

Cônam

bulletin

Orgaan van de Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie

Jubileumnummer

ISSN 1387-5620



Van deze uit Californië stammende Muntz Jet Model 52 M werden tussen 1950 en 1954 slechts 320 exemplaren gemaakt. Hij werd in 1959 door een Spaanse militair geïmporteerd en wordt nu tentoongesteld in het Museo Historia Automoción van de Fundación Gómez Planche in Salamanca (foto: Hans Waldeck, De Wijk).



Jubileumnummer 2011



Een Buick Model 41-C Series 40 Special Convertible Phaeton uit 1940 in het Museo Historia Automoción van de Fundación Gómez Planche in Salamanca (foto: Hans Waldeck, De Wijk).



Een DeSoto SF Airstream Six in het Museo Historia Automoción van de Fundación Gómez Planche in Salamanca (foto: Hans Waldeck, De Wijk).

Jubileumnummer, september 2011



Conam Bulletin, extra



Jaargang 20, jubileumnummer

Conam Bulletin inhoudsopgave		3
Van de bestuurstafel		4
Hoe het allemaal begon	Gerard Hoogendijk	5
Autojubiläum van tachtig jaar geleden	Henk Schuurin	6
Parijs-Amsterdam 1898. De weg naar volwassenheid	Ariejan Bos	9
Vader en zoon Ankel: auto- én vliegtuigconstructeurs?	Hans Waldeck	22
Bekende onbekenden		
Het systeem Verhoop	Gerard Hoogendijk	42
110 jaar geleden: het eerste auto-ongeluk met dodelijke afloop in Nederland	Martin Hoogerwerf	49
Auto's in oude kranten	Frans Kense	50
Boekbespreking		
Eerste koetsier; vijftig jaar in dienst van een adellijke familie op Kasteel Middachten 1911-1961	Fons Alkemade	52
Colofon		

Voor jullie ligt het jubileumnummer van het Conam Bulletin. Deze maand zal bovendien een gewoon nummer van het Bulletin verschijnen. In dit extra dikke nummer zijn een drietal wat langere artikelen opgenomen, die het resultaat zijn van eigen onderzoek van de auteurs. Ik hoop, dat de inhoud u zal verbazen en verrijken.
Hans Waldeck, redacteur



Van de bestuurstafel

Door John Pronker, voorzitter

‘Twintig jaar oud en heel erg volwassen?’

Als dit jubileumnummer van het Conam Bulletin bij u in de brievenbus glijdt, zijn wij bijna toe aan de 20ste verjaardag van onze Conam. Immers, 12 oktober 1991 zijn wij ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

In het jubileumnummer wordt stilgestaan bij het pionierswerk van het eerste uur. Zelf ben ik slechts vijf jaar lid van de Conam en ruim vier jaar uw voorzitter en daardoor weet ik ook niet zoveel van de voorgeschiedenis van onze vereniging.

In maart 2007 heb ik de voorzittershamer van Hans Waldeck overgenomen. En van 2007 tot heden is het ledenaantal van 65 tot bijna het magische getal van honderd gegroeid. Hetgeen een zeer volwassen gevoel geeft

Met name via onze website halen wij het overgrote deel van de nieuwe leden binnen. Het verheugt mij - nu ik sinds juli van dit jaar tot de AOW-groep ben gaan behoren - dat de nieuwe leden aanmerkelijk jonger zijn. De Conam zal nu vast ook zijn veertigjarig jubileum

gaan vieren. Overigens zal ik in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd mijn taak als voorzitter in maart 2012 tijdens onze ledenvergadering neerleggen.

Ook financieel zijn wij een volwassen vereniging. Het eigen vermogen is voldoende om dit jaar ook onze jubileumactiviteiten te kunnen financieren. Dit is mede te danken aan de financiële bijdrage van Carrosseriebedrijf Veth te Duiven. Dit bedrijf stelde honderd jubileumboeken geschreven door ons lid Ed Beekman ter beschikking en een geldbedrag van duizend euro.

Twee jubileumactiviteiten hebben wij dit jaar reeds achter de rug: het jubileumgeschenk in de vorm van het voormelde boek over de geschiedenis van het Carrosseriebedrijf Veth en het jubileumweekeinde in juli in Duitsland bij Meilenwerke in Düsseldorf.

De derde jubileumactiviteit is de uitgave van dit jubileumnummer. Ik wens u veel leesplezier. Dat dit mooie nummer voor u een collector's item mag zijn.

Tenslotte hoop ik u in groten getale te mogen ontmoeten op onze traditionele kerstbijeenkomst op 26 november om dit mooie jubileumjaar af te sluiten.



Foto 1. De ontvangst ten huize van onze voorzitter John Pronker in Nettetal voorafgaand aan het bezoek aan Meilenwerk in Düsseldorf (foto: Piet Hoving, Velp bij Grave).

Hoe het allemaal begon

Door Gerard Hoogendijk

De Conam heeft als oprichtingsdatum 12 oktober 1991 en gedenkt daarom dit jaar het twintigjarig bestaan. Inderdaad is die 12de oktober het formeel besluit tot oprichting genomen en een bestuur gevormd en gekozen.

Maar daaraan is natuurlijk wat voorafgegaan. Jan Bakker ontmoette op een beurs Theo Brouwer en tijdens het gesprek bleek dat zij beiden interesse hadden in de geschiedenis van de Nederlandse auto. Het plan werd opgevat om na te gaan of er een clubje van gelijkgestemden was met interesse om eens bij elkaar te komen. Beiden kenden wel wat mensen die wellicht geïnteresseerd zouden zijn. En zo zijn zij op 1 december 1990 voor het eerst bijeengekomen in Nieuwegein, centraal gelegen en de woonplaats van Theo Brouwer. Daarbij waren behalve Jan Bakker en Theo Brouwer, Ariejan Bos, Frans van Duuren, Bob Bijvoet, Eduard Hattuma, Theun Zijlstra, Piet Cornet en Albert Gerbel. Op 13 april 1991 kwam men voor de tweede keer bijeen in Nieuwegein en bestond al een soort ledenbestand. We komen dan de namen tegen van Jan Bakker, Theo Brouwer, Martin Wallast, Albert Gerbel, Hans van Groningen, Gijs Mom, Theun Zijlstra, Ariejan Bos, Eduard Hattuma en Frans van Duuren. Bob Bijvoet en Piet Cornet waren inmiddels afgehaakt en ook Martin Wallast zou zich terugtrekken om gezondheidsredenen. Ariejan Bos en Frans van Duuren verklaarden zich bereid de oprichtingskar te trekken en zouden dan ook in het eerste bestuur zitting nemen.

De Conam was niet de eerste club van autohistorici. In 1956 was de Pionier Automobiel Club (PAC) opgericht en Jan Bakker en Hans van Groningen waren donateurs van het eerste uur, ofschoon de PAC zich concentreerde op de 'hardware' en geen van beiden een klassieke auto bezat. Maar de PAC gaf een ledenblad uit, genaamd 'Tuf-Tuf', dat geredigeerd werd door John Knaud uit Den Haag die in 1958 de Automobiel Historische Sociëteit oprichtte, een duidelijke voorloper van de Conam.

Reeds vanaf het allereerste begin van de Conam wordt een ledenblad uitgegeven met de naam 'Conam Bulletin', waarvan Eduard Hattuma de redactie voerde. Het CB is zelfs wat ouder dan de vereniging! Want het eerste nummer is van april 1991. Voordien verzorgde Theo Brouwer het TMD: Tijdschriften Meld- en Distributiepunt met lezenswaardige verwijzingen naar andere tijdschriften. Net als nu zijn er dan al raadsels en raadselfoto's. 'Wat betekent O.D. voor het merk Germaan?' en 'is de afgebeelde vrachtwagen een Seddon of een Seddon-van Twist?' De leden lossen de vragen op: O.D. staat voor 'Ostner Dresden' en de wagen is een Seddon met dank aan Eduard Hattuma en Jan Polman.

Wat ook in die beginfase al begon en nu nog bestaat: de leden treffen elkaar viermaal per jaar. De bijeenkomsten vonden aanvankelijk plaats in het gebouw van de HTS-autotechniek in Apeldoorn, waar de lage koffieprijzen de kosten beperkt hielden. De excursies naar 'lieux de mémoire' zijn kennelijk van later datum. De contributie was in het begin f 50 per jaar en men hoopte op zakelijke sponsors en adverteerders in het Conam Bulletin. Van dat laatste is het nooit gekomen. De vereniging Conam mag zich verheugen in een grote ledentrouw: de 'founding fathers' zijn nog steeds lid, zij het dat drie ons ontvielen en één met ernstige gezondheidsproblemen kampt. Maar de vereniging is ook na twintig jaar nog springlevend en voorziet kennelijk in een behoefte nu het ledental de honderd dicht is genaderd en de verenigingsactiviteiten goed worden bezocht. Ook de website is een geliefde plaats voor gegevensuitwisseling, zeker na de recente renovatie.

Bronnen:

- telefonisch interview met Jan Bakker d.d. 13 augustus 2011
- e-mail d.d. 13 augustus 2011 van Jan Bakker
- e-mail d.d. 21 augustus 2011 van Ariejan Bos
- besprekingsverslagen van de bijeenkomsten op 13 april en 12 oktober 1991
- jaarverslagen 1992, 1993, 1994 en 1995



Autojubileum van tachtig jaar geleden

Door Henk Schuurings

De 21ste AutoRAI

In 1931 vond de 21ste AutoRAI plaats. Bovendien vierde de ARM in dat jaar haar vijftigjarig bestaan. De Citroënimporteur stond op het punt te verhuizen naar de nieuwbouw aan het Stadionplein. De Fordfabrieken hoopten in datzelfde jaar ook haar verhuizing van Rotterdam naar Amsterdam af te ronden.

Omdat toen het getal 21 ook symbool stond voor de leeftijd waarop men als volwassen werd beschouwd, was dit ook de thema van deze AutoRAI. Men geloofde dat de auto zowel technisch als op bandengebied zijn wasdom in betrouwbaarheid had bereikt en nu door massaproductie en dalende prijzen voor een groot publiek bereikbaar zou worden. Bij al deze heugelijke feiten der vooruitgang hoorde natuurlijk ook een kleine terugblik op het automobilisme. Men wist hier warempel ook nog een jubileumperiode van 25 jaar aan vast te plakken.

In 1906 werden de rijksnummers vervangen door de provinciale nummerbewijzen die vele mensen hebben aangesproken. Over deze nieuwe 'begin'periode interviewde het Algemeen Handelsblad in het autonummer van 23 januari 1931 de heer Y. Vis. Dat zijn verhaal al in 1905 begon, mocht de pret toen niet drukken. Als automobilist waren ruim tweeduizend mensen met een rijksnummer hem al voorgegaan. Hij kon dus niet echt tot de autopioniers van het eerste uur gerekend worden. De problemen en belevenissen waren er niet minder om en overeenkomstig de tijd, dat motorvoertuigen nummers voerden met maximaal vier cijfers!

Automobilisme voor 25 jaren

In 1905 waren de eerste acht jaren van de pionier



Foto 1. ... een driewieler fraai gepoetst en met een mooi rond echt autostuur en voorop een brede bank met mooi rood leer ... (bron: coll. Henk Schuurings, Amsterdam).

periode auto voorbij. Maar de aanschaf van den paardlozen wagen, die geheel op een batterij of met den gloeikopmotor reed, was een hele heldendaad, al werd men er toe verlost door tentoonstellingen, enz. Er was toen in het 'Paleis voor Volksvlijt' een kijkspul, waar mijn oog viel op een driewieler fraai gepoetst en met een mooi rond echt autostuur en voorop een brede bank met mooi rood leer (foto 1, HS). In een brutaal ogenblik werd de bestelling gedaan, maar de fabrikant bleek later het ding nog nooit geconstrueerd te hebben, zodat hij, om mij tevreden te stellen, na lang wachten tijdelijk een Oldsmobile leende (foto 2, HS). Dit was een soort dogcar op vier wielen, waarin twee mensen rug aan rug zaten met twee anderen en het stuur bestond uit een handvat. Natuurlijk had het ding 1 cilinder, ergens gelegen onder de vier boven gezetenen, en één accu. Een kap was er niet op, maar men zat tenminste hoog genoeg om niet elk steigerend paard op zijn schoot te krijgen, want bijna elk paard verhieft zich wel in dien tijd in de lucht wanneer het onverwacht een tuffend monster tegenkwam onverschillig of bles een tram of een hooiwagen voorttrok (foto 3, HS). Met dien 1-cilinder was het tufgeluid, afgewisseld door knallen natuurlijk, nog veel lawaaiiger dan met meer cilinders. Eindelijk kwam de driewieler, en de Oldsmobile ging terug. Doch de driewieler weigerde na vijf minuten en werd ter heropvoeding teruggestuurd naar den fabrikant. Gelukkig voor berijder en fabrikant beide, werd het ding op een trekschuit gezet die tegen een brug aanvoer, waarbij de gehele driewieler verwoest werd en de assurantiemaatschappij het bedrag uitbetaalde.

Maar wanneer men eenmaal autogereden heeft, al is het dan maar met 20 km snelheid, dan komt de lust telkens weer. Na enigen tijd schafte ik mij een voorspanwagen aan van Nederlandsch fabricaat (foto 4,



Foto 2. ... om mij tevreden te stellen, na lang wachten tijdelijk een Oldsmobile leende ... (bron: coll. Henk Schuurings, Amsterdam).

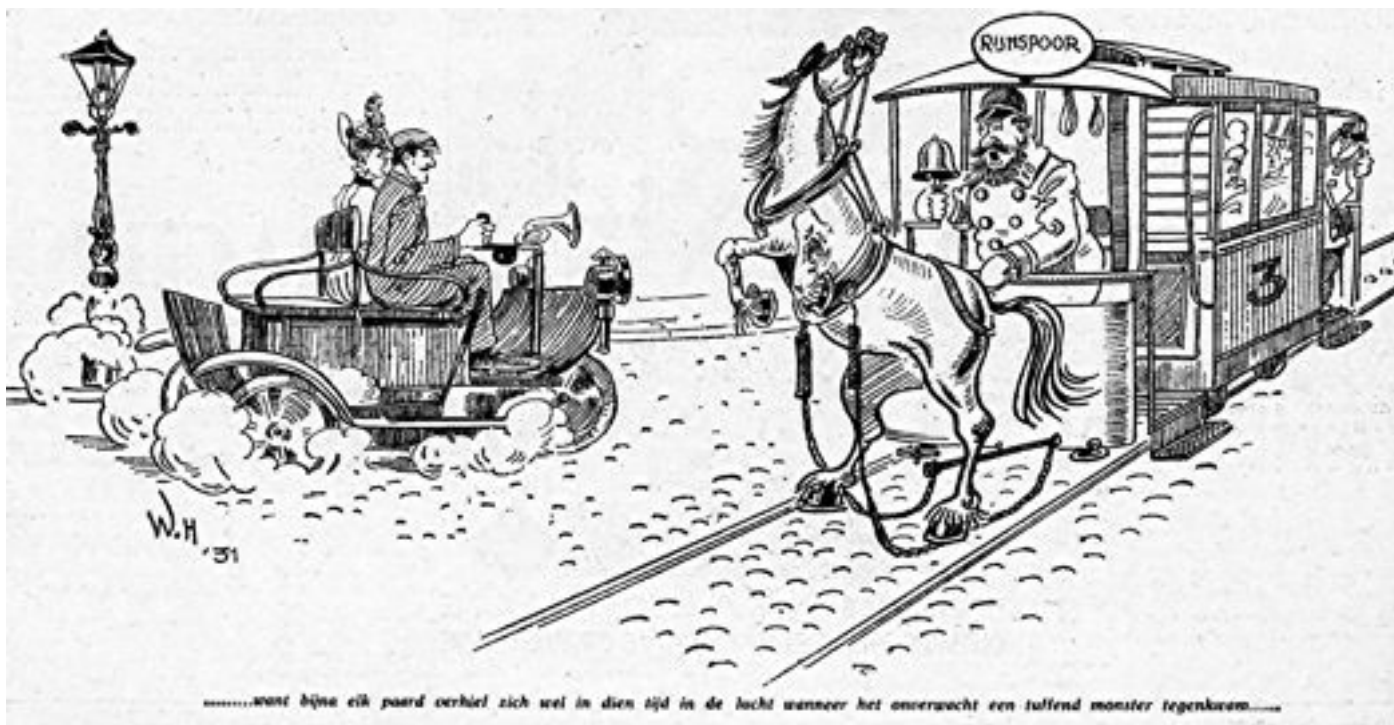


Foto 3. ... want bijna elk paard verhief zich wel in dien tijd in de lucht wanneer het onverwacht een tuffend monster tegenkwam onverschillig of bles een tram of een hooiwagen voorttrok ... (bron: coll. Henk Schuuring, Amsterdam).

HS). Dit was ook een motorrijwiel, maar meer op de traditionele wijze gebouwd. De zijspanwagen zat echter voor en drie niet al te dikke personen konden er naast elkaar ingepropt worden. Deze passagiers verzekerden mij, en zij zeggen het nog, dat het de aangenaamste wijze was van autorijden, voort te schuiven vlak boven den weg, zonder iets voor zich, alleen een klein voetplankje. Zij wisten echter niet dat zo nu en dan de remkabels van de schijven afgingen en met grote moeite het ding tot stilstand te brengen was. Het kwam echter wel zonder moeite tot stilstand als er vuil in de benzineleiding was en de accu staakte en dan kwam ik er gewoonlijk als een soort schoorsteenveger mee thuis. Dit apparaat had echter het voordeel dat men het enigszins kon duwen. Zo ben ik o.a. eens op een mooie zomernamiddag even voorbij 's-Graveland blijven steken. Ik heb toen een beurtschipper aangeroepen, heb den driewieler op de schuit geladen, en er weer in plaatsgenomen om het ding naar Weesp te brengen. Het was destijds onmogelijk langs den weg reparatie of benzine te krijgen. Iedere verstandige rijder nam een bus benzine in reserve mede, omdat vaak het reservoir leeg lekte. Inmiddels, men moet veel ervaring opdoen voor men wijs wordt. Ik ruilde het ding met enige bijbetaling voor een auto met den verlokkelijke naam 'Prima' (foto 5, HS). Dat wonder was 1 cilinder rijk en had ook maar 1 accu, die geregeld uitgeput raakte en waarbij de bestuurder dan naar den cilinderslag zat te luisteren als de narcotiseur naar het hart van een geopereerde. Er was een zelfstarter in de vorm van den eigenaar die het ding bij elke start moest aanslingeren, dit vaak ten koste van ontwrichte polsen en blauwe ellebogen. De

lampen waren olielampen - 'King of the Road' - daarna vervangen door acetyleenlichten, wier regeling en stank mij nog altijd in dromen achtervolgt. Wanneer er een band sprong dan moest men dien in zijn geheel er afhalen, den binnenband er uit nemen, een nieuwen binnenband er in zetten, enz. Kort daarna werden wij verblijd met de uitvinding van een stepneywiel. een soort velg die men naast het gewone wiel kon zetten als zoo een ongeluk ons getroffen had. Het was een voorloper van de afneembare velg. Elke kleine helling vereiste omschakeling - en een hoge brug in Amsterdam nam men het beste met een aanloopje op 'de twee'. Maar als 't wat glad was, dan deed de kleinste versnelling 't nauwelijks.

Men leerde zich in dien tijd wel helpen, zo ben ik eens gereden van Harderwijk naar Amsterdam met een gebogen klepsteel, die maakte dat de klep niet meer sloot. Er werd toen echter een cent onder den klepsteel gelegd, zodat de klep weer wel sloot, maar de cent sprong er telkens spoedig uit, zodat ik waarschijnlijk een 70-tal centen op dien weg ben kwijtgeraakt (tegenwoordig ongeveer 14 euro aan 20 cent muntstukken, HS). Overigens was de 'Prima' werkelijk al een auto in den vorm zoals men ze thans kent, al stond het stuur wat meer rechtop en werkte men ook nog zonder magneet. Er bestond bij de automobilisten een vooroordeel tegen 4-cilinders die in de mode kwamen, want men had met 1 cilinder al genoeg te tobben.

De snelheid was niet buitengewoon groot. Ik ben eens beboet in Leiden wegens het afrijden van een brug met een 27 km snelheid. Op den vlakken weg haalde ik dit alleen met veel wind achter, meestal geremd door wielrijders die gebruik maakten van hun even grote

EYSINK

EYSINK
Voorspan-
wagen
met ver-
sterkt
frame,
dubbele
veerin-
richting,
nastel-
bare ko-
gelge-
wrich-
ten en
stofvrij
afge-
sloten
binnen-
remmen; met rotting-, mand- of alluminium koetsbakje.



Eysink Motor met Voorspanwagen.

Leverbaar voor elk fabrikaat Motorrijwiel.

Alom gevraagd om de groote voordeelen boven elk ander fabrikaat.

CATALOGUS OP AANVRAAG.

N. V. Amersfoortsche Rijwiel-,
Automobiël- en Machinefabriek
v/h D. H. EYSINK, Amersfoort.

Foto 4. Na enigen tijd schafte ik mij een voorspanwagen aan van Nederlandsch fabricaat. (bron: coll. Henk Schuurung, Amsterdam).

snelheid om zich zooveel mogelijk aan de auto vast te houden. Toen werd er een elektrisch schokapparaat uitgevonden, of een prikkelscherm waardoor deze brutale parasieten hun handen thuis hielden.

Tweemaal heeft de 'Prima' midden op de Veluwe een week stilgestaan, totdat een chauffeurmonteur daarheen kwam om het ding op orde te brengen en eenmaal werd het door een stoomwagen naar Amersfoort gesleept. Deze stoomwagen werd toen beschouwd als een groot ding voor de toekomst. Er brandde een heftig vuur onder, dat bij wijze van regeling telkens uitging en overigens een stoomketel van 30 atmosferen verhitte. Deze wagen had werkelijk een verbazend trekvermogen. Zij trok een andere auto voort met hetzelfde gemak als waarmede een karbouw op Java een karbalon met twee paarden voorttrekt die op een helling is blijven steken. De stoomwagen was ingewikkeld van machinerie en hij had het nadeel dat wanneer men meer stoom gaf, dit wat laat begon in te werken, bijv. plotseling midden in de bocht, zodat men een goede kans had om de bocht uit te vliegen. Nu en dan werd zulk een wagen een prooi der vlammen en kwam de chauffeur met de rest op zijn nek thuis.

Wagens met conduite interieur werden toen voor hoogst gevaarlijk aangezien. De meeste wagens waren

open of hadden een landaulette kap. De berijder die altijd rechts zat bevond zich in weer en wind op een open bok. Misschien had hij nog een glazen ruit voor zich, maar ruitenwisschers lagen nog in den schoot der toekomst. Hij kon de sneeuw van die ruit afvegen door een of ander gymnastische beweging: met zijn arm. Wanneer men uitging op een tocht wist men niet of men dien dag thuis zou komen, tenminste niet met een auto. Het had echter wel het voordeel dat men de machine goed leerde kennen, zodat men zelden in die hopeloosheid langs den weg stond, waarmede een tegenwoordig automobilist zich vertoont in het zeldzame geval dat er eens werkelijk iets aan zijn magneet hapert.

Het denkbeeld dat een jong meisje met een auto enige dagen alleen zou gaan toeren leek, afgezien van de zeden dier dagen, dan ook uit technisch oogpunt belachelijk. De bevolking ten plattelande toonde een mengelmoes van minachting en medelijden, die in de steden van haat en afgunst. Geraakte men ergens 'en panne' dan was men direct omringd door een troep onsympathieke of over nieuwsgierige lieden, die het herstel zelden bevorderden (foto 6, HS).

