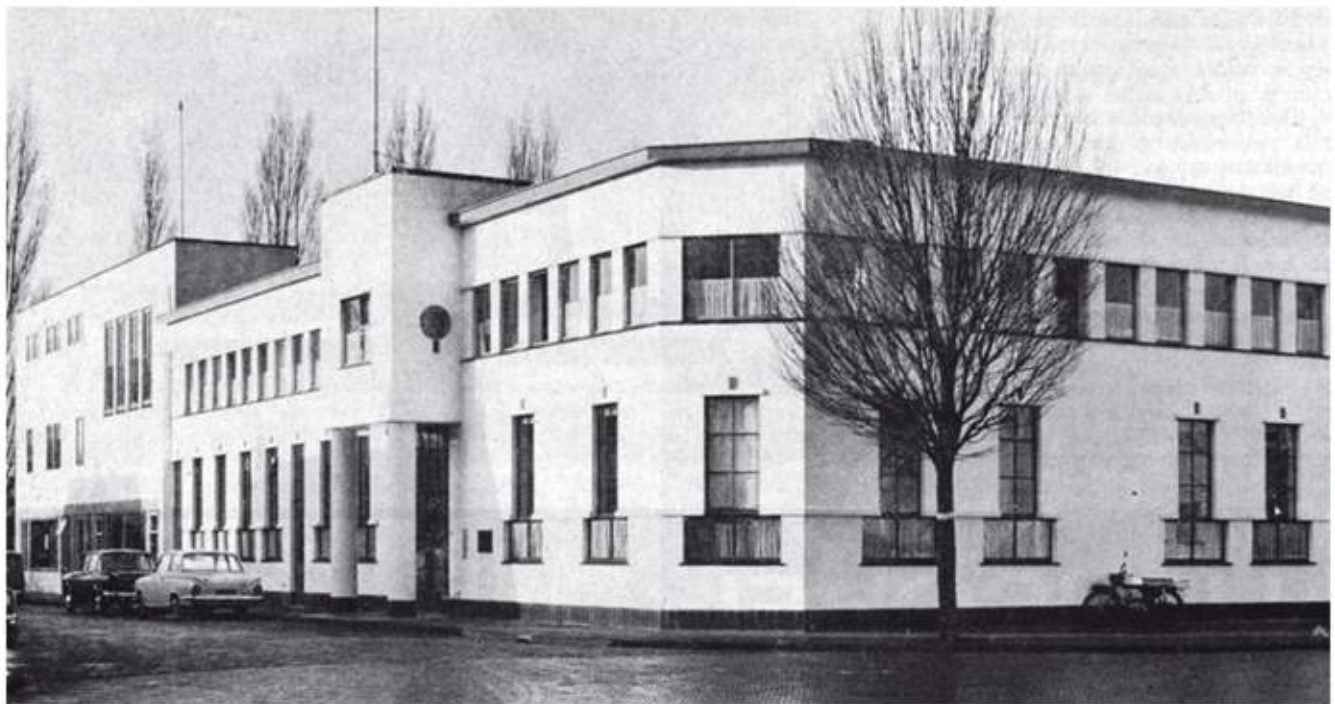
Lucas

Transmark vertegenwoordigde onder andere de voornaamste Engelse toeleveringsindustrie, zoals - Joseph Lucas LTD, dat zich voornamelijk bezig-

hield met de ontwikkeling en de productie van artikelen op elektrisch en elektronisch gebied en dan vooral voor de automobiel- en vliegtuigindustrie; - C.A.V., één van de oudste Britse ondernemingen die in eerste instantie ook elektrische installaties voor auto's maakte. In een later stadium kreeg C.A.V. licentierechten voor een aantal Bosch-producten als brandstofpompen, verstui-vers en filters voor dieselmotoren; - Girling, gespecialiseerd in remconstructies, rem-bekrachtigers, vering en schokbrekers, die veel-vuldig op Engelse auto's werden aange-troffen.

Deze drie ondernemingen werken zeer nauw samen, waarbij zij de machtige Lucas-groep vormden.

De import en vertegenwoordiging van deze Lucas-groep in Nederland bracht met zich mee, dat men behalve voor voertuigen, ook producten bestemd voor de vliegtuigindustrie moest gaan leveren. Omdat de vliegtuigindustrie een aparte tak was, werd hiervoor in de directie een specialist op dit gebied, de heer R. Mouw, aangetrokken. Hij kreeg tevens de functie van hoofd financieel beheer. De groei en omzet van de onderneming verliep voor-spoedig, tot op een dag in februari 1954 het be-



Hoofdgebouw van Transmark in Bussum, eind jaren zestig. Vooraan de administratie en de expeditie, achteraan de magazijnen en werkplaatsen.