Een kwarteeuw is voorbijgegaan en er is thans een wegennet. Vroeger was het ook een net, doch meer een



Foto 5. Ik ruilde het ding met enige bijbetaling voor een auto met den verlokkelijke naam 'Prima'. (bron: coll. Henk Schuur-
ing, Amsterdam).

waarin men verstrikt geraakte, keiwegen met diepe kuilen, grindwegen met diepe sporen, klinkerwegen zonder rijwielpaden. Tollen zonder tal met langzame tollenaars. Ophaalbruggen, stoomtrammen, blaffende honden, dove oude juffrouwen en veel kleine kinderen midden op den rijweg.

Maar men was iets en als men een andere auto tegenkwam groette men zoals twee vliegers boven de Perzische woestijn elkaar thans zullen trachten te groeten. Een heel enkele vrachtauto tufte door de gemeenten, doch daarbuiten was het rijk van het paard. Het paard bracht dan ook den beschaamden automobilist vaak huiswaarts als de wagen te koppig bleek. Wat zou ik



Foto 6. Geraakte men ergens 'en panne' dan was men direct omringd door een troep onsympathieke of over nieuwsgierige lieden, die het herstel zelden bevorderden. (bron: coll. Henk Schuur-
ing, Amsterdam).

heden een deftig figuur maken met een nummer van alleen drie cijfers.

Y Vis.

Van tekeningen naar foto's

In 1931 werd wegens gebrek aan fotomateriaal het verhaal ondersteund met enige tekeningen waarbij de tekenaar gezien bijbehorende afbeelding duidelijk vanuit zijn fantasie te werk moest gaan. Dat deze tekeningen nu probleemloos ingevuld kunnen worden met foto's, beschouw ik als een verdienste van de inmiddels twintigjarige Conam.

Parijs-Amsterdam 1898. De weg naar volwassenheid.

Door Ariejan Bos

De Automobile Club de France (A.C.F.) organiseerde wegwedstrijden vanaf het jaar 1895. Na de oprichting van de A.C.F. aan het einde van 1894 volgde in juni 1895 een *course* van Parijs naar Bordeaux en terug. In de volgende jaren werden vele andere wedstrijden georganiseerd, vaak vanuit Parijs. Zo volgden er *courses* naar Marseille (1896), Dieppe en Trouville (1897) en wederom Bordeaux (in mei 1898).

Eind 1897 was de A.C.F. voor de wegwedstrijden op zoek naar een nieuwe uitdaging. De gedachte ging eerst uit naar Wenen als einddoel, maar Aertnijs, de Nijmeegse auto-importeur, verhaalt in zijn memoires '*Hoe de auto in ons landkwam*' hoe hij de A.C.F. wist over te halen Amsterdam als einddoel te kiezen. De totale afstand van zo'n 1485 km was weliswaar korter dan de retourwedstrijd naar Marseille van 1896, maar daar stond tegenover dat de tocht liefst vier landen zou

aandoen: Frankrijk, België, Nederland en Luxemburg. Bovendien was Nederland met zijn vlakke en goed onderhouden rijkswegen ideaal om de kwaliteiten van de hier nog relatief onbekende motorvoertuigen te tonen.

Het automobilisme in 1898

In Frankrijk was de auto-industrie en ook het automobilisme in 1898 al aardig op gang gekomen. Eind 1898 reden er 1700 auto's op de Franse wegen, waarvan 300 in Parijs, en het aantal nam gestaag toe. Frankrijk was dan ook het centrum van het automobilisme in de wereld. Hoewel er op de eerste Franse autotentoonstelling, die van 15 juni tot 3 juli in de Tuileries werd gehouden, ook utiliteitsvoertuigen als vrachtwagens en omnibussen te zien waren, bestond het overgrote deel van de 243 tentoongestelde auto's nog uit kleinere voertuigen voor privégebruik. Maar liefst 140.000 mensen bezochten deze tentoonstelling!

Om in het departement *de la Seine*, waartoe Parijs behoorde, met een auto te rijden, had de *conducteur* een *permis de libre circulation* nodig. Dit bestond uit een *Certificat de Réception* wat betreft de deugdelijkheid van het voertuig en een *Certificat de Capacité* wat betreft de rijvaardigheid van de bestuurder. Hiervoor moest hij examen doen bij de heer Bochet, een Parijs ingenieur van het Departement en een man die een grote rol zou spelen tijdens de start van de wedstrijd naar Amsterdam. In 1898 nam het aantal aanvragen dusdanig toe, dat assistentie noodzakelijk was. Hiertoe werd ingenieur Walckenaer aangesteld, die eveneens bij het start-drama betrokken zou zijn. Vermoedelijk was vanwege de toename van het aantal aanvragen het *Certificat de Réception* (naar een wet uit 1893) in onbruik geraakt, en werd ten tijde van de wedstrijd eigenlijk alleen nog de rijvaardigheid van de berijder getest.

In Nederland was de auto anno 1898 nog een nagenoeg onbekend verschijnsel. Op het moment dat Aertnijs zijn voorstel deed, waren er ongeveer tien autobezitters in ons land, ten tijde van de wedstrijd niet meer dan twintig, terwijl er van auto-industrie nog geen sprake was. Wel was het gemotoriseerde rijtuig sinds het begin van het jaar officieel door de overheid erkend en had een auto vanaf 20 februari een vergunning nodig voor het berijden van rijkswegen. En kort voor de wedstrijd werd een lijst van tien voorwaarden gepubliceerd waaraan het 'motorrijtuig' en de bestuurder hadden te voldoen, als zij met vergunning van deze rijkswegen gebruikmaakten. Deze rijkswegen waren overigens in goede staat en hadden een verharde breedte van ruim 4 meter. De Nederlandsche Automobiel Club (*N.A.C.*) werd in 1898 opgericht op initiatief van Aertnijs. In april wordt in *De Kampioen* hiervan al melding gemaakt, maar de oprichtingsdatum was uiteindelijk pas 3 juli, een paar dagen voor de wedstrijd.

Het automobilisme in België liep duidelijk voor op Nederland. Vóór 1898 was er al wat auto-industrie (waaronder Vincke en Dasse, beide al vanaf 1894) en in 1896 was de *Automobile Club de Belgique* (*A.C.B.*) opgericht. Registratie van auto's vond pas plaats vanaf 1900, maar voor 1899 wordt een aantal van 500 auto's en motorfietsen genoemd. België ligt hierin duidelijk dichter bij Frankrijk dan bij Nederland.

Over Luxemburg is weinig bekend, behalve dat in 1895 de eerste auto, een Benz, werd geïmporteerd door de ingenieur Paul Wurth.

De voorbereiding

Tot kort voor de wedstrijd leek alles probleemloos te verlopen. Er zou geen sprake zijn van lange formaliteiten en aan de deelnemers zou door M. Bochet een

tijdelijk *permis* worden uitgereikt. Voor de start zouden alle voertuigen vanwege douaneformaliteiten worden verzegeld. Bij terugkeer in Frankrijk zou een team van douaniers in Longwy deze verzegeling controleren. Omdat binnen de grenzen van het departement niet harder mocht worden gereden dan 20 km/h, besloot de *A.C.F.* de officiële start te verleggen van de Porte Maillot naar de grens van het departement bij Champigny-sur-Marne. De beoogde finishplaats was Versailles in het departement Seine-et-Oise. Men kon deelnemen in een wedstrijd- en een toeristencategorie, waarbij de totale afstand voor de wedstrijdrijders in zes en voor de toeristen in tien etappes was verdeeld. In Amsterdam werd een rustdag gehouden en konden de deelnemende auto's door het publiek worden bezichtigd.

Intussen werden in Nederland diverse comités ingesteld. Ten eerste natuurlijk door Aertnijs zelf, die voor de stad Nijmegen een ontvangstcomité oprichtte. Vervolgens een 'regelingscomité', dat voor de hoofdstedelijke en de landelijke coördinatie moest zorgen. Belangrijk was natuurlijk de officiële toestemming en de medewerking van de overheid. De te omzeilen problemen hadden ten eerste te maken met de rijkstollen (die pas in 1899 zouden worden afgeschaft). Ten tweede had ieder voertuig voor het berijden van rijkswegen een vergunning nodig, en tenslotte mocht de maximumsnelheid ten hoogste 20 km/h op de rechte einden bedragen. De secretaris van het 'regelingscomité', Joan Rahusen, richtte pas op 25 mei een verzoek aan minister Lely van Waterstaat om zijn goedkeuring aan de wedstrijd te verlenen. De officiële Nederlandse toestemming volgde minder dan een week voor de wedstrijd, op 1 juli, onder een aantal voorwaarden. In afwijking van de eerder vastgestelde voorwaarden voor het verlenen van vergunningen werd de snelheid tijdens de wedstrijd buiten de bebouwde kom vrijgelaten, mits het voertuig maar binnen 10 meter tot stilstand kon worden gebracht. Binnen de bebouwde kom diende een snelheid van ten hoogste 10 km/h te worden aangehouden. De toestemming ging vergezeld van een waarschuwingstekst voor omwonenden en belangstellenden, die in ruime mate langs de route moest worden verspreid en aangeplakt.

In België bleek de *A.C.B.* tijdens de voorbereidingen een eigen agenda te hebben. Zij hield zich vooral bezig met een wedstrijd van Brussel naar Spa op 25 en 26 juni, ruim een week voor de wedstrijd naar Amsterdam. De routes van beide 'courses' kruisten elkaar zelfs en hadden het Château d'Ardenne als gemeenschappelijke, zij het niet gelijktijdige etappeplaats. Het lijkt erop dat hun belangrijkste bijdrage bestond uit de levering van clubleden voor de tijdcontroles. Mogelijk werd dit overgelaten aan de lokale autoclubs. De *Au-*

tomobile Club Liégeois was al in het begin van 1898 opgericht, direct gevolgd door de *Automobile Club de Charleroi*.

Luxemburg was het land, waarover de meeste onzekerheden bleven bestaan. Nog minder dan in België is het duidelijk hoe de contacten aldaar verliepen. Verder was er weinig over de route bekend, zoals *La France Automobile* op 2 juli berichtte. Veel moeilijkheden werden evenwel niet verwacht, omdat het slechts een afstand van 50 km betrof, die minder geaccidenteerd was dan in België.

De route

In het begin van het jaar 1898 reed Meyan, de journalist, mede-oprichter van de *A.C.F.* en lid van het organisatiecomité van de wedstrijd, de hele route af teneinde de weg te controleren en de voorlopige route vast te stellen. Te Nijmegen zou hij Aertnijs ontmoeten, waarna zij het laatste deel van de route tot Amsterdam tezamen zouden afleggen. Deze ontmoeting en de reis naar Amsterdam werden door Aertnijs uitgebreid beschreven. *De Kampioen* meldt op 11 februari, dat Meyan over het algemeen tevreden is over de staat van de wegen, maar niet over die in België, terwijl ook de weg tussen Maastricht en Nijmegen te wensen overliet.

De definitieve route zou pas op een vrij laat tijdstip tot stand komen. In eerste instantie was de route vastgesteld door het Maasdal, over Dinant en Namen. Hierbij zou Dinant etappeplaats zijn voor de toeristencategorie en Namen voor de wedstrijdcategory. In het op 11 juni in *La France Automobile* gepubliceerde routeschema was de route verlegd naar het Château d'Ardenne, dat kort daarvoor was gereedgekomen. Hierover berichtte het blad nogal venijnig, omdat volgens haar de *A.C.F.* hierin had gebogen voor '*moyens puissants*'. Wat dat waren, laat zich raden!

Ook later kwamen er nog wijzigingen. Een probleem bleek namelijk nog steeds de route in België. Omdat er blijkbaar nauwelijks medewerking was van de *A.C.B.*, voerde Aertnijs de controles uit. Nog op 18 juni stelde Aertnijs de *A.C.F.* in verband met de toestand van de weg een wijziging van de route voor, vlak na de Frans-Belgische grensovergang. Na Aertnijs controleerde ook Rahusen nog een keer de route, zoals het *Algemeen Handelsblad* berichtte. Dit zal de keer zijn geweest, dat hij een ontmoeting had met de organisatie van de *A.C.F.* in het Château d'Ardenne.

Het officiële routeboek van de *A.C.F.* was pas op het allerlaatste moment beschikbaar. Dit was bijzonder lastig voor de talrijke coureurs, die al zeker een week

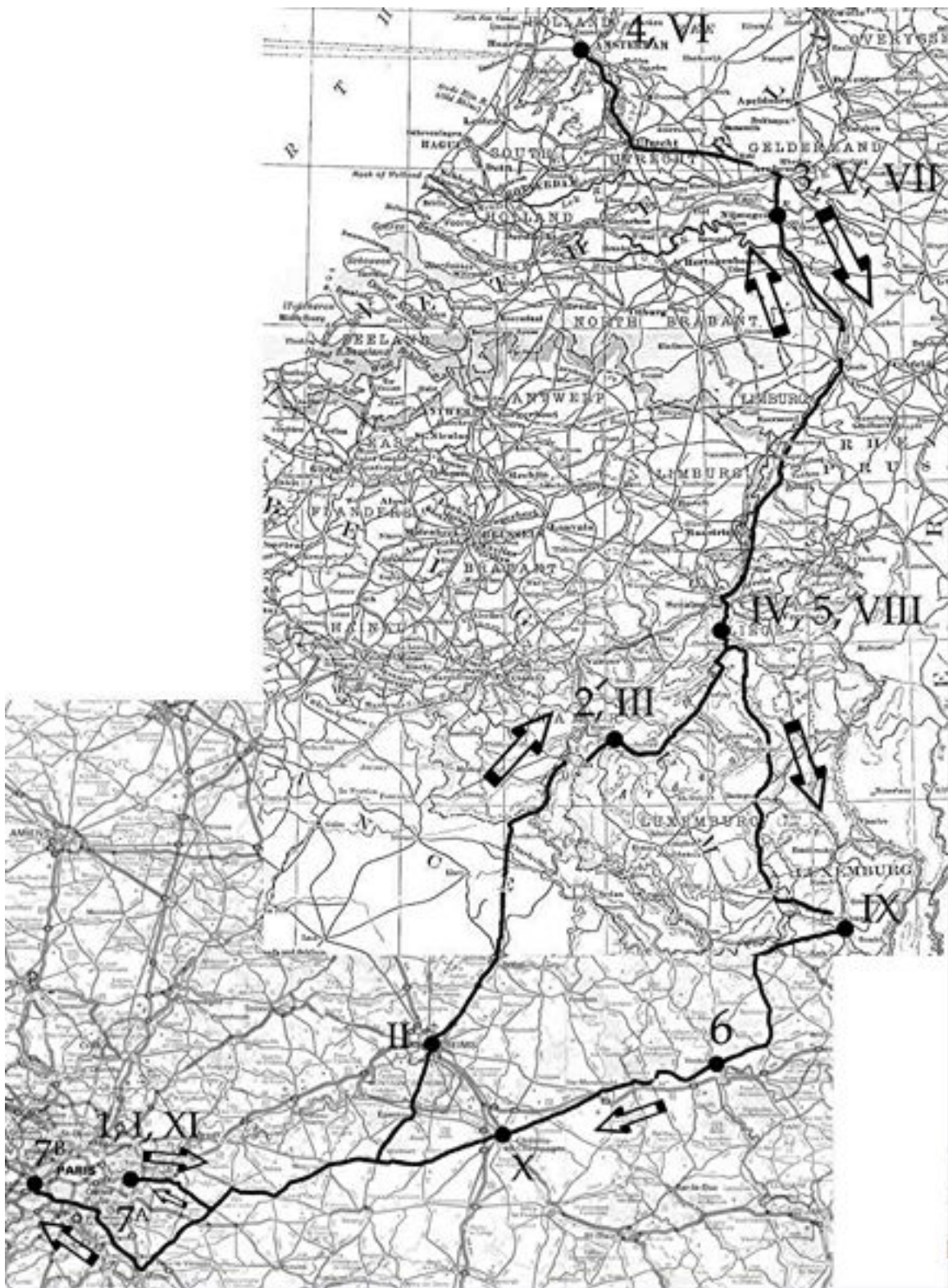


Foto 3. Dinsdag 3 juli: Baronne de Zuylen op haar Panhard (bron: *La France Automobile*).



Foto 4. Donderdag 7 juli: Amédée Bollée bij de start te Villiers (bron: *La France Automobile*).





Afbeelding 1 en 2. De route door Frankrijk, België, Nederland en Luxemburg (vervaardigd door de auteur).

Toelichting: Start, finish en etappeplaatsen zijn met cijfers aangegeven. De arabische cijfers geven de volgorde van de wedstrijdrijders, de Romeinse cijfers die van de toeristen. In volgorde voor de vitesse: 1. De start te Parijs (zie tekst); 2. Château d'Ardenne; 3. Nijmegen; 4. Amsterdam; 5. Luik; 6. Verdun; 7A. Parijs (Montgeron); 7B: Parijs (Versailles). En voor de touristes: I. De start te Parijs (zie tekst); II. Reims; III. Château d'Ardenne; IV. Luik; V. Nijmegen; VI. Amsterdam; VII. Nijmegen; VIII. Luik; IX. Luxemburg; X. Châlons; XI. Parijs.



Foto 5. Donderdag 7 juli: Charron passeert Gaudry (foto: F. Gordon Crosby).



Foto 6. Vrijdag 8 juli: Charron met zijn Panhard (voiture no. 1) voor de start bij Château d'Ardenne (foto: Gautier; bron: Le Sport Universel Illustré).

voor de wedstrijd delen van het parcours wilden verkennen. Zij klaagden hier dan ook terecht over, tenslotte voerde de route door grotendeels onbekend gebied.

De deelnemers

In bijgaande overzichten staan alle deelnemers in de verschillende afdelingen en categorieën vermeld. De nummering is een gevolg van de volgorde van inschrijving. Het voert hier te ver om de voertuigen in detail te beschrijven. Alle voertuigen, behalve die van Marcellin en De Bertier, waren voorzien van luchtbanden van Michelin. De Bertier reed als enige nog met massieve banden. Welke banden Marcellin gebruikte, is mij niet bekend. Een aantal voertuigen was voorzien van een stuurwiel, een andere nieuwigheid.

Dinsdag 5 juli: de start van de Touristes

De start van de toeristenklasse vond plaats op 5 juli. Nadat de wagens rond 7 uur vanuit Parijs waren vertrokken en nabij Champigny waren verzegeld door de douane, reden ze verder naar Villiers-sur-Marne, waar om 8 uur 's ochtends met een stralende zon de eigenlijke start plaatsvond. Van de dertig deelnemers vertrokken de beide 'slakken', de *Escargot* van de baron en de *Snail* van de baronesse Van Zuijlen, als laatsten. Reims was na 155 km de eerste etappeplaats, het Château d'Ardenne na nog eens 148 km de tweede. Op de eerste dag werd alleen een ongeval gemeld van een deelnemer met een gebroken wagenas, waarbij drie inzittenden gewond raakten. Er waren meer uitvallers, want op de tweede dag vertrokken nog maar 24 deelnemers naar het Château. Het motregende deze dag, maar ernstige incidenten bleven uit. Alleen Guiet reed met zijn Delahaye in een kuil tijdens het uitwijken voor een paard, maar de inzittenden kwamen met de schrik vrij.

Donderdag 7 juli: de start van de Vitesses

Terwijl de toeristen al aan hun tocht bezig waren, pakten zich plotseling donkere wolken samen boven de start van de wedstrijdgroep. Eerdergenoemde M. Bochet wenste plotseling dat alle deelnemers die nog geen *Certificat de Réception* voor hun voertuig bezaten, zich de avond voorafgaande aan de wedstrijd ter keuring bij hem moesten melden. Dit in onbruik geraakte certificaat werd blijkbaar door hem gebruikt om zijn invloed op het hele gebeuren, die hij zijns inziens kennelijk was kwijtgeraakt, terug te krijgen. Tijdens deze keuring op de vooravond van de wedstrijd, die hij ook nog eens onderbrak voor een twee uur durend diner, keurde hij de ene na de andere auto af (waaronder alle auto's van Amédée Bollée). Teneinde zijn gezag kracht bij te zetten, stuurde hij een regiment huzaren onder leiding van zijn assistent Walckenaer naar Champigny, om te voorkomen dat de afgekeurde voertuigen alsnog zouden starten.

De enige mogelijkheid om nu toch te kunnen vertrekken, was om de start buiten de invloedssfeer van de Parijse prefectuur te leggen. En dus werd door de A. C. F. besloten alle afgekeurde voertuigen (per trein of met paardenkracht) in het geheim naar Villiers te laten transporteren, net buiten Parijs in het departement Seine-et-Marne. Een probleem was nog dat alle brandstof in Champigny lag opgeslagen, onder het oog van de huzaren van Walckenaer. Amédée Bollée loste dit doortastend op door met paard en wagen de vaten op te halen, waarbij hij Walckenaer mededeelde de benzine uit veiligheidsoverwegingen naar Parijs af te voeren.

De volgende ochtend reden alle deelnemers met een goedgekeurd voertuig in triomf en met prachtig weer vanuit Parijs naar Villiers, waar om 8.37 u Charron met zijn Panhard als eerste deelnemer vertrok, elke halve minuut daarna gevolgd door de overige deelnemers. Over het aantal vertrekkende deelnemers is geen



Foto 7. Vrijdag 8 juli: De Panhards van Charron, Clément en Hourgières ergens in België (Foto De Knyff).



Foto 8. Vrijdag 8 juli: Eén van de Decauvilles ergens in Nederland (bron: onbekend).

zekerheid. Gerald Rose (in zijn standaardwerk *A record of motor racing 1894-1908*) meldt 48 vertrekkenden, *La France Automobile* in eerste instantie 47, maar later 43. Hiervan komen er uiteindelijk 37 aan bij het Château d' Ardenne, de eerste etappeplaats (en van waar de toeristen die ochtend vertrokken waren).

De rijders begonnen voortvarend: tot La Ferté Gauché haalde Charron al een gemiddelde van boven de 50 km/u. Hougières volgde hem op een seconde. Uiteindelijk legde Charron de 309 km tot het Château als snelste af, gevolgd door Girardot en Adam. De deelnemers kwamen in een druilerige regen aan en door de afgelegen locatie waren er maar weinig toeschouwers. Deze eerste etappe verliep lang niet voor iedereen vlekkeloos en was voor sommigen al direct het einde. Max Richard kreeg tot Épernay maar liefst veertien maal een lekke band. Moe van het banden plakken ruilde hij met zijn broer Georges, die met motorpanne langs de weg stond, van auto. De Panhard & Levassor van De la Combe verbrandde bij Montmirail. Bij deze plaats moest ook De Santos door een gebarsten waterreservoir de wedstrijd verlaten. Tenslotte slipte Hourgières bij Thierolieux en kon pas na vijftien uur hard werken de strijd hervatten. Hij arriveerde drie uur voor de start van de volgende ochtend. Door deze achterstand waren zijn kansen op de eindzege eigenlijk al na een dag verkeken.

De toeristen, die ochtend om 8.15 u vanuit Château d'Ardenne gestart, waren al enkele uren eerder in Luik aangekomen, waar ze een warm welkom door de inwoners was bereid. Onderweg waren er enkele incidenten voorgevallen, de ernstigste met de Mors van Balvay. Deze auto reed in een greppel en verbrandde, waarbij de heer Balvay tamelijk ernstig gewond raakte. Griet kwam in een waterpoel terecht, maar zonder ernstige gevolgen. Vermoedelijk hadden beide ongevallen te maken met de soms steile hellingen tussen Filot en Hamoir.

Vrijdag 8 juli.

Deze dag is Nijmegen het eindpunt voor zowel de toeristen als de wedstrijdrijders. Het weer is deze dag prachtig, wat *La France Automobile* de uitspraak ontlokte, dat dit toch zeldzaam was tijdens autowedstrijden. De wedstrijdrijders vertrokken om 7 u vanuit het Château voor hun etappe van zo'n 250 km. De toeristen vertrokken een half uur later vanuit Jupille, nabij Luik buiten de geneutraliseerde zone, onder toejuichingen van een grote menigte. In *La France Automobile* verscheen over deze start een smakelijke anekdote. De deelnemers werden blijkbaar bergafwaarts gestart. Een gereedstaande deelnemer bereed een auto met een voorin geplaatste motor, die gesteund wordt door twee hoeksteunen. Tijdens de voorafgaande dagen hadden deze steunen het blijkbaar nogal zwaar te verduren gehad met onvoorziene gevolgen. De starter telde af: '5, 4, 3, 2, partez!', de rijder schakelde, de twee deurtjes aan de voorzijde van motorkap openden zich en de motor, gebruik makend van de helling viel pardoos aan de voeten van de verbouwerde starter! Men schijnt hierover nog de hele wedstrijd gelachen te hebben. De naam van de deelnemer werd maar niet vermeld!

In Maastricht was er een tijdscontrole, waarbij Marot om 8.52 u als eerste van de toeristen doorkwam, en Gaudry op zijn Bollée als eerste wedstrijdrijder om 11.15 u. Vlak na Maastricht, bij Rothem, slipte Koechlin met zijn Peugeot en kwam in een kanaal terecht. Beide inzittenden kwamen met de schrik vrij. De speciale trein, die met genodigden het parcours volgde, reed juist deze dag vlak langs het parcours. Bij het eerstvolgende station stapte Koechlin op deze trein, nogal wat hilariteit veroorzakend doordat hij zijn natte plunje had moeten verwisselen voor jongenskleren, de enige kleren die hij van omstanders had weten te bemachtigen!

Bij doorkomst in Roermond werden in totaal 59 pas-



Foto 9. Vrijdag 9 juli: Gilles Hourgières met zijn Panhard arriveert te Nijmegen (bron: Archief ANWB).

serende auto's geteld, die op de Rijksweg reden 'met een snelheid, zoals men die nog nooit op een openbare weg gezien heeft.'

In Nijmegen waren de voorbereidingen al dagen in volle gang. De finish was aan het begin van de St. Annastraat, waarna de voertuigen langs de Vereniging en over de Oranjesingel zouden doorrijden naar het Arsenaal. Alle toeschouwers waren uitgebreid gewaarschuwd de trottoirs niet te verlaten. De officiële tijdopnemer van de A.C.F. was de dag voor de aankomst van de deelnemers met de auto uit Parijs gearriveerd.

Degrais bereikte om kwart voor één als eerste Nijmegen. Anderhalf uur later kwam Giraud als eerste wedstrijddrijder aan, gevolgd door Girardot (of Clément: beide rijders worden genoemd bij Panhard & Levassor nr. 3; blijkbaar wisselden zij zich achter het stuur af) en Bollée. Hourgières maakte de snelste tijd op deze etappe, maar was op de eerste dag te ver achtergeraakt om zijn achterstand goed te maken.

Na de finish op de St. Annastraat reden de deelnemers begeleid door fietsers langs de Vereniging en over de Oranjesingel naar het Arsenaal, waar alle deelnemende voertuigen 's nachts werden gestald.

Aertnijs' verslag bevat hier en daar nogal wat feitelijke onjuistheden (zoals zijn vermelding van Charron als eerstaankomende), maar bevat de volgende passage, die je toch gemakkelijk als fantasie zou betitelen, als bijgaande foto niet het tegendeel lijkt te bewijzen:

'... Zo was er ook een jongen onder de aangekomenen, die het gehele traject had afgelegd op een 'Tricycle De Dion Bouton' en die als passagiere had meegevoerd een sportzusje(?) uit de 'Moulin Rouge'. Deze jongedame had, bij gebrek aan een tweede zitplaats, al die tijd op de achteras van de driewieler gestaán, haar ridder bij de schouders vasthoudende ...'

Die avond was het feest in Nijmegen. Er was muziek (van de Koloniale Reserve) en een bal, er waren toe-



Foto 10. Zaterdag 9 juli: De pont bij Lent (bron: Archief ANWB).

spraken, er werd een gouden eremedaille door het Nijmeegs organisatiecomité uitgereikt aan de voorzitter van de A.C.F. en er werd getoost met erewijn.

Zaterdag 9 juli

De volgende ochtend om 7 u al werden de eerste deelnemers met de gierpont overgezet naar Lent, vanwaar ze gestart zouden worden voor de voor toeristen en wedstrijddrijders gezamenlijke korte etappe van 112 km naar Amsterdam. De dag begon met prachtig weer, maar in de loop van de dag nam de bewolking bij een stevige noordwestenwind toe. Het bleef evenwel droog ondanks 'een dreigend luchtje' (*Algemeen Handelsblad*) bij de finish in Amsterdam. De 316 meter lange overtocht over de Waal, waarbij tien auto's per keer worden overgezet, werd door *La France Automobile* beschreven als een der schilderachtigste momenten van de wedstrijd, tegelijk 'grandiose et amusant'. Er waren inmiddels nog 54 deelnemers in de strijd, 33 wedstrijddrijders en 21 toeristen. Vanaf twaalf minuten over acht vertrok de eerste wedstrijddrijder vanuit Lent, om de twee minuten gevolgd door de rest van het wedstrijdveld en als laatsten de toeristen.

De tocht voerde eerst langs Arnhem, waar de Rijn via de schipbrug werd overgestoken. Hierna volgden de auto's de route naar Utrecht via Ede, Woudenberg en Scherpenzeel (en niet via Wageningen, zoals Aertnijs schrijft). In Arnhem ter hoogte van Mariëndaal vond nog een ongeval plaats met de De Dietrich van baron De Türckheim, die door een kapotte brandstofleiding in brand vloog. De *Nieuwe Arhemsche Courant* beschrijft hoe de berijder erin slaagde de vlammen te doven, maar daarbij 'zijn baard aardig schroeide'. Geholpen door de plaatselijke rijtuigfabrikant Van 't Hull kon hij na twee uur vertraging alsnog zijn weg te vervolgen.

Ook de negenjarige Geerlig Riemer stond in Arnhem



Foto 11. Zaterdag 9 juli Vertrek van de pont bij Lent van De Dion met bijrijder (bron: onbekend).

langs de kant, waarvoor hij wel moest spijbelen. In een interview in 1985 liet ook zijn geheugen hem in de steek, wanneer hij zegt zelfs Madame du Gast te hebben gezien. Hij zal hier wel de baronesse Van Zuylen hebben bedoeld.

Scherpenzeel werd zonder problemen door de deelnemers gepasseerd, en in Utrecht stond een man bij de Catharijnebrug met een groot bord 'À droite', teneinde bij gebrek aan bewegwijzering de deelnemers richting Amsterdam te sturen. Hierna volgde de route de Vecht langs Breukelen (waar de inzittenden van de speciale trein weer een goed zicht op de deelnemers hadden) en eindigde uiteindelijk op de Omval bij Amsterdam, nabij de cacao-fabriek van de firma Blooker.

De drukte hier was enorm. Al vanaf 10 uur 's ochtends was er een grote toeloop van het publiek langs de Weesperzijde. Hoewel de eerste rijder pas om half twaalf werd verwacht, kwam de als eerste gestarte Gaudry net na kwart voor elf ook weer als eerste aan in Amsterdam, op een minuut gevolgd door Girardot. De laatste reed de snelste tijd van de dag en passeerde derhalve Gaudry in het klassement. Om kwart voor één kwam Degrais op zijn driewieler als eerste toerist aan, en iets na vieren Manchon met zijn Panhard als laatste.



Foto 13. Zaterdag 9 juli: De schipbrug bij Arnhem (bron: La France Automobile).



Foto 12. Zaterdag 9 juli: Gaudry met zijn Bollée bij de start in Lent (bron: onbekend).

Er waren op deze korte etappe geen uitvallers, al meldde Marcellin een ongeluk te hebben gehad. Hierover zijn geen details bekend, maar het bleef kennelijk zonder gevolgen.

Na de finish reden alle wedstrijddeelnemers verplicht door naar het Paleis voor Volksvlijt, omdat zij slechts beperkt aan hun voertuig mochten werken. De toeristen werden hierin vrijgelaten. De gehele route over de Weesperzijde, de Hooge Sluis en de Sarphatistraat tot aan de tuiningang van Paleis was door een dubbele rij mensen omzoomd. Over deze gehele afstand stonden witgehandschoende politieagenten geposteerd, die door handopsteken de komst van de auto's aankondigden.

Aangekomen bij het Paleis werden de auto's naar binnengereden, maar drie voertuigen (waaronder de Panhard van de baronesse Van Zuylen) waren te breed voor de toegang en moesten onder de warande in de tuin worden geparkeerd. Daar zouden ze ook de volgende dag blijven staan.

Een deel der deelnemers werd 's middags ten huize van Joan H. Schmitz, voorzitter van de Commissie van Ontvangst te Amsterdam, verwacht voor een diner, voor allen zou daar 's avonds een soiree worden gehouden. Tijdens de maaltijd werd gedronken op de



Foto 14. Zaterdag 9 juli: Pierron vermoedelijk op doortocht door Arnhem (bron: onbekend).



Foto 15. Zaterdag 9 juli: Bousquet met zijn Peugeot nadert Amsterdam bij Duivendrecht met 45 km/uur (Foto Pieter Oosterhuis).



Foto 16. Zaterdag 9 juli: Parit op Panhard bij de Omval te Amsterdam (Foto Pieter Oosterhuis).

'President der Fransche Republiek' en op 'onze Koninginnen'. Er werden volksliederen gespeeld en er werden door de voorzitter van de A.C.F. huldetelegrammen gestuurd, wederom aan 'onze Koninginnen' alsmede aan de minister van Waterstaat. En tenslotte werd voorgesteld namens de A.C.F. een erepoort op te richten tijdens de inhuldiging van H.M. de Koningin.

Zondag 10 juli

Op zondag kon men voor het eerst in Nederland een autotentoonstelling bezoeken. Na betaling van twee kwartjes konden de belangstellenden de in het Paleis opgestelde auto's bezichtigen en zelfs aanraken. Een echte tentoonstelling kon men het echter volgens het *Algemeen Handelsblad* niet noemen. In het Paleis waren slechts 37 auto's en 14 motorfietsen te zien, het grootste deel bovendien niet schoongemaakt. De meeste toeristen hadden hun voertuig elders gestald of maakten van de rustdag gebruik om de omgeving te verkennen. Het was die dag tenslotte prachtig weer. Informatie over de aanwezige voertuigen was niet of nauwelijks te krijgen en dus was er weinig gelegenheid voor de bezoekers hun kennis te verrijken. Het publiek zou 'vrij talrijk' zijn geweest, maar de entreprijs van 50 cent zal voor de meeste inwoners van Amsterdam wel te hoog zijn geweest om het Paleis massaal te bezoeken.

Maandag 11 juli

Na een afscheidssoiree de avond tevoren vertrokken maandagochtend vroeg alle deelnemers weer richting Parijs. Het weer was de rijders gunstig gezind: het was de hele dag mooi en bij het vertrek hadden ze een stevige rugwind uit het noordwesten. De snelheidsrijders zouden tot Luik dezelfde route volgen als tijdens de heenweg, voor de toeristen was Nijmegen weer etappeplaats. Ook nu had zich weer een grote menigte bij de start verzameld, waaronder duizenden wielrijders. Om half acht vertrok Gaudry met zijn Bollée als eerste van het terrein van de cacao-fabriek van Blocker

richting Duivendrechtse brug, om de twee minuten gevolgd door de 31 overgebleven deelnemers van het wedstrijdveld. De eerste van de resterende 21 toeristen vertrok aansluitend om tien over half negen.

Bij de doortocht door Ede zouden volgens een artikel in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* ongeregeldeheden met de plaatselijke bevolking hebben plaatsgevonden, maar dit werd door een latere ingezonden brief in dezelfde krant weersproken.

Er werden deze dag enkele pechgevallen gemeld, de eerste al bij de start voor de De Dion driewieler van Comte de Périgord, die volgens Ebeling (in zijn bijdrage *Moedigen in de mist* in een PAC-uitgave van 1968 ter gelegenheid van zeventig jaar Parijs-Amsterdam) te wijten was aan een gebroken conisch tandwiel. De rijwiel-fabriek 'De Hinde' zou kans hebben gezien in korte tijd een bruikbaar tandwiel te draaien, af te werken en te harden, zodat hij toch enkele uren later kon starten. *La France Automobile* meldt evenwel dat hij uiteindelijk pas vertrok om 8.45 uur in de avond! Opmerkelijk genoeg had de baron De Türckheim weer pech op vrijwel dezelfde locatie in Arnhem als de voorafgaande zaterdag! Hij zou hierna definitief opgeven. De Mors van baron Van Zuylen brak beide achterbladveren tussen Utrecht en Nijmegen, maar reparatie hiervan werd naar tevredenheid verricht door de Nijmeegse rijtuigfabrikanten Plaum en Drevers. De Dietrich van de baron De Dietrich met nr. 115 raakte te Elst in brand en moest door een andere deelnemer naar Nijmegen worden gesleept. Hij kon de volgende dag de tocht nog wel voortzetten. Bij Lent ging het met Amédée Bollée mis. Aan het einde van de Lentse dijk reed hij tegen een hek, kennelijk om een aanrijding met het dicht opeengepakte publiek te vermijden. De schade was zodanig, dat ook hij moest opgeven.

Tijdens de overtocht over de Waal werd de tijd van de wedstrijdrijders geneutraliseerd, omdat zij nog verder moesten rijden naar Luik. Gaudry had inmiddels branderproblemen, waardoor Charron de leiding over



Foto 17. Zaterdag 9 juli: René de Knyff rijdt het Paleis voor Volksvlijt binnen (bron: *La France Automobile*).

kon nemen. In Luik had hij negen minuten voorsprong op Girardot. Gaudry kwam op een uur achterstand van Charron binnen. Een ketting van Adam's Panhard brak op 20 meter van de finish, waardoor hij zijn auto over de finish moest duwen. Naast De Türckheim en Amédée Bollée zouden nog twee rijders, Vinet en Leys, opgeven.

De toeristen zouden Nijmegen zonder uitvallers bereiken. De Périgord en ook Roch-Brault kwamen evenwel pas 's avonds laat in Nijmegen aan.

Dinsdag 12 juli

Om half acht vertrokken 29 wedstrijdrijders onder redelijke weersomstandigheden voor de vijfde en voorlaatste etappe van 260 km van Luik naar Verdun. Charron vertrok als eerste (en zou die dag ook als eerste aankomen), de anderen volgden met tussenpozen van 30 seconden. Gaudry en Girardot waren de hele dag in een nek-aan-nekrace verwickeld, waarbij Gaudry bij Étain in een slip raakte en omsloeg. Hij slaagde erin de auto overeind te krijgen en vervolgens Girardot weer bij te halen. Zij reden vrijwel tegelijkertijd over de finish, Gaudry een fractie van een seconde voor zijn tegenstander. Omdat hij 's ochtends bovendien twee minuten eerder was gestart, was hij natuurlijk de winnaar van dit gevecht. Breuil reed met zijn Panhard tegen een boom en moest opgeven. Roscoff gaf in Verdun op om onbekende redenen.

De toeristen waren eerder deze dag onder een onbewolkte hemel naar Luik vertrokken onder het roepen van 'Vive la Hollande'. Alleen Bertier had pech met een breuk in zijn stuurinrichting, maar dit kon tijdig weer verholpen worden.

Deze dag kwam het de A.C.F. ook ter ore, dat een doortocht door Parijs om finishplaats Versailles te bereiken niet mogelijk was. M. Bochet zou op wraak zinnen en was van plan alle indertijd door hem afgekeurde auto's met hun berijders te arresteren, zodra zij zich binnen zijn departementsgrenzen zouden begeven. De A.C.F. stelde nog een omweg voor, maar dit



Foto 18. Zondag 10 juli: De auto's in het Paleis voor Volksvlijt (bron: onbekend).

werd door de rijders afgewezen omdat dit mogelijk verwarring zou veroorzaken. En dus werd besloten de finish naar Montgéron te verplaatsen en vervolgens met gematigde snelheid door te rijden naar Versailles voor de officiële receptie. Voor de toeristen werd besloten dat zij in Villiers zouden eindigen, waar zij ook gestart waren.

Woensdag 13 juli

Deze dag zou de meest dramatische blijken te zijn van de gehele tocht, zowel voor de wedstrijdrijders als de toeristen.

De 26 overgebleven wedstrijdrijders vertrokken vanaf 7.26 u vanuit Verdun voor de laatste etappe van 243 km. De rijders werden de gehele dag geteisterd door een voortdurende en alles doordringende koude regen. Veel rijders hadden met talrijke lekke banden te maken. Girardot, die aan het begin van de etappe ruim negen minuten voorlag op Charron, zou deze voorsprong hierdoor volledig kwijtraken. In Montgéron, de officieuze finish, trotseerden maar weinig toeschouwers het slechte weer en in Versailles heerste grote onzekerheid of de rijders nu wel of niet zouden komen. Charron kwam om kwart over één in Montgéron aan, op vijf minuten gevolgd door Loysel. Corre kwam als laatste aan om half zeven 's avonds.

Zodra de eerste rijders binnenkwamen, werden zij door de officials gevraagd door te rijden naar Versailles. In eerste instantie voelde niemand daar wat voor, omdat ze koud, nat en uitgeput waren. Uiteindelijk zouden Girardot, Charron en Loysel aan de oproep gehoor geven en doorrijden naar Versailles. Daar werden ze enthousiast onthaald door het ontvangstcomité, dat daarvoor de verveling had verdreven met geïmproviseerde liederen die hun gevoelens richting M. Bochet verwoordden. Om vijf uur, toen bleek dat er niet meer kwamen opdagen, reden ze in processie, de deelnemers voorop, in triomf naar Parijs.

De toeristen waren die dag om half negen vertrokken vanuit Luik in een beginnende regenbui. Het weer werd



Foto 20. Woensdag 13 juli: Het Park Fermée te Verdun (bron: *La France Automobile*).

steeds slechter en eindigde met stortregens. Griet, Michelin en baronesse Van Zuylen kwamen zelfs in zulk noodweer terecht, dat zij de nacht in een schuilplaats moesten doorbrengen. Zij kwamen pas de volgende ochtend in Luxemburg aan, baronesse Van Zuylen zelfs pas om elf uur.

Donderdag 14 en vrijdag 15 juli

Het toeristenveld begon inmiddels aardig uitgedund te raken. Saint-Clair was de dag ervoor uitgevallen door een gebroken drijfstang. Bij de start op donderdag waren er nog maar twaalf vertrekkende deelnemers, waaronder de pas om elf uur aangekomen baronesse Van Zuylen, die een half later al weer de achtervolging inzette. Alle deelnemers bereikten Châlons, waar 's nachts ook nog Delizy met zijn Panhard arriveerde. Deze dertien rijders vertrokken op vrijdag om negen uur voor de laatste etappe naar Parijs. Het weer was inmiddels volledig hersteld en de eerste deelnemer, Walrus, finishte even na kwart over één met prachtig weer te Villiers. Michelin was om half vijf de laatst binnenvallende deelnemer. Onderweg had Delizy nog moeten afhaken.

De uitslag

Hoewel op vrijdag 16 juli de wedstrijd was afgelopen, wachtte de organisatie nog een complexe taak vanwege het tijdsregistratiesysteem en het vaststellen van die trajectdelen, die moesten worden geneutraliseerd. In *La France Automobile* van 16 juli werd het voorlopige klassement voor de wedstrijd categorie afgedrukt, waarbij nog even werd uitgehaald naar het grote aantal uitvallers. Bij de 'vitesse' werd Charron aangewezen als winnaar in de belangrijkste categorie, de klasse A, met Girardot en Gaudry als tweede resp. derde. In de



Foto 20. De uitslag: Marcellin met zijn Phébus driewieler (bron: *La France Automobile*).

definitieve uitslag van 30 juli waren er geen wijzigingen en mocht Charron met de hoofdprijs van 4.000 francs naar huis: hij had de officiële wedstrijd-afstand van zo'n 1425 km (vanwege de aftrek van de geneutraliseerde zones) afgelegd in iets meer dan 33 uur en kwam daarmee uit op een gemiddelde snelheid van net boven de 43 km/u. De andere winnaars in de wedstrijd categorie waren Marcellin bij de lichte motordriewielers (klasse B) en Corbière bij de zwaardere voiturettes (klasse C). Bij de toeristen bevatte het eindklassement nog slechts twaalf namen, waarbij Guiet de winnaar was in klasse A, Griet als enig overgeblevene in klasse B en Piet-Lataudrie in klasse C.

Nabeschouwing

In Frankrijk waren de reacties na de wedstrijd over het algemeen positief. De organisatie was goed verlopen en men was overal met enthousiasme ontvangen. Er waren weliswaar diverse ongevallen geweest waarbij deelnemers verwondingen hadden opgelopen, maar deze waren kennelijk niet al te ernstig van aard. Meyan benadrukte het belang van deze wedstrijden voor de ontwikkeling van de autotechniek. De nieuwe motoren lieten de voertuigen moeiteloos een kilometer per minuut rijden, terwijl het stuurwiel een grote verbetering bleek te zijn. Vrijwel alle deelnemers hadden luchtbanden van Michelin gemonteerd, waarmee een aanzienlijk hogere snelheid bereikt kon worden. Helaas waren lekke banden nog een ware plaag, maar een weg terug was er niet.

Wel vonden sommigen, dat het moeilijk was overzicht te houden in een elfdaagse wedstrijd, waarbij de wedstrijdrijders en de toeristen vaak dwars door elkaar finishten. Daarnaast was men niet te spreken over de

rol van de Franse overheid bij de start in Parijs en de A.C.F. zou dan ook zijn beklag doen bij de bevoegde autoriteiten met het verzoek de betrokken *ingénieurs*, die de Franse industrie zo'n slechte dienst hadden bewezen, over te plaatsen ...

In Nederland heerste met name opluchting dat alles goed was afgelopen. Zowel in het *Algemeen Handelsblad* als in *De Kampioen* reageerde men op de hoge snelheden van de coureurs, al was men aange-naam verrast door de 'uitstekende, welhaast ongelooflijk werkende remmiddelen, waarover de automobielen beschikten', waardoor ernstige ongelukken uitbleven. Toch waren er zeker journalisten, zoals Pijzel van *Eigen Haard* maar toch ook Netscher van *De Kampioen*, die inzagen dat de auto uiteindelijk zijn plaats in de samenleving wel zou veroveren, als deze de kinderjaren zou zijn ontgroeid.

In september, tijdens de voorlopige behandeling van de Staatsbegroting voor het dienstjaar 1899, werd in de Tweede Kamer nog eens geklaagd over het snelle rijden tijdens de wedstrijd, maar ook over het niet betalen van de tolgelden. In *De Kampioen* van 23 september verscheen over dit laatste het volgende bericht:

'In wederzijdsch overleg met de Automobielen-Club uit Parijs en onzen Minister van Waterstaat is men tot het besluit gekomen, de bij den wedstrijd Parijs-Amsterdam gepasseerde 'chauffeurs' allen tol te laten betalen voor de heen- en de terugreis. De betreffende tolbeheerders behoeven slechts het bedrag aan de bevoegde autoriteiten op te geven.'

Aldus werd een internationale gebeurtenis van ongeken- de betekenis afgerond op Hollandse wijze.