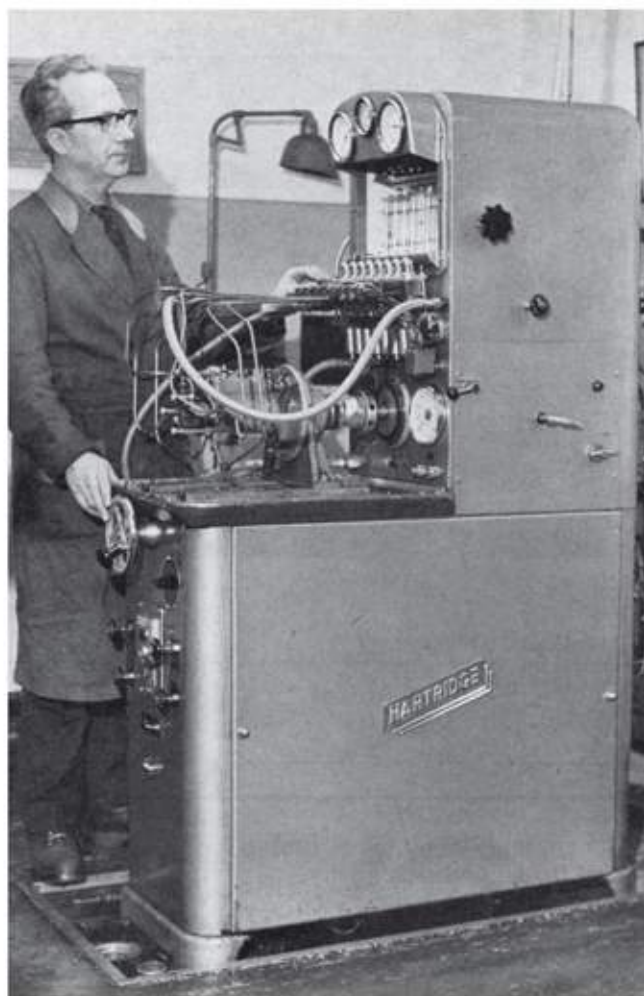
drijf werd getroffen door een ernstige tegenslag. Aan het einde van de AutoRAI hadden de beide broeders Dirk junior en Joop van der Mark een toost uitgebracht op de goede verkopen die men tijdens de RAI had gedaan. Joop ging hierna in een tikkeltje overmoedige bui op weg naar Bussum, maar halverwege reed hij in een bocht tegen een boom en belandde in de Weespertrekvaart. Hij overleed ter plaatse. Hierdoor werd de heer Mouw onverwacht gedwongen om ook de afdeling automobielen producten waar te nemen. Dit werd te veel voor hem, zodat hij voor de afdeling vliegtuigbenodigdheden de heer Harmsen als directeur aantrok en zelf de afdeling automobielenproducten bleef besturen. Onder leiding van deze twee mannen werd een nieuwe N.V. opgericht die hydraulische apparatuur, pompen en afsluiters aan chemische en aanverwante industrieën ging leveren. Later werd dit Transmark, afdeling zware industrie genoemd.

Pon Holdings

Naar gelang vraag en aanbod werden met het verstrijken van de jaren door het handelshuis verschillende bedrijven overgenomen, nieuwe takken opgericht, maar ook opgeheven of verkocht. Zo werd de afdeling luchtvaart benodigdheden van Transmark afgestoten, omdat men vanwege snelle ontwikkelingen en specialisatie binnen de luchtvaartindustrie steeds minder gebruikmaakte van universele producten. Ook werd halverwege 1968, vanwege de sterk toegenomen concurrentie door firma's als Stokvis en Saarloos, de van oudsher bestaande afdeling automobielenonderdelen en garagbenodigdheden gesplitst om vervolgens later te worden afgebouwd.

In 1986 werd Transmark gekocht door Pon Holdings (Volkswagen, Porsche, Audi etc.), waarbij alle afdelingen en werkzaamheden binnen deze holding lang zelfstandig bleven onder de naam Transmark. De laatste stuip trekkingen op automobielengebied waren in de jaren negentig, toen onder de naam Transmark Communications werd gehandeld in grote koffers met mobiele zend- en ontvangstapparatuur, waarmee men vanuit auto's kon telefoneren. Hieruit is later Nokia Nederland voortgekomen.

In oktober 2009 berichtte het grote Amerikaanse



Een van de testbanken voor dieselbrandstofpompen en verstuivers in de revisiewerkplaats voor dieselapparatuur.

bedrijf McJunkin Red Man (M.R.C.) dat zij de Europese afdeling van Transmark zware industrie (met als specialisatie afsluiters, kleppen, kranen en appendages en andere toebehoren voor olieplatforms, schepen en chemische industrie) had overgenomen. Dit was een van de laatste Transmark afdelingen. M.R.C. meldde dat vanwege de jarenlange vertrouwde relatie met klanten en de naamsbekendheid van Transmark binnen Europese markt men voorlopig een logo zou hanteren met de gecombineerde merknamen. Het bedrijf, dat in 1907 ontstond uit de verkoop van onderhoudsmiddelen voor automobielen, is thans (2014) gevestigd in Almere onder de naam MRC Transmark Nederland.