N ^o	NOMS	CONSTRUCTEURS	Nombre de places	MOTEUR		CONDUCTEURS
				Type	Forc ^e	
CATÉGORIE TOURISTES						
Classe A, 1^{re} Série. — Voitures portant 2 ou 3 personnes						
104	Escargot.....	Mors	2	Mors	5	B ^{ns} de Zuylen.
105	Société Decauville.....	Decauville	2	Decauville	2 1/2	Boittier.
106	E. Manchon.....	Panhard et Levassor	2	Phénix	4	Manchon.
109	Laforge.....	Baillé-Lemaire	2	"	5	
115	De Dietrich.....	De Dietrich	2	A. Bollée	6	Noirel.
120	Michelin.....	Panhard et Levassor	2	Phénix	6	A. Michelin.
123	Stéphen Ribet.....	Delahaye	2	Delahaye	8	
124	Ricard.....	Peugeot	2	Peugeot	6	Ricard.
125	Diligence.....	Hurtu	2	Hurtu	4	St-Clair.
128	Delahaye et C ^o	Delahaye et C ^o	2	Delahaye	6	Guiet.
153	Snaill.....	Panhard et Levassor	2	Phénix	6	B ^{ns} de Zuylen.
Classe A, 2^e Série. — Voitures portant 4 ou 5 personnes						
103	Delizy.....	Panhard et Levassor	4	Phénix	6	Del'zy
108	Roch-Brault.....	Soc. Franco-Belge Automob ^{le}	4	Winck	6	Mégret
114	De Dietrich.....	De Dietrich et C ^o	4	A. Bollée	9	B ^{ns} Tarekheim
116	".....	"	4	"	6	Hottinger
119	Guyonet et Balvay.....	"	4	Daimler	8	Balvay
121	Wabrus.....	Mors	4	Mors	6	L. Mors
125	Lapanne.....	Panhard et Levassor	4	Phénix	6	E. Lapanne
129	Delahaye et C ^o	Delahaye et C ^o	4	Delahaye	6	Morane
Classe A, 3^e Série. — Voitures portant 6 personnes et au-dessus						
101	Pierron.....	Panhard et Levassor	6	Phénix	12	Provost
118	Léon de Bertier.....	Amédée Bollée	6	A. Bollée	9	Léon de Bertier
120	Delahaye et C ^o	Delahaye et C ^o	6	Delahaye	8	de Cesti
131	".....	"	6	"	8	B ^{ns} de Fleury
132	De Lucensky.....	"	6	"	8	D. Courtois
Classe B, 1^{re} Série. — Motocycles pesant moins de 100 kilos à 1 place						
107	Riguelle.....	De Dion et Bouton	1	Dion et Bouton	1 3/4	Riguelle
110	Laurent.....	"	1	"	1 3/4	Laurent
111	Degrain.....	Marot	1	"	1 3/4	Degrain
112	C ^o de Périgord.....	Créanche	1	"	1 3/4	C ^o de Périgord
113	Georges Debacker.....	"	1	"	1 3/4	G. Debacker
122	Griet.....	Berthame	1	"	1 3/4	Griet
Classe B, 2, 3^e et 4^e Séries						
NÉANT						
Classe C (DIVERS)						
102	C. Piet-Lataudrie.....	Bollée	1	Bollée	3	C. Piet-Lataudrie
117	Société Decauville.....	Société Decauville	1	Decauville	3	
127	Soc. anonyme des Voiturettes automobiles.....	Soc. anonyme des Voiturettes automobiles	1	Léon Bollée	3	Roux

Tabel 2. De deelnemers in de toeristencategorie (bron: La France Automobile).

N°	NOMS	CONSTRUCTEURS	Nombre de places	MOTEUR		CONDUCTEURS
				Type	Force	

CATÉGORIE VITESSE

Classe A, 1^{re} Série. — Voitures portant 2 ou 3 personnes

1	Charron	Panhard-Levassor	2	Phénix	8 d.	Charron
2	Gilles Hourgières	"	2	"	8	Gilles Hourgières
3	Clément	"	2	"	8	Clément Girardot
4	Ed. Adam	"	2	"	8	Ed. Adam
5	G. Leys	"	2	"	6	G. Leys
6	R. de Knyff	"	2	"	8	R. de Knyff
7	E. Voigt	"	2	"	6	E. Voigt
8	Heath	"	2	"	6	Heath
9	Balacano	"	2	"	6	Balacano
10	G. Vinet	Amédée Bollée	2	A. Bollée	8	G. Vinet
11	Ed. Gaudry	"	2	"	8	Ed. Gaudry
12	Baron de Dietrich	De Dietrich et C ^{ie}	2	"	6	
13	Baron de Turckheim	"	2	"	6	De Turckheim
14	R. Loysel	Amédée Bollée	2	"	8	René Loysel
15	Vicomte de la Combe	Panhard-Levassor	2	Phénix	6	V ^{ic} de la Combe
16	Lord Carnarvon	Peugeot	2	Peugeot	6	
17	Antony	"	2	"	6	Antony
19	Société anonyme Peugeot	"	2	"	8	Doriol
20	"	"	2	"	8	Kœchlin
21	"	"	2	"	8	Krauetler
30	Vallée	Vallée	2	Vallée	6	Vallée
31	A. Bollée fils	Amédée Bollée	2	A. Bollée	8	A. Bollée
33	Georges Richard	Georges Richard	2	G. Richard	5	F.-M. Richard
34	Société Georges Richard	"	2	"	5	Georges Richard
36	Breuil	Peugeot	2	Peugeot	8	Breuil
38	Broc	Mors	2	Mors	6	Broc
46	Roscoff	"	2	"	6	Roscoff
47	Docteur Pascal	Panhard	2	Phénix	8	J. Parit
49	Levegh	Mors	2	Mors	6	Levegh
50	Chesnay	"	2	"	6	Chesnay
51	Vital-Bouhours et Duret	Georges Richard	2	G. Richard	4	A. Vedrine
52	Duchan	Panhard	2	Phénix	6	Duchan
53	Société Continentale d'Automobiles	Gautier-Wehrlé	2	G.-Wehrlé	6	
54	"	"	2	"	6	
56	Maison Parisienne	Maison Parisienne	2	Benz	6	Parvillée
57	Delahaye	Delahaye	2	Delahaye	6	
63	H. Popp	Victor Popp	2	V. Popp	7	
64	Roch, Brault et C ^{ie}	Soc. Franco-Belge Automob ^{le}	2	Vincke	9	Roch-Brault
67	Automobiles Léo	Automobiles Léo	2	Pygmée	2	Alexandre Caron

Classe A, 2^e Série. — Voitures portant 4 ou 5 personnes

22	Société anonyme Peugeot	Peugeot	4	Peugeot	8	Bousquet
35	Jacques Marcel	Panhard-Levassor	4	Phénix	8	Jacques Marcel
45	De Dion et Bouton	De Dion et Bouton	4	De Dion et Bouton	2	
48	Vicomte de la Barre de Nanteuil	Amédée Bollée	4	A. Bollée	9	V ^{ic} de la Barre de Nanteuil
55	Société Continentale d'Automobiles	Gautier-Wehrlé	4	Gautier-Wehrlé	2	
58	Delahaye	Delahaye	4	Delahaye	6	
62	Lacoste	Victor Popp	4	V. Popp	8	Lacoste
65	Maison Parisienne	Maison Parisienne	4	Benz	6	Fournier
68	Automobiles Léo	Automobiles Léo	4	Pygmée	2	Lefebvre

Classe A, 3^e Série. — Voitures portant 6 personnes et au-dessus

66	Maison Parisienne	Maison Parisienne	6	Benz	9	Guyonnet
----	-------------------	-------------------	---	------	---	----------

Classe B, 1^{re} Série. — Motocycles pesant moins de 100 kilos à 1 place

18	De Santos-Dumont	De Dion et Bouton	1	De Dion et Bouton	1 3/4	Alberto de Santos
27	Vicomte Gaëtan de Méaulne	"	1	"	1 3/4	V ^{ic} G. de Méaulne
39	De Dion-Bouton	"	1	"	1 3/4	Corre
40	"	"	1	"	1 3/4	Viet
41	"	"	1	"	1 3/4	Teste
42	"	"	1	"	1 3/4	Boiron
43	"	"	1	"	1 3/4	Osmond
44	"	"	1	"	1 3/4	Bardin
61	G. Ducom	"	1	"	1 3/4	Ducom
69	Marcellin	Phebus	1	"	1 3/4	Marcellin
72	Charles Comiot	Comiot	1	"	1 3/4	Comiot

Classe B, 2^e Série

NÉANT

Classe B, 3^e Série. — Motocycles pesant au moins 100 kilos et moins de 200 à 1 place

28	Société Decauville	Société Decauville	1	Decauville	2 1/2	Louis Ravenez
29	"	"	1	"	2 1/2	Corbiere
70	Société anonyme des Voitures automobiles	Soc. anon. des Voit. autom.	1	Léon Bollée	4	Wilfrid
71	"	"	1	"	4	Léon

Vader en zoon Ankel, auto- én vliegtuigconstructeurs? Bekende onbekenden.

Door Hans Waldeck

Inleiding

Begin 2009 kwam ik in het bezit van een set van een negental ontwerptekeningen van naoorlogse ziekenauto's (foto 1a, 1b en 1c), alsmede een fotoboek met originele foto's van gerealiseerde ziekenauto's van Johan Adolf Ankel. Over Johan en zijn vader Johannes Wilhelm is in het verleden enkele malen gepubliceerd in het Conam-Bulletin.[i],[ii],[iii],[iv] De verworven archivalia maakten mij echter zeer nieuwsgierig naar deze vader en zoon, vooral toen bleek dat eigenlijk zeer weinig van hen beiden bekend was. Nader onderzoek zou veel aan het licht brengen, dat ik nog niet eerder beschreven heb gevonden. Maar veel zou ook nog met raadselen omgeven blijven. Het blijven ook na dit onderzoek helaas bekende onbekenden.

'Holland-ambulances'

De ziekenautofoto's bestonden uit foto's van een Cadillac Fleetwood uit 1947 voor de G.G.D. Hilversum met foto's van de overdracht in 1948 van deze auto (foto 2), uit foto's van een Packard DeLuxe Super Eight uit 1950 voor de G.G. & G.D. Rotterdam (foto 3) met foto's van de fabricage van deze Packards (foto 4), uit foto's van een Studebaker 2R10 uit 1950 voor de G. G. & G.D. Arnhem (foto 5) met foto's van een voor de G.G. & G.D. Utrecht bestemde ziekenauto (VP-62-74) bestemd voor een bekende folder van de N.V. Internationale Automobielsmaatschappij te 's-Gravenhage (foto 6), alsmede twee International KM-3 uit vermoedelijk 1950 voor het Nederlandse Rode Kruis (foto 7). Voorin de multomap zat een in het Frans gestelde notitie over de bestemming van een

53-tal Packard-chassis, een tiental Cadillac-chassis, een tiental Studebaker-chassis en een twaalfstal International KM-3 Delivery-chassis.

De gedateerde ontwerptekeningen op calqueerpapier waren grotendeels van de hand van J.A. Ankel. Ze waren in redelijk goede staat. Omdat ze echter gevouwen waren, vertoonden de tekeningen diverse scheurtjes. Deze zijn door een gespecialiseerd atelier onzichtbaar gerestaureerd.[v] De tekeningen worden nu in opgerolde staat bewaard in een kunststofkoker (tabel 1).

Het zijn professioneel vervaardigde tekeningen op calqueerpapier van allemaal ongeveer een halve tot een vierkant meter groot. Met uitzondering van één tekening (schaal 1:6) zijn alle tekeningen op schaal 1:10. Alle tekeningen zijn op één na gedateerd. De tekeningen zijn in een relatief korte periode van 1947 tot 1950 vervaardigd. Eén tekening is van de hand van een zekere heer Geuzendam, op één tekening is de tekenaar niet vermeld, de overige tekeningen zijn gesignd met de karakteristieke handtekening van Johan Ankel. Johan heeft drie tekeningen op naam van de Carrosseriefabriek IJzerhout in Zaandam (voorheen N.V. Houthandel v/h Van Wessems en Co.) vervaardigd. De overige tekeningen staan op naam van de N.V. Wagenbouw (Holland), het constructiebureau van Johan Ankel en zijn compagnon, houthandelaar Jan Schuite (*Amsterdam, 14 mei 1907 - †Zandvoort, 1 januari 1975)[vi],[vii], dat overigens pas in 1950 notarieel werd opgericht (zie verder). Hij noemde deze ziekenauto-ontwerpen 'Holland-ambulances'.

De in het Frans opgestelde, maar ongedateerde en ook niet ondertekende notitie, die echter zonder twijfel aan Johan Ankel kan worden toegeschreven, vermeldt 85

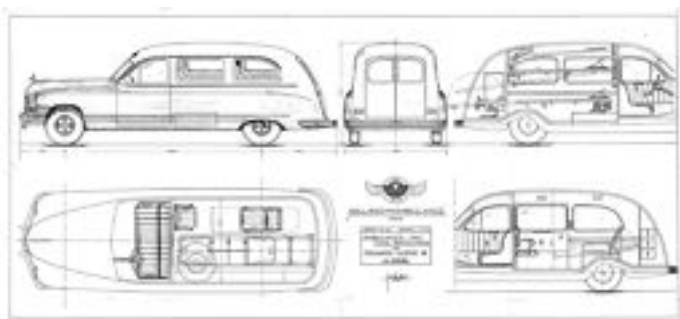


Foto 1a. Een ontwerptekening van Johan Ankel (N.V. Wagenbouw 'Holland-ambulance') voor een ziekenauto op basis van een Packard 1949 (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 3. Een Packard DeLuxe Super Eight uit 1949 ontworpen door Johan Ankel en vervaardigd door de N.V. IJzerhout in Zaandam voor de G.G. & G.D. Rotterdam (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

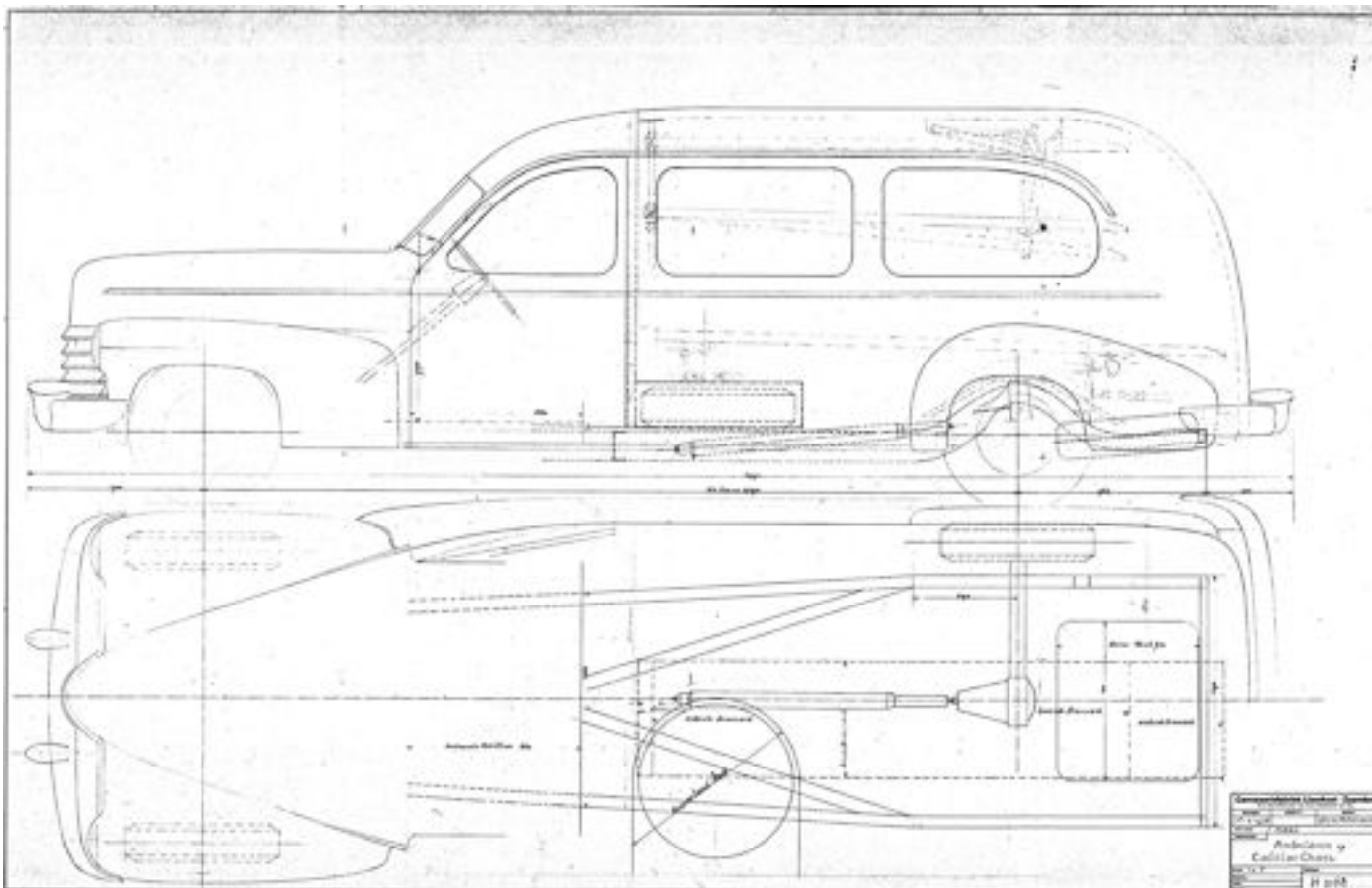


Foto 1b. Een ontwerptekening van Johan Ankel (N.V. Wagenbouw 'Holland-ambulance') voor een ziekenauto op basis van een Cadillac Fleetwood 1947 voor de GGD Hilversum (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 2. De overdracht van de Cadillac Fleetwood uit 1947 aan de G.G.D. Hilversum. Mogelijk staat Johan Ankel met sigaretje in de deuropening (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

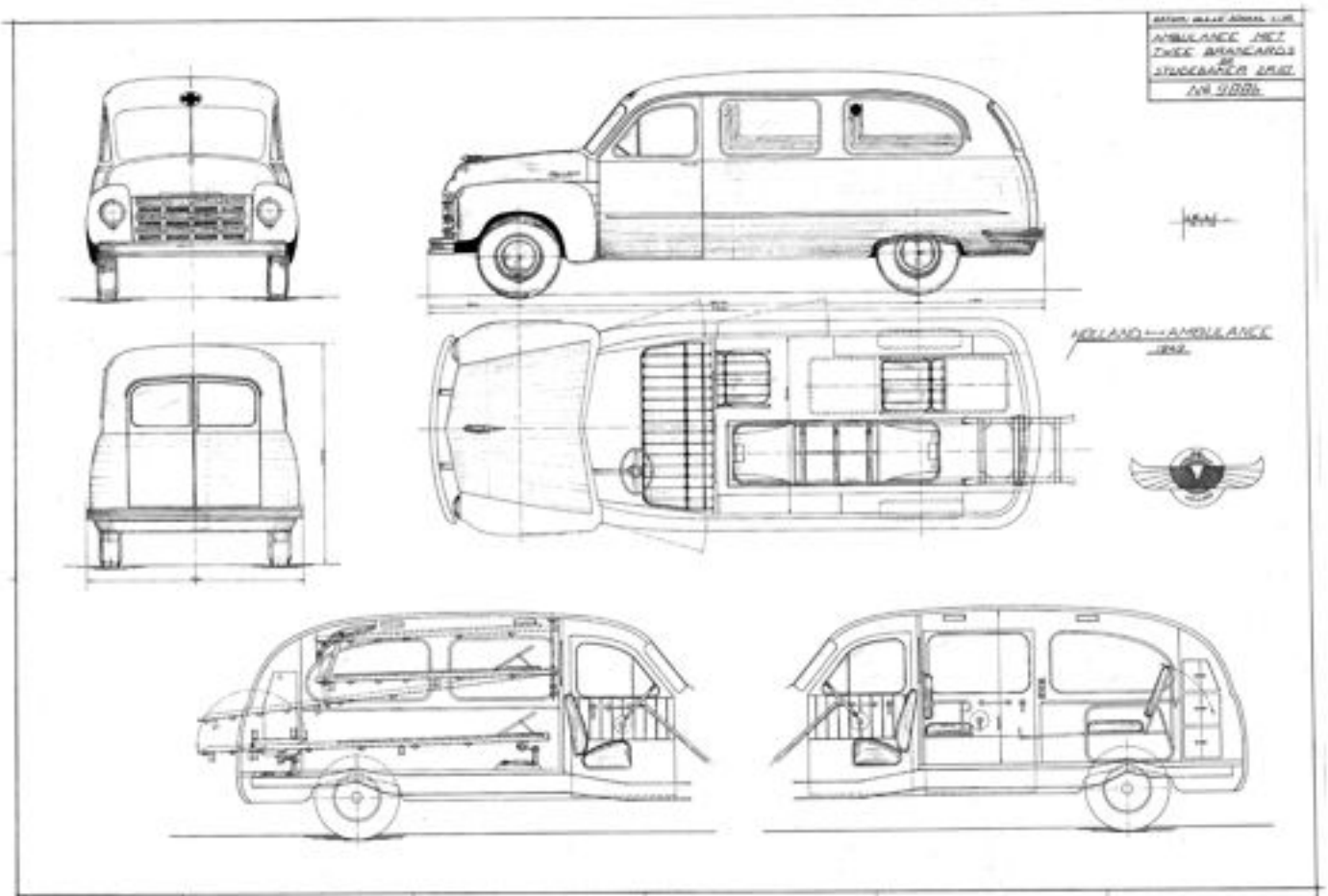


Foto 1c. Een ontwerptekening van Johan Ankel (N.V. Wagenbouw 'Holland-ambulance') voor een ziekenauto op basis van een Studebaker 2R10 voor de G.G.D. Arnhem. (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 5. Studebaker 2R10-ziekenauto van de G.G. & G.D. Arnhem, ontworpen door Johan Ankel en vervaardigd door de N.V. IJ-zerhout te Zaandam (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 4. De fabricage van de Packard-ziekenauto's bij de N.V. IJzerhout in Zaandam (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

chassis, welke met toestemming van de Nederlandse regering direct na de oorlog geïmporteerd mochten worden. Het waren 53 Packard-chassis, tien Cadillac-chassis, tien Studebaker pick-up-chassis (vermoedelijk alle van het type 2R10) en twaalf International KM-3 delivery-chassis. Ankel deed mee voor alle chassis een zeer modern ambulanceontwerp te hebben gemaakt. De vormgeving was zeker ten opzichte van de meeste vooroorlogse ziekenauto's modern en meer gestroomlijnd. Ook het interieur werd op de tekeningen tot in detail uitgewerkt met opvallende kenmerken, zoals voor de vering van de brancards en de watervoorziening. De ziekenauto's werden alle verkocht naar diverse gemeentelijke geneeskundige diensten (73), alsmede naar het Nederlandse Rode Kruis (12) (tabel 2).

Ankel schrijft in zijn notitie, dat hij de opdracht voor de bouw van deze ziekenauto's heeft opgedragen aan IJzerhout in Zaandam en dat de auto's onder zijn toezicht zullen worden gebouwd.

Johannes Wilhelm Ankel: de vader

Johan Adolf Ankel was de zoon van Johannes Wilhelm Ankel (*Arnhem, 18 november 1874 - †Amsterdam, 31 maart 1954), die op 5 januari 1897 te Arnhem was gehuwd met Wilhelmina Francina Jansje van Houtum (*Arnhem, 25 december 1875 - †Amsterdam, 22 augustus 1964).[viii] Zij kregen twee kinderen. Eerst een meisje: Jeannette Aleida (*Arnhem, 28 mei 1898 - †Amsterdam, 1 juni 1991), dat later in Amsterdam werkzaam zou zijn bij het Koninklijk Instituut voor de Tropen. Daarna werd Johan Adolf (*Arnhem, 29 november 1902 - †Amsterdam, 14 augustus 1980) geboren. Het huwelijk werd overigens ontbonden op 27 juni 1928 te Arnhem[ix] (het vonnis zou al zijn uitgesproken te Amsterdam op 11 november 1927[x]). Na deze scheiding was Johannes Wilhelm - vermoedelijk met zijn dan 29-jarige dochter - eerst naar Haarlem vertrokken - om in de buurt van zijn zoon, die toen in Amsterdam woonde, te kunnen zijn? - en had vanaf 25



september 1928 op diverse adressen in Amsterdam gewoond, totdat hij op 19 oktober 1934 naar de P.C. Hoofdstraat 33III verhuisde in welk huis in 1991 ten slotte zijn dochter is overleden.[xi] Merkwaardigwijs heeft ook zijn vrouw vanaf 16 oktober 1934 ingeschreven gestaan op dit laatste adres in Amsterdam!

7

Johannes' familie kwam uit Manderbach-Dillenburg in Hessen, hetgeen de Duitse voornamen Adolf en Wilhelm in de familie verklaart. Zijn vader Johannes werd in die plaats op 6 september 1836 geboren (†Arnhem, 7 maart 1920) en huwde als instrumentmaker met Elisabeth Prins (*Arnhem?, 12 juni 1844 - †Arnhem, 9 april 1922) uit Arnhem![xii] Dat laatste zal de reden zijn geweest, dat de familie Ankel in Nederland in die plaats zijn domicilie vond. Het overlijden van zijn vader en moeder heeft Johannes Wilhelm niet meegemaakt, omdat hij op dat moment met zijn gezin in Semarang (Nederlands Oost-Indië) verbleef.

Johannes Wilhelm had nog een zes jaar oudere broer Adolf Hendrik Ankel (*Arnhem, 23 juli 1868 - †Rheden, 1 januari 1951), die gehuwd was met Anna Maria Frederika de Gast (*Wassenaar, 23 juni 1876 - †Wageningen, 21 januari 1966), waarmee hij op 22 april 1919 in Arnhem in het huwelijk was getreden. Adolf overleed in 1951 kinderloos.[xiii]

Andere Ankels dan Johannes Wilhelm, zijn broer Adolf Hendrik en de beide kinderen van Johannes Wilhelm zijn in Nederland niet (meer) gevonden.

Johannes Wilhelm Ankel: de autohandelaar en -constructeur

Johannes Wilhelm was als rijwielhandelaar ook depothouder van Simplexrijwielen in de Bakkerstraat 60 te Arnhem. Hij woonde op nummer 60a boven zijn zaak in wat toen de belangrijkste noord-zuidverbinding van de stad was met grote huizen met winkels. In het pand bevindt zich nu een filiaal van Dille & Kamille (foto 8).[xiv] Hij handelde ook in kachels, fornuizen, baden en mangels. Bovendien had hij een rijwielschool. Rond

Studebaker

AMBULANCE



N.V. INTERNATIONALE AUTOMOBIEL MAATSCHAPPIJ • SCHELDESTRAAT 2 • 's-GRAVENHAGE
Filiaal: Westplein 3, Rotterdam • Agenten door het gehele land

Foto 6. Brochure van de N.V. Internationale Automobielsmaatschappij uit 's-Gravenhage met een Studebaker 2R10-ziekenauto, ontworpen door Johan Ankel en gefabriceerd door de N.V. IJzerhout in Zaandam (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

Tabel 1. Overzicht van de ontwerptekeningen voor ziekenauto's op calquepapier grotendeels van de hand van J.A. Ankel.

Automerik	Autotype	Datum	Schaal	Nummer	H x b (cm)	Bijzonderheden
Cadillac	Niet vermeld	27.12.1947	1:10	5167	64 x 106	Carrosseriefabriek IJzerhout Zaandam
Packard	Niet vermeld	20.01.1948	1:10	R-5166	56 x 135	IJzerhout Zaandam
Cadillac	Niet vermeld	28.02.1948	1:6	H5168	88 x 139	Carrosseriefabriek IJzerhout - Zaandam N.V. Houthandel v/h Van Wessem en Co. blauwdruk (Ankel?)
Ford	F-3	05.09.1949	1: 10	9899	83 x 118	N.V. Wagenbouw tbv het Kon. Ned. Leger ¹
Packard	Custom 8	07.02.1949	1:10	9883	64 x 136	N.V. Wagenbouw Holland Holland-ambulance
Studebaker	2R10	28.02.1949	1:10	9886	80 x 119	N.V. Wagenbouw Holland Holland-ambulance
International	K.M.3	16.03.1949	1:10	9888	90 x 120	N.V. Wagenbouw Holland Holland-ambulance
International	Metro (LM-122)	23.03.1950	1:10	9902	73 x 96	N.V. Wagenbouw Amsterdam

(Waarschijnlijk) niet van J.A. Ankel

International	Metro	01.11.1947	1:10	A16	58,5 x 65	Tekenaar: Geuzendam N/V H. Englebert's Automobielhandel Den Haag
Morris	Niet vermeld	Niet vermeld	1:10	Niet vermeld	63 x 93	J.J. Molenaar's Automobielbedrijf Amersfoort Ambulance-carrosserie Carrosserie & Wagenfabriek S. Trapman Ouderijn Utrecht Interieur Oostwoud-fabrieken Franeker Utrecht

¹ Navraag (voorjaar 2009) bij het Legermuseum (Alfred Staarmans) te Delft en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (Okke Groot en Wim den Dunnen) te 's-Gravenhage heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de feitelijke bouw van deze ziekenauto.



Tabel 2. Overzicht van de verkochte ziekenauto's aan gemeentelijke geneeskundige diensten en het Nederlandse Rode Kruis.

Packard (53)	
Rotterdam	11
Amsterdam	8
Den Haag	8
Maastricht	2
Enschede	2
Groningen	2
Soestdijk	2
Den Helder	2
Vlissingen	2
Leeuwarden	1
Eibergen	1
Roermond	1
Middelburg	1
Delft	1
Pijnakker	1
Goes	1
Almelo	1
Ede	1
Rode Kruis	5

Cadillac (10)	
Hilversum	2
Amsterdam	6
Rotterdam	2
Studebaker (10)	
Arnhem	2
Utrecht	4
Venlo	1
Eibergen	1
Hengelo	2
International (12)	
Rode Kruis	12

1900 staat hij ook te boek als autohandelaar in Arnhem en één jaar later als hoofdagent van het Belgische automerk Vincke.^{1,2}

Vermoedelijk zette Ankel zijn eerste schreden op het automobielterrein door in september 1899 aan B.A. Jansen in 's-Hertogenbosch – destijds een bekende autohandelaar in onder andere het Belgische merk Linon - een offerte te vragen voor onderdelen van een driewieler met een De Dion Bouton motor. Hij kreeg de offerte, maar het is onbekend of Ankel daar iets mee gedaan heeft. Bijna een jaar later schreef Ankel op 6 juni 1900 weer naar Jansen en vroeg toen om een omschrijving van een voiturette met drie plaatsen en een 3 pk De Dion Bouton motor met een prijs van f 1750,-.² Of Ankel een dergelijke voiturette heeft

aangeschaft is ook niet bekend, maar een half jaar later vroeg hij een rijksnummerbewijs aan voor een Benz.^[xv]

In het overzicht van afgegeven rijksnummerbewijzen van Ariejan Bos wordt J.W. Ankel daarna een aantal malen genoemd.¹³

Op 23 februari 1900 kreeg Johannes Wilhelm zelf een rijksnummerbewijs met het nummer 160 voor een Benz 2¾ pk. Dit nummerbewijs werd op zijn eigen verzoek op 22 augustus van datzelfde jaar weer ingetrokken en uitgegeven aan W.J.H. de Heus uit Bennekom (Gld), omdat hij de genoemde Benz van Ankel tezamen met het nummerbewijs had gekocht. De auto werd daarna van bredere assen voorzien.

Op 9 januari 1901 kreeg Ankel opnieuw een rijksnum-



Foto 7. Een International KM3-ziekenauto voor het Nederlandse Rode Kruis ontworpen door Johan Ankel en vervaardigd door de N.V. IJzerhout te Zaandam (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 8. Het pand aan de Bakkerstraat 60 in Arnhem waar in het begin van de twintigste eeuw Johan Wilhelm Ankel zijn nering dreef en waarin zich nu een filiaal van Dille & Kamille bevindt (foto: Hans Kloos, Arnhem).



Foto 9. Johan Wilhelm Ankel met naast zich zijn monteur Baars en achterin een onbekende, de zelf vervaardigde Ankel voor de (achter?)deur van zijn bedrijf in de Bakkerstraat 60 te Arnhem rond 1902 (bron: Collectie C. Poel jr. | GAA, toegangsnummer 733, invoernummer 237).

merbewijs, nu met het nummer 316 voor een Vincke systeem Benz. Hij werd toen geboekstaafd als groothandel in automobielen en kreeg dit nummerbewijs voor meer dan één automobiel: een soort handelaarsvergunning. Hij voerde toen ook het hoofdagentschap voor Vincke.

Een paar maanden later, op 20 juli 1901, verkocht N. J. Kamperdijk uit Heelsum (Gld) zijn Vincke 3 pk, die hij in 1899 had gekocht en waarmee hij met het rijkskenteken 119 had rondgereden, aan Johannes Wilhelm. Het was vermoedelijk ook een Vincke systeem Benz.

Weer een half jaar later, op 23 december 1901, verkregen F. van Werven Gzn en J. van Werven uit Meppel een rijksnummerbewijs met nummer 558 voor een onbekend merk rijtuig gekocht bij Ankel. Dit rijtuig werd twee maanden later alweer verkocht op 28 februari 1902 op welke datum ook het nummerbewijs weer werd ingetrokken. De opeenvolgende leden van de familie Van Werven waren in Meppel bekende smeden en wagenmakers. Zij vervaardigden onder andere een door paarden getrokken ziekenrijtuig voor de vereniging 'Draagt Elkanders Lasten'. Later gingen zij over

op de rijwielen- en kinderwagenfabricage. De laatste verkochten ze ook aan het koninklijk huis bij de geboorte van prinses Beatrix en Marijke.[xvi]

De laatste vermelding in de genoemde lijst van rijksnummerbewijzen over Ankel staat bij nummer 588. Dat bewijs werd op 27 maart 1902 afgegeven aan J.P. van der Bruggen uit 's-Hertogenbosch, een handelaar in automobielen en rijwielen die hiervoor een Vincke systeem Benz bij Ankel had gekocht, die hem weer had gekocht van de firma van der Aa. Het was voor Van der Bruggen een algemene vergunning, zodat hij met meerdere motorvoertuigen op dat nummerbewijs kon rondrijden.

Vermoedelijk rond 1902 heeft Johannes Wilhelm tezamen met zijn monteur Baars zelf een auto gebouwd die voorzien was van een Duitse Fafnir-motor (foto 9).1,2,[xvii],[xviii] De Aachener Stahlwarenfabrik Fafnir-AG was oorspronkelijk succesvol met de vervaardiging van motorfietsmotoren en met een Omnimobil-set van motor en noodzakelijke componenten om rijwiel-fabrikanten in staat te stellen automobielbouwers - bedoeld worden waarschijnlijk voiturettebouwers - te worden. In 1908 begon Fafnir zelf met de

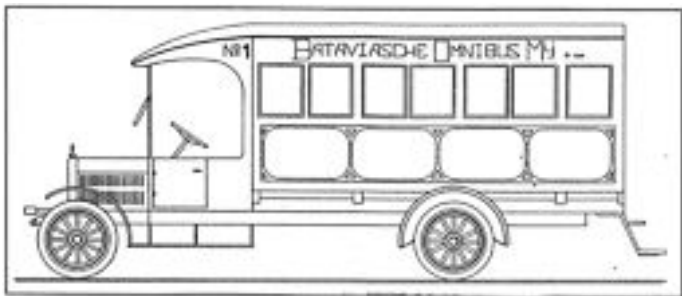


Foto 10. Het ontwerp van Johan Ankel uit het begin van de jaren twintig voor een bus voor de Bataviasche Omnibus Mij. (bron: coll. Jan Bakker, Uden).



Foto 11. Johan Adolf op een pasfoto voor zijn tijdelijke paspoort, afgegeven te Soerabaja op 19 september 1923, dus op ongeveer 21-jarige leeftijd (bron: coll. Jan Bakker, Uden).



Foto 12. Johannes Wilhelm Ankel woonde van 1934 tot 1991 met zijn dochter - die tot haar overlijden in 1991 in dit huis woonde - in de P.C Hooftstraat 33hs in Amsterdam. (foto (juni 2009): Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 13. Johan Ankel woonde van 1955 tot 1976 in de Gerrit van der Veenstraat 31III in Amsterdam, waar hij ook zijn bedrijf N.V. Wagenbouw uitvoerde (foto (juni 2009) Hans Waldeck, De Wijk).

bouw van automobielen, hetgeen zij tot 1926 hebben volgehouden.[xix] De automobiel van Ankel had een tonneau-carrosserie. De passagiers stapten dus achterin. Tot de productie van meerdere automobielen door Ankel is het vermoedelijk nooit gekomen.[xx]

Bij de invoering van de provinciale nummerbewijzen in 1906 was Johannes Wilhelm er vroeg bij, want hij zou het vroege Gelderse nummerbewijs M-7 hebben verworven, hetgeen met de 'Lijst van Afgegeven Nummerbewijzen krachtens het motorregistreerbesluit' (Vogels) uit 1915 niet bevestigd kon worden.

Johannes Wilhelm zou in de jaren twintig ook nog importeur van (o.a.?) Overland - een Amerikaans automerk, dat van 1903 tot 1926 werd gemaakt - zijn geweest.¹⁵[xxi]

In 1913 verscheen in de krant in Arnhem een aankondiging, dat Johannes Wilhelm Ankel als directeur van de naamloze vennootschap Papierfabrieken, voorheen Johannes van Houtum, gevestigd te Arnhem, een verzoekschrift had ingediend bij de Rechtbank '*strek-kende tot verkrijging van surséance van betaling*'.^[xxii] Deze papierfabrieken waren ongetwijfeld eerder het bezit van de familie van zijn vrouw. Hoe deze surseance is afgelopen, laat zich raden. Wanneer echter op 7 maart 1920 de vader van Johannes Wilhelm overlijdt, staat hij in de overlijdensadvertentie met zijn gezin als gevestigd in Semarang op Java in Nederlands Oost-Indië.^[xxiii] Of het faillissement van de papierfabriek heeft bijgedragen aan zijn besluit om zijn geluk in het Verre Oosten te beproeven blijft ongewis, evenals de activiteiten die hij daar heeft ondernomen? De belangstelling voor de automobiel was kennelijk gebleven, want er is een onbevestigd bericht van een bergrit naar de Poentjak bij Buitenzorg op Java, waarvoor zelfs militaire belangstelling zou hebben bestaan omdat het de eerste rit in zijn soort naar deze berg was.^[xxiv] In die jaren werden meer van dit soort maidentrips gemaakt naar en wedstrijden gehouden door onherbergzame gebieden in Nederlands-Indië om de grote mogelijkheden van de automobiel - de duivelswaggen - en de moed van zijn bestuurders te demonstreren.^[xxv]

Johan Adolf: de zoon

Johan Adolf is met zijn ouders en oudere zus voor 1920 naar Nederlands Oost-Indië gegaan.²¹ Over zijn opleiding is niets met zekerheid bekend. Johan maakte in 1921 in Indië een ontwerp voor de carrosserie en de indeling van een autobus voor de Bataviasche Omnibus Mij. (foto 10).³ Mogelijk was deze tekening een werkstuk in zijn (technische) opleiding aldaar. Deze bus is vermoedelijk nooit gerealiseerd. Op 19 september 1923 krijgt hij in Soerabaja (Java) een tijdelijk paspoort om per boot naar Holland te reizen.^[xxvi] Het is onduidelijk of zij in gezinsverband terugkeerden

naar Holland. Op de pasfoto wordt Johan afgebeeld in burgerkleding (foto 11). Via Colombo (18 november 1923) en het Suezkanaal reisde hij naar Genua (3 december 1923) om uiteindelijk op definitief 12 januari 1924 te worden ingeschreven in Amsterdam. Volgens zijn persoonskaart vestigde hij zich op 10 november 1923 al op het Daniël Willinkplein 13 in Amsterdam. Dit is dus niet in overeenstemming met de stempel in zijn paspoort, dat hij op 3 december 1923 ontscheepte in Genua. Overigens bevinden zich in zijn paspoort ook ontschepingsstempels op 23 mei 1924 te Harwich en op 17 juli 1924 te Port Aérienne du Bourget. Het is onbekend wat de reden en het doel van deze reis of reizen was. Mogelijk is hij op zoek naar werk relatief kort na zijn terugkomst uit de Oost per boot naar Engeland gereisd en zeven weken later per vliegtuig (!) via Parijs teruggekeerd.²²

Johan Adolf: twee huwelijken, geen eigen kinderen

Johan Adolf bleef tot 17 oktober 1932 op het Daniël Willinkplein wonen.^[xxvii] Hij huwde op 18 september 1930 te Amsterdam met de Nederlandse en zes jaar oudere Marie Emérence Jeanne Deconinck (*Antwerpen, 1 december 1896 - †Amsterdam, 31 mei 1983), zonder beroep.^[xxviii] Het was haar tweede huwelijk. Op 17 oktober 1932 verhuisde hij om onbekende redenen tijdelijk naar de Peperstraat 45 in 's-Hertogenbosch om op 28 januari 1933 weer op het Daniël Willinkplein 13 terug te keren. Een paar maanden later verhuisden zij naar de Lindenlaan 2 in Bergen (Noord-Holland). Zijn persoonskaart vermeldt, dat hij auto- en vliegtuigconstructeur was en later directeur. Deze verhuizing had ongetwijfeld te maken met zijn werk bij de Alkmaarsche IJzer- en Metaalgieterij. Zijn eerste huwelijk met Marie Deconinck werd op 16 april 1934 te Amsterdam ontbonden, hij huwde enkele maanden later, op 10 januari 1935, opnieuw, nu met de zelfs negen jaar oudere Jata Beatrix Henriette Bussemaker (*'s-Gravenhage, 25 mei 1893 - †Deventer, 29 oktober 1985).^[xxix] Het was haar derde huwelijk. Op 28 juni 1939 verhuisde hij weer van Bergen naar Nieuwer-Amstel, naar de C. van Montpersierlaan 31. Vanuit dit adres is zijn tweede vrouw op 1 augustus 1941 naar elders vertrokken, terwijl Johan op 29 juli 1941 zijn intrek bij zijn vader zou nemen in de tegenwoordig zeer mondaine P.C. Hooftstraat 33III (foto 12) in Amsterdam om op 3 december van datzelfde jaar alweer te vertrekken naar de Amstel 22III. Na de oorlog verhuisde hij nogmaals naar Nieuwer-Amstel naar de Machineweg 1. Zijn tweede huwelijk werd vervolgens pas op 6 mei 1949 in Bergen (Noord-Holland) ontbonden. Hij keerde daarna op 28 maart 1950 terug naar zijn vader op de P.C. Hooftstraat 33III in Amsterdam om tot zijn overlijden op 14 augustus

N.V. De Alkmaarsche IJzer- en Metaalgietterij

Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen
te ALKMAAR

JANUARI 1933

Beschrijving van de nieuwe ANKEL-TRAILERS.



FRAME.

De frame van de ANKEL-TRAILERS zijn samengesteld uit geheel geconstrueerde haak-balken, welke eveneens door geconstrueerde knoelen-balken op afstand worden gebonden.

De weerstaaf en ook het gelichte boom des schroef is samengesteld door een diagonaal-kruisboom, waardoor een groote stabiliteit wordt verkregen.



De groote weerstaaf, welke naar constructie-methode haak-balken heeft, bezit de gebruikelijke U-balk constructie zij- en met geringe doorsnede-gewicht, betere vering, groote stabiliteit en langere levensduur.

Onze chassis zijn van plaat- of staal-constructie met de in draag-balken met een vijfzijdige afwerking. De vorm van een chassis is zodanig, dat de tractor onder een zeer scherp hoek t.o.v. van de trailer kan worden gekoppeld, en daarbij niet over kan worden getrokken.

KOPPELING.

De gekochte koppeling is de wettelijke goedgetoede ANKEL-KOPPELING, die nu reeds gekochte ruim 8 jaren langzaam heeft de meest eenvoudige en bedij-

kere koppeling is zijn, die in Nederland op de markt wordt gebracht. Deze koppeling is niet e.g. automatisch, doch moet de verbinding door den chauffeur geschieden en wel op een zeer eenvoudige wijze.

Wij zijn geen voorstanders van het automatische systeem, omdat de gebruik van gebod heeft, dat trailers vooral eenvoudig moeten zijn en samengesteld moeten worden uit solide, robuuste onderdelen, welke ook bij slecht onderhoud een weinig slijtage onderhevig zullen zijn.

Automatische systemen trek, maken niet of meer te veel mechanische moeilijkheden met vele draagpunten, waardoor slijtage ontstaat en de werking onbetrouwbaar wordt.

Alhoewel aanvankelijk als verkoop-object hebben wij voor de ANKEL-TRAILERS voor 1933, geen automatisch systeem ingepast, doch de eenvoudige, betrouwbare en bedijfbare ANKEL-KOPPELING behouden.

De groote koppeling, welke een doorsnede heeft van 80 x 80, geeft de trailer een ruime ligging t.o.v. van het tractor chassis en voorkomt wrijving en beschadigen van het chassis bij het rijden van trailers met groote snelheden en lange ladingen. De ruime ligging van de ANKEL-TRAILERS op den weg is dus ook sprakeloos. De aangeplaatte draak- en trekarmen worden de eerste schokken op bij het aansetten en het remmen en wordt daardoor de levensduur van de tractor-bankje verlengd, evenals die van de tractor-koppeling en het tractor-chassis.

HULP-STEUNRICHTING.

Aan dit betrekking, naar dikwijls een overmatige roolende onderdeel, hebben wij bijzonder aandacht geschonken.

Het is een voorbepaling, dat behalve trailers, op de hulprijden materiaal, dikwijls in den bodem verpallen, waardoor moeilijkheden worden ondervonden met het uitrijden. Om deze reden hebben wij naar steunrichting uitgevoerd als twee draaibalken, welke het mogelijk maken de trailer steeds op koppel-hoogte te brengen.

Onze constructie is deze, naar AF.

Het overbrengings-mechanisme, dat alle onder geboude land- en schroefrijden bezit, is in zijn geheel uitwendig en water- en stofvrij afgevoerd.

De koppeling, die in gebruik zijn geconstrueerd, kunnen wij in alle richtingen draaien, zodat de afgeplaatte trailer naar wensch kan worden verplaat. Bij zeer constructie wordt geen gebruik gemaakt van palen maar van zelfstandige schroefrijden met spijlen. Een verder voordeel is, dat voorbijgangers alsnog de stroomweping kunnen bedienen, waardoor moeilijkheden worden voorkomen.

VEEREN.

De rijkwelen zijn van siliciumstaal en reukken van e.g. hulpmiddelen, welke bij volle belasting in werking treden.



ASSEN.

Met het oog op den aanzien draak, welke bij tralen hangt is, passen wij verscheidene assen met verschillende soorten rollagers toe.



REMMEN.

De remmen zijn vervaardigd van leevendig siliciumstaal en worden van 100 n.M. bezield.

REMBEDIENING.

Daar het niet mogelijk is bij de behoudingsgrote groote snelheden en lange belastingen door hand-mechanische besturing een voldoende remkracht te ontwikkelen, passen wij UITSLUITEND remmen of behoudingsremmen toe.

Onze remstroom is niet automatisch, omdat wij het noodzakelijk achten, dat de bestuurder ten allen tijde de stroomweping zelfstandig in de hand hebben moet en niet afhankelijk KAN en MAG zijn van het goed of niet goed functioneren van een automatisch-systeem.

Bij slecht gebruik van onze remrichting staan de remmen aan en is de bestuurder gewaarschuwd en kan het nood worden verholpen. In afgeplaatte positie staat de trailer steeds gestaan en kan door het overhalen van een handje de stroomweping worden verholpen.



WIELEN.

De wielen zijn geprofileerd stabiel wielen met 8 houtspaken.

BANDEN.

Hooprijke- of hollendebanden worden op wensch gebracht.

Foto 14. De brochure van de N.V. Alkmaarsche IJzer- en Metaalgietterij uit januari 1933 met een beschrijving van de nieuwe ANKEL-Trailers. (bron: coll. Jan Bakker, Uden).



Foto 14e. De nieuwe Ankel-trailer (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

diverse adressen (5 juni 1952, Hunzestraat 45I; 29 juni 1953 Rubensstraat 54II en III; 28 april 1955, Gerrit van der Veenstraat 31hs; 18 juni 1976, Walborg 2hs; 26 januari 1978, Ingenhouszhof 15 en laatstelijk sinds 24 maart 1980, Jan Bongersstraat 5) in Amsterdam te hebben gewoond.

Met zijn huwelijk met Jata Bussemaker kreeg hij als stiefzoon - uit het eerste huwelijk van Jata - de slechts twaalf jaar jongere Coenraad Cornelis Jager (* Haamstede, 28 september 1914), die tot op heden helaas in geen enkel archief teruggevonden kon worden. Jata zou na haar huwelijk met Johan Ankel in 1960 nog eenmaal huwen.

De N.V. Wagenbouw was achtereenvolgens gevestigd op de woonadressen van Johan Ankel Hunzestraat 45 (van 1950 tot 1953), Rubensstraat 54 (1953 tot 1 januari 1955) en Gerrit van der Veenstraat 31 (1 januari 1955 tot 15 juni 1963) (foto 13).[xxx]

Johan Adolf Ankel: autoconstructeur bij de N.V. Alkmaarsche IJzer- en Metaalgieterij

Mogelijk al in 1925 kreeg Johan een baan als chef-constructeur bij de N.V. De Alkmaarsche IJzer- en Metaalgieterij aan de Baansingel in Alkmaar. Dit bedrijf was in 1879 opgericht. Het specialiseerde zich in het ontwikkelen en produceren van prototypes tot seriematige producten. Het werd later vooral bekend door de ontwikkeling en productie van de bediening voor seinen, wissels en overweginstallaties. Het oude logo met de letters A en Y treft men nog steeds in

vrijwel iedere overweginstallatie aan.[xxxi] De naam veranderde in Nederlandse Machinefabriek Alkmaar B.V., ging in 1960 over in handen van Philips, verzelfstandigde in 1991 weer en maakte samen met Volker-Wessels sinds 2001 deel uit van Vialis Railway Systems. In 1991 is de organisatie verzelfstandigd onder de naam NMA Holding, met NMA Railway Signalling als een van de werkmaatschappijen. Dit bedrijf is in november 2008 failliet gegaan. Johan moet zich voor de oorlog in die omgeving van ontwikkeling van prototypes en daarna seriematige productie, gezien zijn voortdurende drijfveer om nieuwe vervoermiddelen te ontwerpen, als een vis in het water gevoeld hebben.

In een brochure van deze gieterij uit januari 1933 werd gerefereerd aan de Ankel-koppeling voor opleggers, die wettelijk was goedgekeurd en *'nu reeds ruim acht jaar bewezen heeft de meest eenvoudige en bedrijfszekere koppeling te zijn, die in Nederland op de markt wordt gebracht.'* In deze brochure werd een beschrijving gegeven van de nieuwe Ankel-trailers (foto 14). *'De frames van de Ankel-trailers zijn samengesteld uit geheel geconstrueerde hoofd-balken welke eveneens door geconstrueerde tusschen-balken op afstand worden gehouden. De zwanenhals en ook het gedeelte boven den achteras is verstijfd door een diagonaal-kruisverband, waardoor een groote soliditeit wordt verkregen.'* Als *'De groote voordelen van deze constructie werden het geringe constructiegewicht, betere vormgeving, grootere sterkte en hogere soepelheid'*

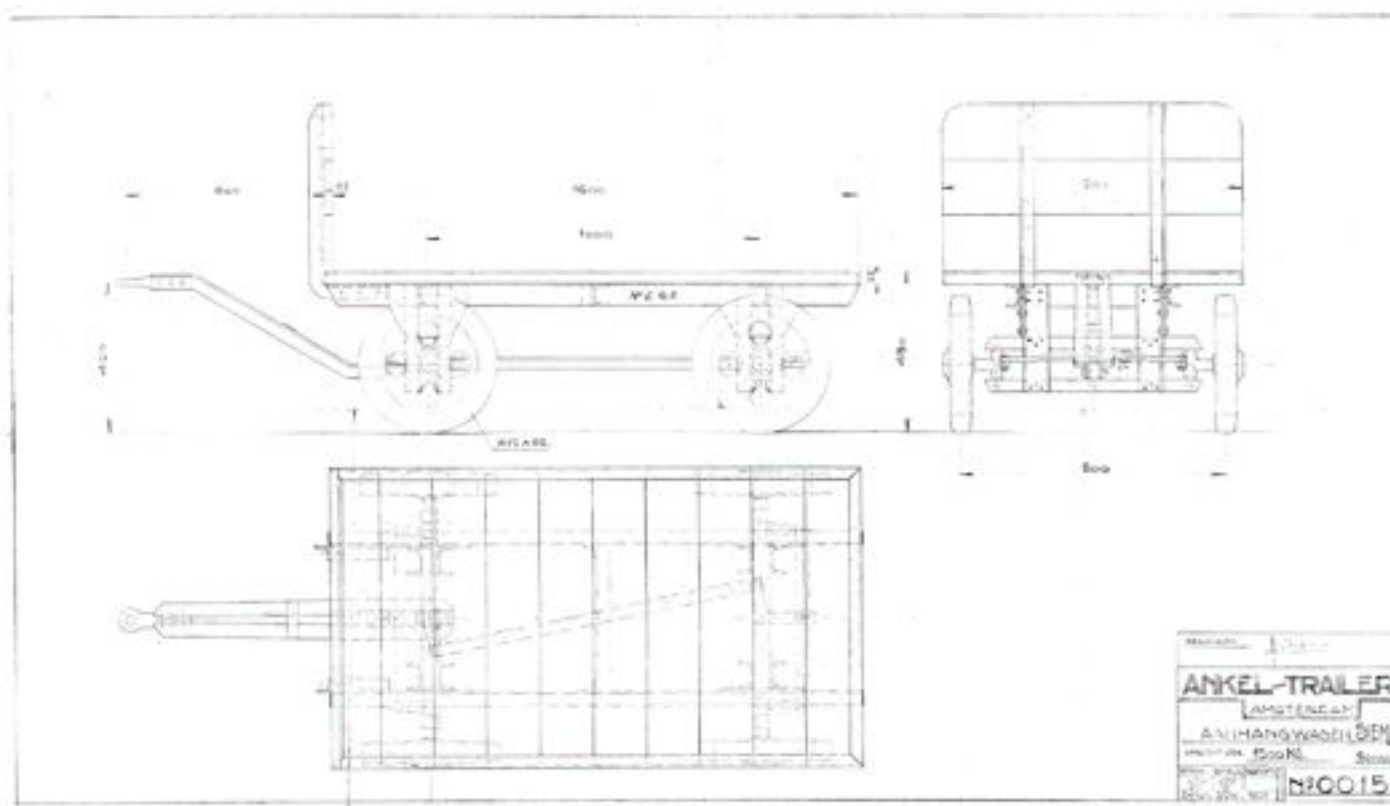


Foto 15. Het ontwerp voor de Ankel-truck met kantelcabine (bron: coll. Jan Bakker, Uden).

vormgeving, grotere sterkte en hogere soepelheid' genoemd. In 1929 had hij ook al een aanhangwagen 'Siemens' ontworpen met een stuurbare achterwielen! (foto 15)¹⁵ en de voorloper van deze Ankel-trailers (foto 16 en 17). Naast het ontwerp voor deze aanhangwagen en opleggers ontwierp hij rond 1933 een vuilniswagen met afzetbare bak op een Minerva-chassis voor de gemeente Amersfoort (foto 18) en rond 1935 een tankwagen voor ESSO op een Ford V8-truckchassis (foto 19), alsmede in 1939 een Ankel-truck met frontstuur en een kantelcabine (foto 20). Na de oorlog volgde in 1948 een ontwerp voor een Ankel Pulman (de typen 537 en 554 en niet Pullman!: plagiaat met een knipoog?) autobus, maar of de ontwerpen van deze frontstuurtruck en de autobus het stadium van de tekenafel zijn ontstegen, is zeer twijfelachtig (foto 21).¹⁵ Het is opmerkelijk, dat deze producten zijn naam kregen dan wel dat zijn naam werd verbonden aan de producten van de N.V. De Alkmaarsche IJzeren Metaalgietrij. Hij moet daarvoor wel een belangrijke positie binnen het bedrijf hebben gehad. Na de oorlog bleek hij voor zichzelf te zijn begonnen. Maar wanneer is hij dan bij de IJzergieterij vertrokken en waarom?

Johan Adolf Ankel: een eigen constructiebureau de N.V. Wagenbouw

We zagen reeds dat Johan Ankel van 1947 tot 1950 ook diverse ontwerpen heeft gemaakt voor ziekenauto's op Packard-, Cadillac-, Studebaker- en Internati-

onal-chassis. De ziekenauto-ontwerpen kregen de naam 'Holland-ambulance' van de N.V. Wagenbouw mee. Achter de N.V. Wagenbouw ging Johan Ankel zelf schuil. Deze naamloze vennootschap werd echter pas op 30 oktober 1951 bij akte gepasseerd bij notaris Y.Th.H. van Erp te Hilversum (foto 22)^[xxxii] opgericht door Johan Adolf Ankel, wonende te Amsterdam, constructeur en Jan Schuite, wonende te Hilversum, koopman onder de naam N.V. Constructiebureau op auto-technisch gebied Wagenbouw gevestigd te Amsterdam. Op het ontwerp van de akte had de minister van Justitie op 11 oktober 1951 bij beschikking een ministeriële verklaring van geen bezwaar afgegeven. De N.V. had een maatschappelijk kapitaal van f 10.000,-. Ankel en Schuite werden beiden directeur.^[xxxiii] Er werden twintig Bewijzen van Aandeel van ieder f 500 afgegeven.^[xxxiv] Dit constructiebureau was steeds gevestigd op de woonadressen van Johan Ankel en had formeel filialen op de (woon) adressen van Jan Schuite te Haarlem (Sparndamseweg 120), Hilversum (Joh. Geradtsweg 168) en Laren (Naarderstraat 70). De N.V. kende vanaf zijn oprichting twee commissarissen, de heren Marie Elise Werleman uit Voorburg en Willy Klinkhamer uit Den Haag. Na het overlijden van de laatste werd Franciscus Xaverius Bernardus Marie de Bruyn uit Den Haag de tweede commissaris. Op 15 januari 1954 - dus direct voorafgaand aan de presentatie op de RAI van de WABO-scooter (zie verder) - doet Jan Schuite^[xxxv] aangifte van zijn uittreding uit de N.V., alsmede van



Foto 16. Een voorloper van de Ankel-trailer met een Chevrolet-trekker uit ongeveer 1927 (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 19. Een tankwagen voor ESSO op een Ford V8-truckchassis uit ongeveer 1935 (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).



Foto 17. Een voorloper van de Ankel-trailer met een Chevrolet-trekker uit ongeveer 1930 (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

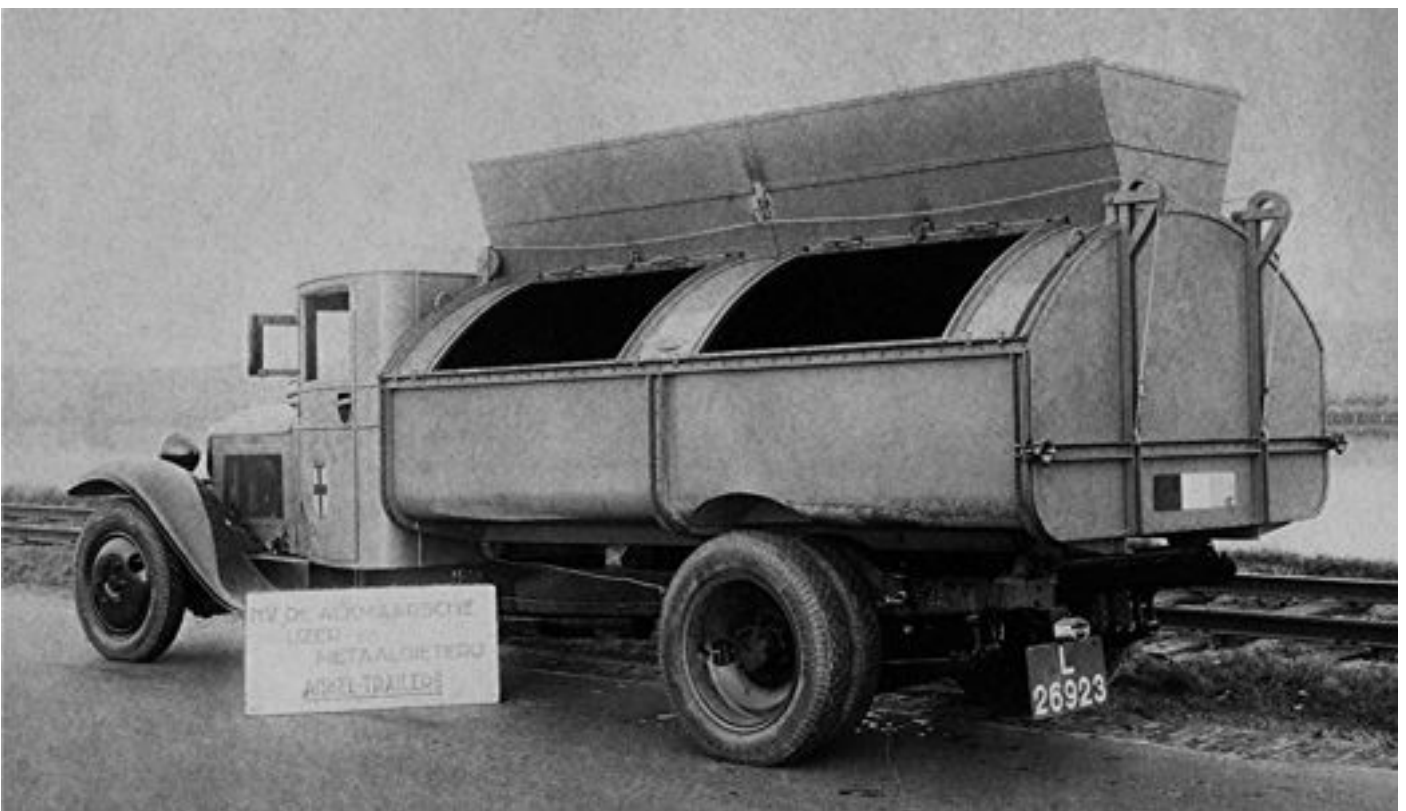


Foto 18. Een vuilniswagen met afzetbare bak op een Minerva-chassis voor de gemeente Amersfoort uit ongeveer 1933 (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

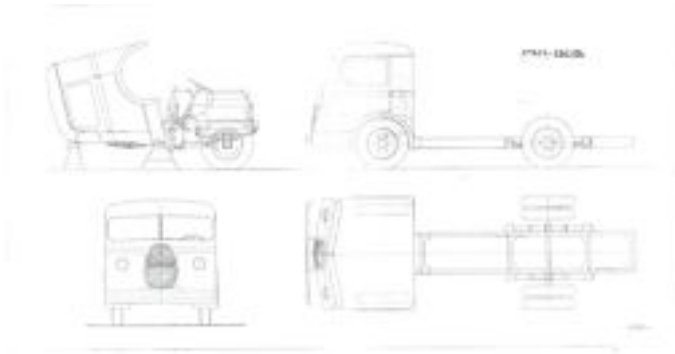


Foto 20. Het ontwerp voor de Ankel-truck met kantelcabine (bron: coll. Jan Bakker, Uden).

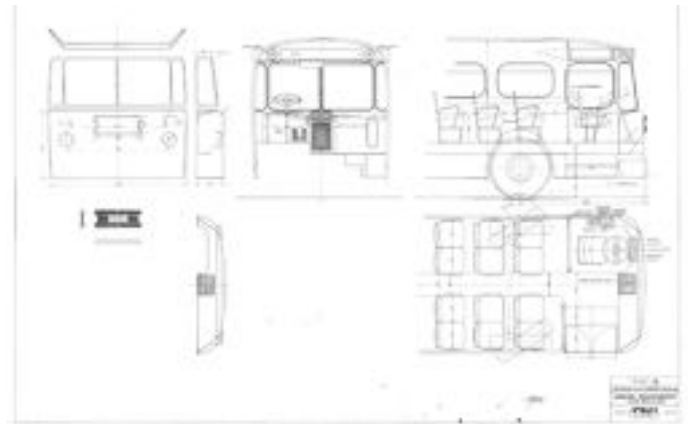


Foto 21. Het ontwerp voor de Ankel Pulmanbus (bron: coll. Jan Bakker, Uden).

Ook het filiaal in Laren werd opgeheven. Op 31 mei 1955 meldt Johan aan de Kamer van Koophandel de verhuizing van hemzelf en het constructiebureau naar de Gerrit van der Veenstraat 31. Hij was toen vermoedelijk de enige directeur. Tenslotte deed Johan Ankel op 27 juni 1963 mededeling aan de Kamer van Koophandel, dat hij de vereffenaar van de N.V. is. Een jaar later, op 29 april 1964, maakt Johan vanuit het Hotel Miramar in Cambrils-Puerto (Tarragona) als directeur/aandeelhouder bekend, dat het N.V. Constructiebureau op auto-technisch gebied Wagenbouw, gevestigd aan de Gerrit van der Veenstraat 31 te Amsterdam, op 15 juni 1963 is opgeheven.[xxxvi] Het is niet duidelijk geworden welke opdrachten Johan Ankel en zijn bureau de laatste vijf jaar hadden vervuld. Het lijkt niet aannemelijk, dat hij voldoende inkomsten had van de verkoop van zijn WABO-scooter (zie verder). Johan was in 1963 zestig jaar en had zijn werkzaam leven kennelijk afgesloten. Hij verbleef vermoedelijk regelmatig in Spanje, waar overigens veel oud-Indiëgangers graag voor langere tijd verbleven.

Johan Adolf Ankel: de scooterconstructeur

In 1950 (2 mei 1950) tekende Johan op naam van zijn nog niet geregistreerde N.V. Constructiebureau op auto-technisch gebied Wagenbouw een Ankel Runabout 150, een gesloten driewielige auto met twee wielen voor en één wiel achter, geschikt voor twee personen (foto 23). Drie jaar later, in 1953, tekende hij een vierwielige driepersoons 'light car' met een 500 cc motor (foto 24). Het inmiddels rijkskenteken NP-00-85, waarvan de reeks in 1951 was ingevoerd, op de auto was vermoedelijk een fantasiekenteken (kentekens beginnend met NP werden pas in 1952 afgegeven). De tekeningen van deze 'light cars' zijn in handen van een Nederlandse autodocumentatieverzamelaar. Volgens Bakker (en Lammerse) is een dergelijke auto, ondanks de later op de tekening aangebrachte wijzigingen in het achterspatbord, nooit werkelijkheid geworden. De inspiratie voor deze 'light

cars' had Johan mogelijk al ver voor de oorlog opgedaan, toen hij in 1926[xxxvii] een Franse driewielige Darmont bezat met het provinciale kenteken G-45657 [xxxviii],[xxxix] (foto 25). Deze Darmont Étoile de France met een luchtgekoelde, Blackburne V-2 motor-tje werd van 1924 tot 1939 in licentie van het Britse Morgan in Courbevoie gebouwd door Roger Darmont en zijn racende broer André. Het autootje had geen kap of zijdeurtjes. [xl]

Op de autodocumentatiebeurs in Vught dook begin 2010 een kopie van een blauwdruk op van een Ankel tractor model K.F. 60-70 (foto 26). Het is een zeer gedetailleerde ontwerptekening van een tractor voor agrarisch gebruik met uitsluitend Engelse teksten. Deze tekening is weer een voorbeeld van de zeer nauwkeurige ontwerp- en tekentalenten van Johan. De droom van vader en zoon Ankel - de productie van een eigen auto - werd dus nooit verwezenlijkt. B.H. Heldt en Martin Wallast gunden vader en zoon Ankel terecht geen plaats in hun overzichten van de Nederlandse automobiellindustrie, maar ook Ariejan Bos en anderen schonken in hun boek 'Het paardloze voertuig' om deze reden terecht geen aandacht aan deze van auto's bezeten vader en zoon.

Johan ontwikkelde ook de WABO-scooter (Wagenbouw). De scooter 'De Comfortabele' werd op de R.A.I.-tentoonstelling van februari 1955 gepresenteerd in twee uitvoeringen: één met een 100 (f 1095,-) en één met een 150 cc motor (f 1295,-) (foto 27 en 28). Men kon kiezen uit een viertal kleurencombinaties. De productie - van 1955 tot 1963 vermoedelijk in handen van Polynorm in Bunschoten - is beperkt gebleven, hoewel de scooter nog wel naar Groot-Brittannië werd verkocht.[xli] Eén exemplaar heeft in dat land de tand des tijds overleefd (met kenteken ULR 311) (foto 29).[xlii]

De N.V. Wagenbouw liet in die jaren overigens ook caravans bouwen voor het Amerikaanse leger.¹⁵

Johan Adolf Ankel: vliegtuigconstructeur?

No. 07

Naamloze Vennootschap
N.V. Constructiebureau op auto-technischgebied
"W A G E N B O U W"
Gevestigd te Amsterdam

Opgericht bij akte d.d. 30 October 1951, verleden
voor Notaris Y.Th.H. van Erp, te Hilversum, op het
ontwerp waarvan de ministeriële verklaring van
geen bezwaar is gegeven bij beschikking van de
Minister van Justitie van 11 October 1951,
1ste afdeling B, No 2158

OPRICHTERS - BEWIJS

Amsterdam, 1 November 1951
De Directeur,

No. 07
Hierbij afgegeven een stel van 20 Winstbewijzen
en Talon.

Foto 22. Het oprichtingscertificaat van Wagenbouw (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

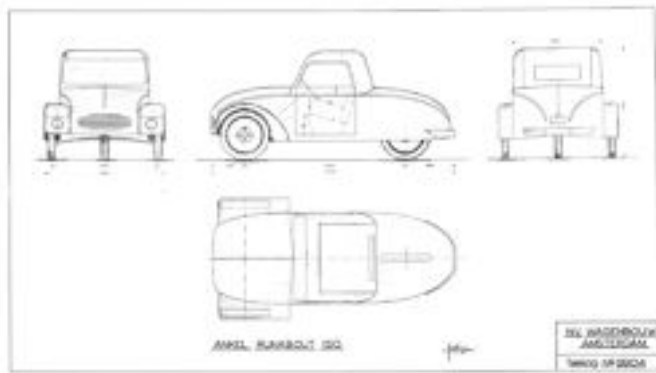


Foto 23. Het ontwerp voor de driewielige Ankel Runabout 150. (Bron: coll. Jan Bakker, Uden).

Johan Adolf Ankel: vliegtuigconstructeur?

Johan had mogelijk net als bij zijn auto-, autobus- en vrachtwagenontwerpen realistische ideeën in tekeningen vastgelegd over de bouw van vliegtuigen en zou hierover contacten hebben gehad met Anthonie Fokker. Deze veronderstelling is gebaseerd op een overlevering, dat de ontwerptekeningen van Johan Ankel ongeveer dertig jaar geleden te koop werden aangeboden op het Waterlooplein. De tekeningen van de vrachtauto's en bussen, alsmede van zijn twee personenauto's en ziekenauto's (zie eerder) zijn na omzwervingen terechtgekomen bij verzamelaars.[xliiii] De tekeningen van vliegtuigen zijn als sneeuw voor de zon verdwenen. Zouden ze ooit bestaan hebben? In luchtvaartkringen in Nederland is de naam van Johan Ankel op dit moment volstrekt onbekend.[xliv]

Slotwoord

In het onderzoek naar de achtergronden van Johan Wilhelm en zijn zoon Johan Adolf Ankel zijn veel bekende, maar fragmentarische gegevens uit eerdere publicaties in een betere en meer chronologische samenhang gebracht, tezamen met nieuwe gegevens.



Foto 25. Johan Ankel (vermoedelijk achter het stuur) bezat in 1926 een Franse driewielige Darmont met het provinciale kenteken G-45657 (bron: coll. Eduard Hattuma, Amsterdam).

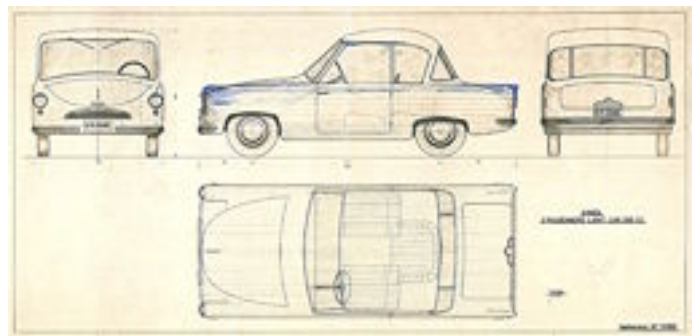


Foto 24. Het ontwerp van de vierwielige driepersoons Ankel Light Car 500 cc (de ballpointaanpassingen zijn van onbekende oorsprong) (bron: coll. Jan Bakker, Uden).

Desalniettemin blijven nog diverse vragen onbeantwoord. De vader van Johan Wilhelm kwam als instrumentmaker uit Duitsland naar Arnhem. De Nederlandse tak van deze familie stierf echter met zijn kleinzoon Johan Adolf alweer uit. Zowel vader als zoon kregen van hun vader respectievelijk grootvader een technische belangstelling, maar ook een constructieve gave mee. Beiden hadden ongetwijfeld een droom om automobielen te bouwen en het moest dan niet bij één exemplaar blijven. Hun levensgeschiedenissen geven daar blijk van. Maar hun beider droom is niet uitgekomen.

[i] Bakker, Jan - : *Voor vader en zoon Ankel telde slechts de techniek*, Conam Bulletin 2(1992): 2 (18-20).

ii] Bakker, Jan - : *Ankel van rond de eeuwwisseling*, Conam Bulletin 3(1993): 2 (8).

[iii] Bakker, Jan - : *Nederlandse autobussen 1900-1940* (Brons, Van Dam, Spyker, Bij 't Vuur, Entrop, Ankel, A.S., Beers, Ten Cate, A.R.M., Kromhout), Conam Bulletin 4(1994): 2(18-22).

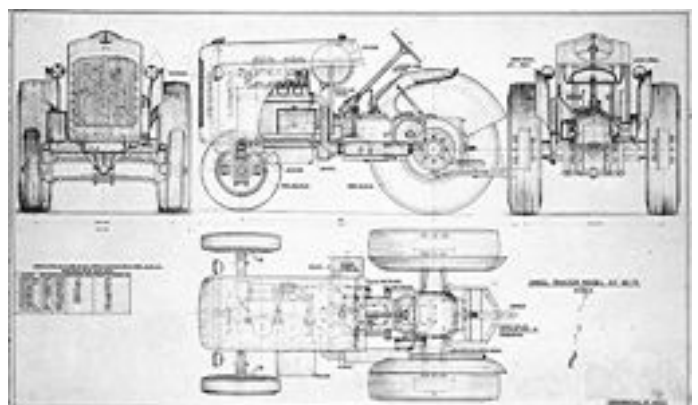


Foto 26. Een blauwdruk op van een Ankel-tractor model K.F. 60-70. Het is een zeer gedetailleerde ontwerp-tekening van een tractor voor agrarisch gebruik met uitsluitend Engelse teksten (bron: coll. Hans Waldeck, De Wijk).

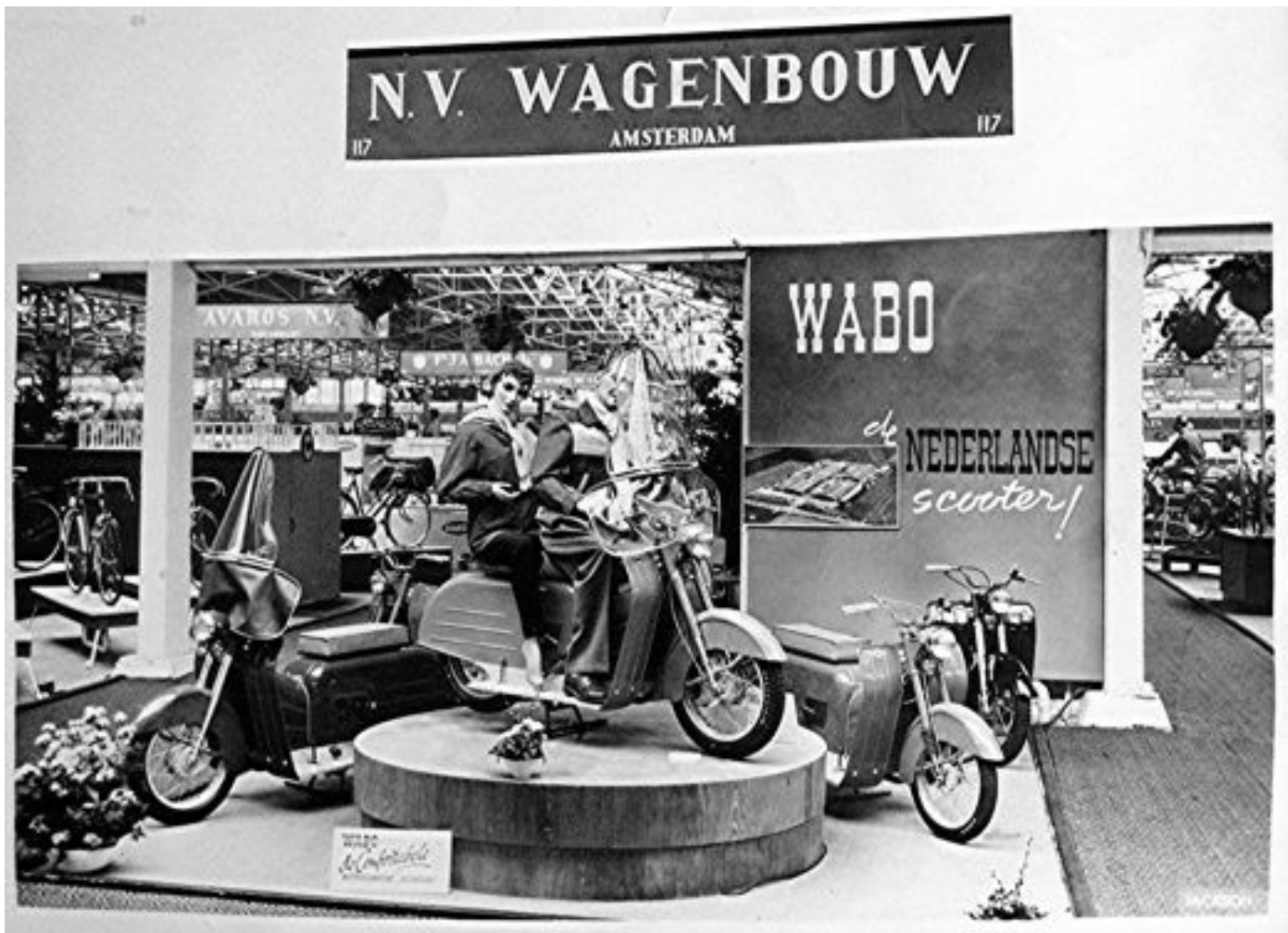


Foto 27. De WABO-scooter op de stand van de N.V. Wagenbouw uit Amsterdam op de RAI-tentoonstelling van 1955. De 150 cc-uitvoering (met dikkere banden) staat op het podium en rechts daarnaast de 100 cc met dunnere banden. (bron: coll. Wim Marij-

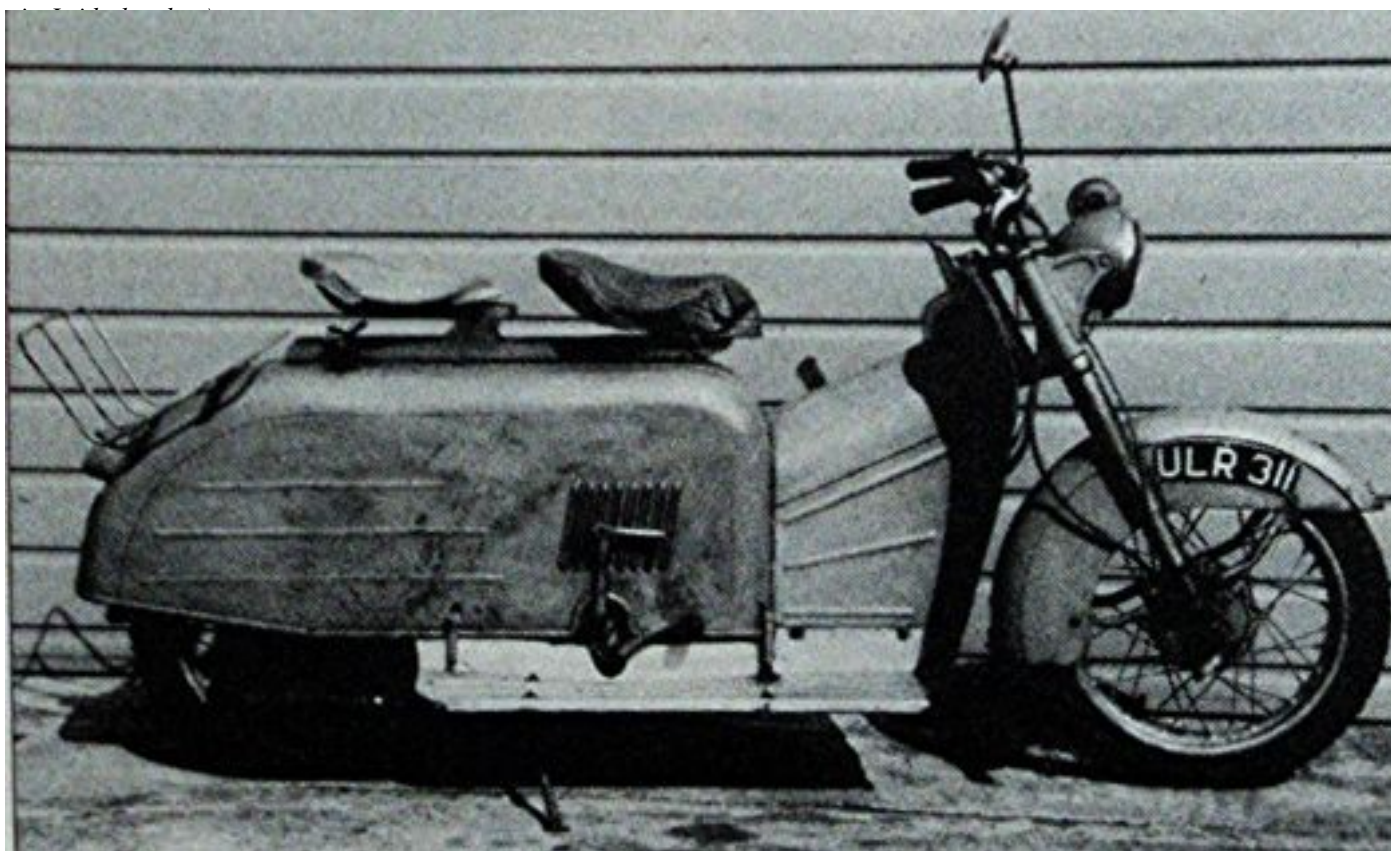


Foto 29. De WABO-scooter, die heeft overleefd in Groot-Brittannië. (bron: John Gatehouse, Bugbrooke, Northampton, GB via Wim Marijnis, Leidschendam).

WABO

le scooter Hollandais



100 cc

Moteur: Villiers 98 cc Mark 4-F -
3 chev. à 4000 r.m. - 2 vitesses et roue libre
avec interrupteur à main - Carburateur Villiers -
Allumage volant - Commande par chaîne.

Bâti et ressorts:

Bâti double à tubes muni de fourche avant télescopique

Carrosserie: Acier - palier silencieux - enlevable

Réservoir d'essence: 7 litres

Freins: Freins à tambour puissants à levier et à pédale

Empattement: 132 cm.

Pneus: 2.50 x 16

Vitesse de croisière: env. 60 km

150 cc

Moteur: Villiers 150 cc Mark 30 C. -
5 chev. à 4500 r.m. - 3 vitesses et roue libre
avec interrupteur à pied - Carburateur Villiers -
Allumage volant - Commande par chaîne.

Bâti et ressorts:

Bâti double à tubes muni de fourche avant télescopique

Carrosserie: Acier - palier silencieux - enlevable

Réservoir d'essence: 7 litres

Freins: Freins à tambour puissants à levier et à pédale

Empattement: 132 cm.

Pneus: 3.00 x 16

Vitesse de croisière: env. 80 km.

NV Wagenbouw

Amsterdam-Z. Gerrit van der Veenstraat 31 Tél. 724900

Agents:

Foto 28. De specificaties van de twee uitvoeringen van de WABO-scooter van de N.V. Wagenbouw uit Amsterdam. (bron: coll. Wim Marijn, Leidschendam).

Ankel, Conam Bulletin 10(2000): 2 (29-30).

[v] Echten boekbindcentrum, Zuidwoldigerweg 2, 7932 PP Echten (Drenthe).

[vi] Jan Schuite was vertegenwoordiger in hout, daarna bedrijfsleider (van de N.V. Wagenbouw?) en toen weer houthandelaar. Hij huwde op 13 april 1933 met de twee jaar oudere Maria van Leeuwen (*Zaandam, 10 juni 1905), waarvan hij op 14 oktober 1948 scheidde. Kort daarop op 29 juni 1949 huwde hij voor de tweede maal met de 17 jaar jongere Johanna Frederika Busch (*Hilversum, 7 augustus 1924), waarbij hij twee kinderen – een jongen (Jan-Hein (*Hilversum, 12 mei 1950) en een meisje (Renée Christine (*Hilversum, 18 augustus 1952)- zou krijgen.

[vii] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaart Jan Schuite*, Den Haag – juli 2009.

[viii] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaart Johannes Wilhelm Ankel en Wilhelmina Francina Jansje van Houtum*.

[ix] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaart Johannes Wilhelm Ankel*.

[x] Gelders Archief: *Burgerlijke stand Gemeente Arnhem, toegangsnr: 0207, inv.nr. 181, soort akte huwelijksakte (aktenr 1), datum 05-01-1897*, Genlias.

[xi] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaart Jeanette Aleida Ankel*.

[xii] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaarten (niet aanwezig)*, Den Haag – juli 2009

[xiii] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaarten Adolf Hendrik Ankel en Anna Maria Frederika Gast*.

[xiv] Kloos, Hans - : *persoonlijke mededelingen*, Arnhem – juli 2009.

[xv] Bos, Ariejan - : *Volgnommern der vergunningen voor het berijden van rijkswegen, uitgegeven op naam van een Nederlandse eigenaar*, www.conam.info (kentekens) en Bos, Ariejan – Hans van Groningen, Gijs Mom en Vincent van der Vinne: *Het paardloze voertuig: de auto in Nederland een eeuw geleden*, Deventer – 1996, pg 272 ev

[xvi] Gerding, M.A.W. - , P.Brood, M. Hillenga en H. Nijkeuter (hoofdredactie): *Werven, Kinderwagenfabriek Van – en Werven, N.V. Rijwielinindustrie F. en J. van -*, Encyclopedie van Drenthe (P-Z), Assen – 2003, pg 1025-1026, www.encyclopediedrenthe.nl/Werven-kinderwagen en Rinsema, Thijs - : *Moderne ziekenwagen*, Meppeler Courant – 19 december 2003.

[xvii] Bakker, Jan - : *persoonlijke mededelingen*, Uden -voorjaar 2009.

[xviii] Lammerse, Jan - : *Autodesign in Nederland*, Zwolle – 1993, pg 13

[xix] Georgano, Nick - : *The Encyclopedia of the Automobile*, Volume I (A-L), London – 2000, pg 520 (Fafnir).

[xx] Scheel, J.D. - (Nederlandse bewerking van Petra Schuurman-Donker en J. van Groningen): *Automobielen, vroeger en nu*, Rotterdam – 1963, pg 36; Heldt, B. H. - : *80 Jaar Nederlandse automobielindustrie*, Deventer – 1976 en Wallast, M. - : *Historisch overzicht van de Nederlandse Automobielindustrie*, Den Haag – 1979 noemen Ankel helemaal niet..

[xxi] Georgano, Nick - : *The Encyclopedia of the Automobile*, Volume I (A-L), London – 2000, pg 1161-1162 (Overland).

[xxii] Centraal Bureau voor Genealogie: *Aankondiging van surséance van betaling, Arnhem – 13 mei 1913*.

[xxiii] Centraal Bureau voor Genealogie: *Overlijdensadvertentie Johannes Ankel, Arnhem, 7 maart 1920*.

[xxiv] Bakker, Jan - : *persoonlijke mededeling*, Uden – juli 2009

[xxv] Habnit, F. F. - : *Krèta sètan: 'de duivelswagen'. Autopioniers van Insulinde, 's-Gravenhage – 1977*.

[xxvi] Bakker, Collectie Jan - , Uden.

[xxvii] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaart Johannes Adolf Ankel*.

[xxviii] Centraal Bureau voor Genealogie: *persoonskaart Marie Emérence Jeanne Deconinck*.

[xxix] Centraal Bureau voor Genealogie: *Jata Beatrix Henriëtta Bussemaker*.

[xxx] Kamer van Koophandel en fabrieken te Amsterdam: *Handelsregister (dossiernummer 78444)*, Amsterdam – juli 2009.

[xxxi] <http://nl.wikipedia.org/wiki/Vialis> (Nederlandse Machinefabriek Alkmaar) en www.vialis.nl

[xxxii] Oprichtingsbewijs van de Naamloze Vennootschap N.V. Constructiebureau op auto-technisch gebied 'WAGENBOUW' gevestigd te Amsterdam (Collectie Hans Waldeck, De Wijk)

[xxxiii] Nederlandse Staatscourant dd donderdag 20 december 1951, no. 248: *Notariële akte no. 1748*, notaris Yvo Theodorus Hyacint van Erp te Hilversum.

[xxxiv] Bewijs van Aandeel A groot vijf honderd gulden aan toonder van de Naamloze Vennootschap N.V. Constructiebureau op auto-technisch gebied 'WAGENBOUW' gevestigd te Amsterdam (Collectie Hans Waldeck, De Wijk)

[xxxv] Jan Schuite huwde twee maal. De eerste maal met Maria van Leeuwen (*Zaandam, 10 juni 1905) en de tweede maal met Johanna Frederika Busch (*Hilversum, 7 augustus 1924). Uit dit tweede huwelijk werden een jongen Jan-Hein (*Hilversum, 12 mei 1950) en een meisje Renée Christine (*Hilversum, 18 augustus 1952) geboren. Beide kinderen zijn ondanks intensief spoorwerk niet gevonden.

[xxxvi] Kamer van Koophandel en fabrieken te Amsterdam: *Handelsregister (dossiernummer 78444)*, Amsterdam – juli 2009.

[xxxvii] Johan was toen ongeveer een jaar in dienst bij de N.V. De Alkmaarsche IJzer- en Metaalgieterij aan de Baansingel in Alkmaar.

[xxxviii] Historisch archief ANWB (Frans Kense, Tilburg), 18 juni 2009.

[xxxix] Bij de afgifte van dit kenteken heeft Johan Ankel als domicilie de Vossiusstraat 2-2 in Amsterdam opgegeven. Dit adres komt op zijn persoonskaarten helemaal niet voor!

[xl] Georgano, Nick - : *The Encyclopedia of the Automobile*, Volume I (A-L), London – 2000, pg 384 (Darmont), Rive Box, Rob de la - : *Geïllustreerde*

Oldtimer Encyclopedie sport- en personenauto's 1886 – 1940, Lisse – 3e druk 2003, pg 94-95 en <http://tricyclecaristes.free.fr/archives/darmont/histodar.htm>.

[xli] [http://nl.wikipedia.org/wiki/wabo_\(scooter\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/wabo_(scooter)) en Marijn, Wim - : *persoonlijke mededelingen*, Leidschendam – maart 2009.

[xlii] Gatehouse, John P. - : *Another Wabo*, The Classic Motorcycle 1988 (informatie via Wim Marijn, Leidschendam – maart 2009)

[xliiii] Leeuwen, Fred van - : *persoonlijke mededelingen*, Breugel – 4 maart 2009.

[xliv] Dekker, Herman - (Luchtvaartarchief): *persoon-*

Het systeem Verhoop

Door Gerard Hoogendijk

Inleiding

In het jaar 2010 kreeg ik van ons mede-Conamlid Wim Richie een tekening in handen van een trekker-opleggercombinatie met gestuurde assen, gedateerd op 1929 en afkomstig van Verhoop's Fabrieken en Agenturen in Hilversum. Omdat ik een belangrijk deel van mijn leven heb doorgebracht met het aan de man brengen van gestuurde opleggers en aanhangwagens, interesseerde deze tekening mij bijzonder (afbeelding 1).

De voorgeschiedenis

Uiteraard kwam deze constructie van Verhoop niet uit de lucht vallen. Het bleek dat de trekker-opleggercombinatie oorspronkelijk bedoeld was om met meerdere getrokken voertuigen een 'raillooze trein' te vormen en dat laatste bouwde voort op de ideeën van H.W. Jonkhoff. Die was op zijn beurt waarschijnlijk geïnspireerd door de 'Train Renard'. De Renard trein bestond uit een benzine-elektrisch aangedreven trekker, waarmee twee als personenrijtuig uitgevoerde aanhangrijtuigen konden worden voortbewogen, bestemd om te rijden over de gewone wegen. Het idee was afkomstig uit Frankrijk, maar in Nederland heeft een 'Maatschappij tot exploitatie van de Train Renard' bestaan die demonstratieritten heeft georganiseerd op het traject Den Haag-Haarlem en blijkens de foto ook in en bij Amersfoort (foto 2). Klaarblijkelijk was het geen succes, want na die tijd horen we niet meer van de 'Renard'-trein. Op de foto hebben zich zoveel geïnteresseerden voor de 'trein' opgesteld, dat niet met zekerheid vastgesteld kan worden of de aanhangrijtuigen vierwielig waren: de beide voorwielen op één as, draaibaar via een schamelconstructie om een verticale

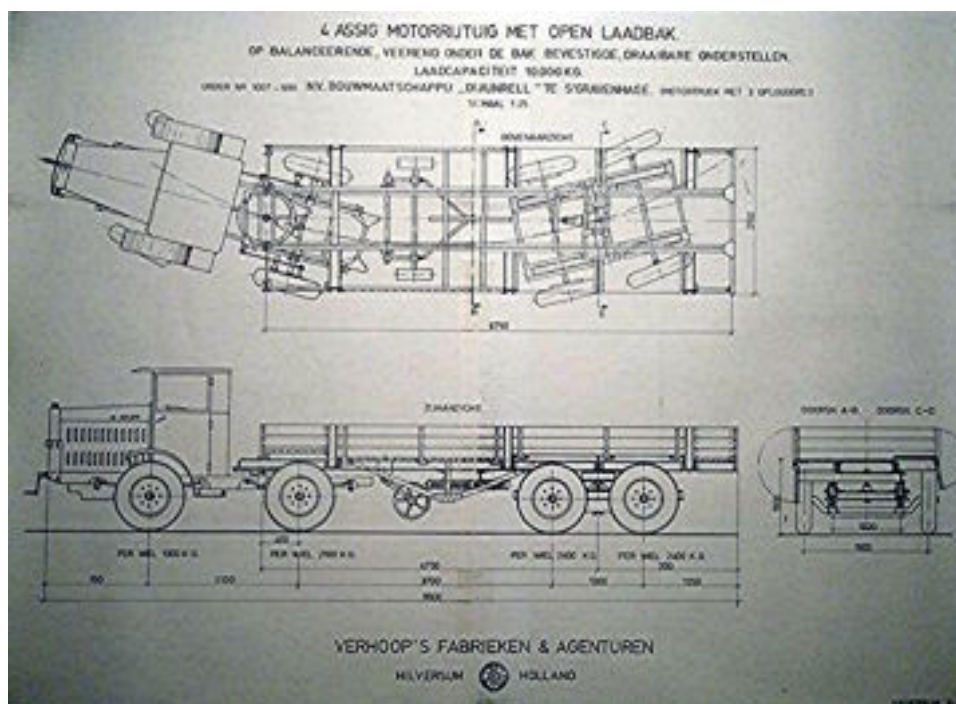
as en met een trekboom verbonden aan de voorgaande wagen. De beide achterwielen dan op een vast aan de bovenbouw bevestigde as. Niets nieuws, al eeuwen bekend voor toepassing op koetsen en wagens met dierlijke tractie, met name paarden.

H.W. Jonkhoff

Henri Wouter Jonkhoff werd 19 februari 1880 of 1881 geboren in Groningen. Hij zou in 1947 overlijden in Little Rock, Arkansas in de VS.[1] Jonkhoff wilde op school niet erg deugen en maakte het gymnasium niet af. Als in die tijd gebruikelijk voor kinderen met deze problemen, werd Henri naar Nederlands-Indië gezonden. Hij wist zich daar te vestigen en bleek geboeid door de automobiel. Hij zag kans een autobedrijf op te zetten: de Eerste Semarangse Automobielmaatschappij en propageerde de verkoop van auto's door journalisten uit te nodigen voor een demonstratierit in de bergen in de hoop dat die journalist er in zijn krant gewag van zou maken.

Jonkhoff was een selfmade man, niet gespeend van technisch inzicht. Hij deed een aantal octrooiaanvragen en verkreeg ook octrooien.[2] Voor ons onderwerp zijn de vindingen op het gebied van wegvoertuigen interessant. Die zijn allemaal gericht op tweestasellen, zowel voor rail- als weggebruik en voertuigen met vier assen, twee voor, twee achter. Dat moest hij ook wel, want vierwielbesturing was al bekend en dus niet nieuw en niet octrooieerbaar. Voor enig begrip van het pro en contra van gestuurde assen verwijs ik naar de Conam website (www.conam.info) voor wat overdrukjes van een door mij ooit in 1977 geschreven handleiding voor verkopers van A. Nootboom Fabriek van Wegtransportmiddelen B.V.[3] Inmiddels heeft de ontwikkeling niet stilgestaan en dus zou een actuele handleiding er heel anders uitzien.

Jonkhoff ging uit van een vierassige aanhangwagen



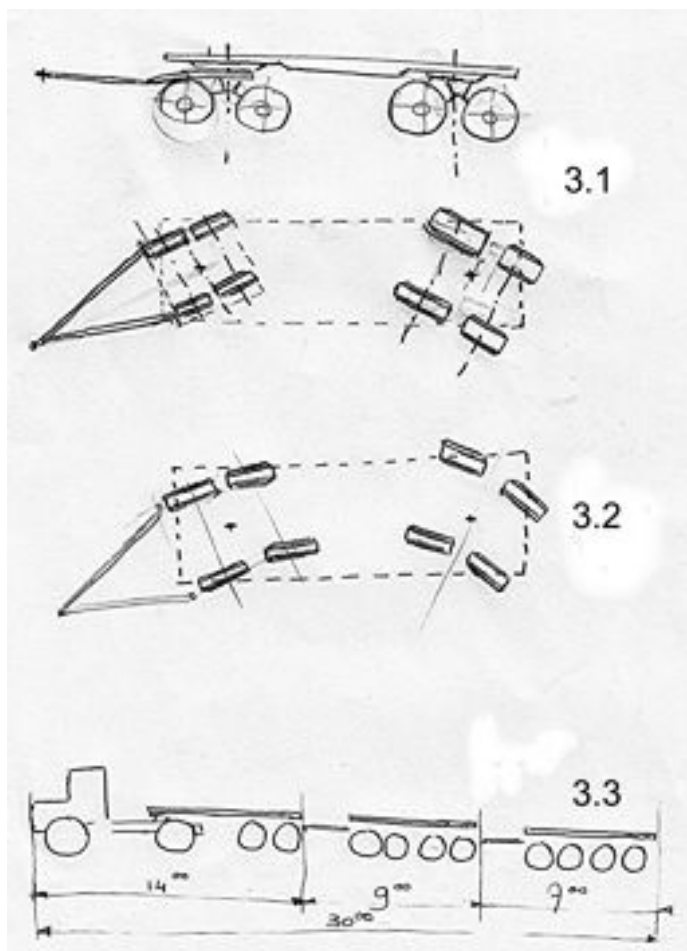
Afbeelding 1. De tekening van een trekker-opleggercombinatie met gestuurde assen uit 1929 van Verhoop's Fabrieken en Agenturen uit Hilversum (bron: coll. Gerard Hoogendijk, Luxwoude).



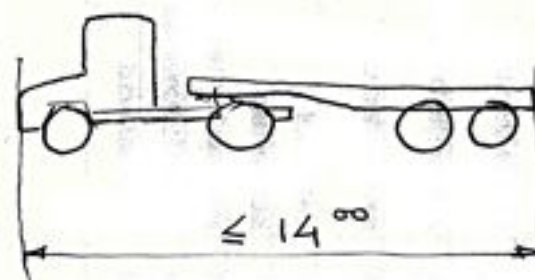
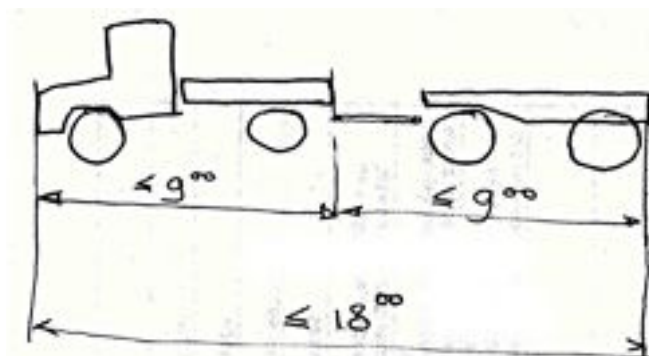
Foto 2. Een Renard-trein tijdens een demonstratierit in en bij Amersfoort (bron: coll. Gerard Hoogendijk, Luxwoude).

(afbeelding 3.1) Beide asstellen zijn draaibaar om de verticale as in het midden. Het trekkend voertuig brengt door middel van de trekboom het voorasstel uit de rechtuitstand in een bocht, het achterasstel zal door wegwringing een gestuurde stand innemen. Twee problemen: de wielen van het voorasstel (en het achterasstel) zullen niet zuiver rollen (een star tweemasstel wringt altijd in de bocht) maar erger nog, het achterasstel zal na het uitkomen van de bocht nooit meer in

de rechtuitstand komen. Jonkhoff loste dit probleem op door de tweede as in het asstel fuseegestuurd te maken (afbeelding 3.2). En die fuseegestuurde as werd dan aangestuurd door de hoekverdraaiing van het asstel ten opzichte van het aanhangwagenchassis. Jonkhoff heeft talloze varianten voor octrooi voorgedragen, maar het duidelijkst lijkt mij de vinding beschreven in het Zwitsers Patent 160312 en de daarbij behorende tekeningetjes.[4]



Afbeelding 3. De vierassige aanhangwagens van Jonkhoff al of niet fuseegestuurd (bron: tekening Gerard Hoogendijk, Luxwoude).



Afbeelding 5. De door de wetgever vastgestelde maximum afmetingen voor een bakwagen met aanhangwagen en een trekker met oplegger (tekening: Gerard Hoogendijk, Luxwoude).



Foto 4. De Walter trekker aangeschaft in de VS, voorzien van vierwielaandrijving, een tweeassige gestuurde oplegger en twee vierassige aanhangwagens (bron: Het Vaderland, 25 november 1928).

Jonkhoff maakte het zich niet gemakkelijk: bij achteruitrijden zou het achterasstel de juist ongewenste draairichting kiezen, waardoor de aanhangwagen zich in de 'kreeftengang' zou gaan bewegen. Door het versteken van een pen werd dit belet en stuurde het geheel correct. Daarbij laat ik uitdrukkelijk in het midden dat achteruitrijden van de trein de bekwaamheden van de chauffeur duidelijk te boven zal zijn gegaan, waaraan het stureffect niet toe- of afdeed en waarschijnlijk het probleem alleen maar vergrootte. Er is ook een Jonkhoff-combinatie gebouwd. Een tractor met elektrische aandrijving, gevoed vanuit een bovenleiding en twee aanhangwagens werd voor uiteindelijk f 46.000 gekocht door het gouvernement met als motief: met deze trein konden 120 militairen per rit

worden vervoerd. Inzet was bij Semarang. De pers plaatste vraagtekens bij deze aankoop en suggereerde zelfs betaling van steekpenningen, eufemistisch betiteld met 'retour-commissies'. [5] Jonkhoff heeft, teruggekeerd naar Nederland, in 1925 een referaat gehouden voor de vergadering van wegenbouwers en zijn rede ook in een boekje samengevat. Hij betoogde daarin dat zijn constructie veel goedkoper was dan de aanleg en exploitatie van een tramlijn. [6] Alles wijst erop dat Jonkhoff zijn systeem geen ingang heeft doen vinden, althans geen toepassing op enige schaal. In 1932 trachtte hij nog een order te verkrijgen voor zijn trein [7] in Nederlands-Indië. Hij liet het er overigens niet bij zitten. In 1940 verkreeg hij opnieuw een Duits Reichspatent voor weer een nieuwe uitvoeringsvari-

ant.[8]

Verhoop meldt zich

Uit krantenberichten blijkt dat Verhoop een licentie verkreeg op de Jonkhoff-octrooien en een prototype heeft gebouwd naar die octrooien. Dat voldeed niet: de aldus geconstrueerde wagen vertoonde ernstige slingerneigingen.

De firma Verhoop bestond uit een vennootschap van drie gebroeders: Pieter Daniël, Daniël en Coenraad Junior, die een constructiewerkplaats aan de Oostereengweg 26 in Hilversum dreven. Het was met name Coenraad die een heilig geloof in de 'raillooze trein' had. Waarschijnlijk met enige assistentie van het familielid ir. D. Verhoop, een werktuigkundige die een aantal octrooien op spoorweggebied op zijn naam had, ontwikkelde Verhoop een gemodificeerde versie, voortbouwend op de Jonkhoff-octrooien, maar gepresenteerd als een verbetering daarvan. De constructie werd daardoor niet eenvoudiger, zoals blijkt uit de (geweigerde) Engelse octrooiaanvraag 315,688.[9] Ook in Nederland werd uiteindelijk geen octrooi verkregen, waarschijnlijk bij gebreke aan uitvindingsniveau: de vakman, kennis hebbend van het Jonkhoff-octrooi, zou de Verhoop-variant als voor de hand liggend ervaren. Wel werd octrooi verkregen in Frankrijk [10], maar net als in België heeft zo'n octrooi maar een zeer betrekkelijke waarde: er hoeft geen ambtelijk nieuwheidsonderzoek aan vooraf te zijn gegaan. Zo kon je de schroefdraad in Frankrijk en België octrooiëren, zij het dat zodra je je aldus verkregen octrooi wilde uitoefenen, je wederpartij succesvol de nietigheid van je octrooi bij gebreke van nieuwheid zou invoeren.

Verhoop presenteert zich

Interessanter dan een analyse van de technische uitvoering van de diverse constructies (de liefhebber daarvan kan zich op de diverse octrooischriften werpen!), lijkt mij de meer sociologische benadering: hoe wordt een technische vinding gepresenteerd en hoe wordt gepoogd die vinding ingang te doen vinden?

De Verhoops waren technenuten: men meende de vinding niet beter te kunnen presenteren dan door een prototype te vervaardigen en dat aan de goegemeente te demonstreren. Er werd een Walter trekker aangeschaft in de VS, voorzien van vierwielaandrijving, een tweeassige gestuurde oplegger geconstrueerd en twee vierassige aanhangwagens (afbeelding 3.3). Het werd gepresenteerd voor de pers, wat resulteerde in twee artikelen: in de NRC van 20 november 1928 en in Het Vaderland van 25 november 1928 met bijbehorende foto (foto 4). Maar Verhoop liet het daar niet bij: de vinding werd onder de aandacht gebracht van de Mi-

nisteries van Waterstaat en Oorlog en Koloniën. Verhoop presenteerde de vinding als zijnde geoctrooierd, terwijl er nog alleen een octrooiaanvraag was.

Verhoop noemde de volgende voordelen:

- één chauffeur en één motorvoertuig beweegt een grote nuttige lading voort;
- door toepassing van sturende assen is de manoeuvreerbaarheid gewaarborgd, de slijtage van banden en wegdek minimaal;
- door toepassing van een groot aantal assen en dus wielen, is de individuele wieldruk beperkt bij een gegeven lading, zulks ten voordele van de levensduur van de weg en mag op Rijkswegen met hogere snelheid worden gereden;
- door het feit dat telkens twee assen in een stel zijn gemonteerd, zal de verticale verplaatsing van het laadvlak ter plekke van het stel slechts de helft bedragen van de hoogte van de wegoneffenheid die een individueel wiel ontmoet, wat de verticale versnelling van het laadvlak ten gevolge van wegoneffenheden vermindert;
- ieder asstel kan zich ten opzichte van het laadvlak over een beperkte afstand in horizontale richting verplaatsen, welke verplaatsing wordt afgeremd door bufferveren, waardoor stoten bij het aanzetten en het vertragen worden verminderd en welke horizontale verplaatsing bij het vertragen wordt gebruikt om de wielremmen aan te zetten (een voorloper van de ook nu nog toegepaste oploopprem op getrokken voertuigen).

Verhoop gaf het eigen gewicht op als 15 ton en de nuttige lading als 25 ton, waarbij geen der wieldrukken de 2.000 kgf overschreed. Die 15 ton eigengewicht lijkt wel erg zonnig ingeschat: ik begroot het eigen gewicht van de complete trein op $4+5+7+7=23$ ton! Ook bij de remwerking nam Verhoop het niet zo nauw met de waarheid: bij een rijsnelheid van 30 km/h zou de beladen combinatie in 2,5 m stilstaan! Ofwel een gemiddelde remvertraging van maar liefst 13,9 m/s². De waarheid zal dichterbij de 15 meter remweg hebben gelegen, wat nog altijd een voor die tijd respectabele gemiddelde vertraging van 2,3 m/s² zou opleveren.

Verhoop en de public relations

Verhoop liet geen middel onbepoefd om de 'mechanische raillooze trein' bij de autoriteiten onder de aandacht te brengen: in het Nationaal Archief bevindt zich een uitgebreide correspondentie met Waterstaat en Defensie.[11] Verhoop had kennelijk geld nodig. Niet onbegrijpelijk: ergens zegt hij dat het prototype f 100.000 had gekost. Ook de octrooiaanvragen zullen het nodige geld hebben opgeslurpt. Hij verzoekt het ministerie om geldelijke steun om aldus de exploitatie van de 'patenten' in Nederland te kunnen houden en

de Nederlandse industrie te laten profiteren van de fabricage van producten onder de octrooien. Defensie doet een duit in het zakje: ingeval van mobilisatie zouden 'Verhoop-wagens' bij de burgerij gevorderd kunnen worden en ingezet voor troepenvervoer, transport van luchtdoelartillerie en van pontons. De ambtelijke top van Waterstaat is verdeeld: een enkeling wil financiële steun geven, een ander wil het laten bij morele steun en overweegt Verhoop ontheffing te verlenen van de wettelijke voorschriften voor het rijden van Rijkswegen met zo'n 'trein'.

Dan overlijdt Coenraad Verhoop op 8 maart 1929, de gangmaker van het project. De firma Verhoop wordt ontbonden, het fabrieksterrein ontruimd (er zal nadien een r.-k. kerk worden gebouwd) en de knowhow gaat naar mr. Dommering in Amsterdam en de heer S. de Heer in Hilversum. Die laatste meldt het ministerie dat men voor de vinding betere kansen ziet in het buitenland en dat men afziet van fabricage en verkoop in Nederland. Ten departemente zal her en der een zucht van verlichting zijn geslaakt.

Waarom mislukte dit project?

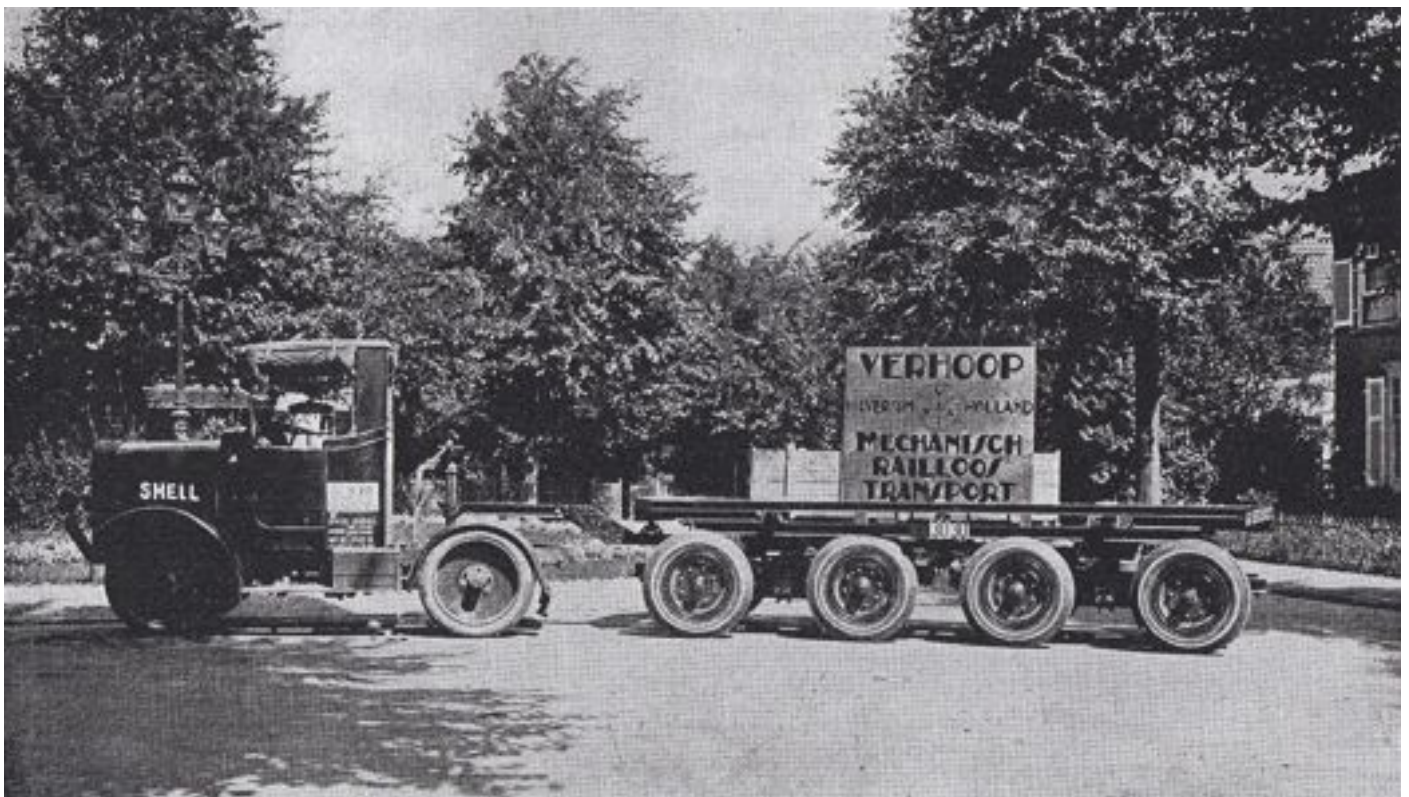
Ik denk dat ik daarin kort kan zijn: zowel Jonkhoff als nadien Verhoop poogden een probleem op te lossen dat niet bestond. Er was helemaal geen behoefte aan een 'raillooze trein' en al zeker niet aan één die keurig het spoor van zijn voorganger volgde. Men kende de vrachtauto, waarachter al dan niet een aanhangwagen gekoppeld, en de trekker met oplegger. Ook de wetgever kende die en had maximum afmetingen vastgesteld

(afbeelding 5).

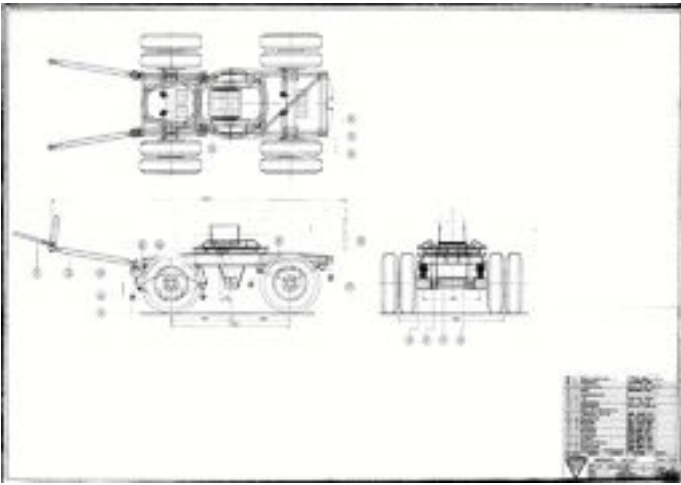
Met name Verhoop negeerde deze beperkingen soeverein: zijn combinatie paste niet in de wet en dus moest de wet aangepast worden. Zijn combinatie was spoorvolgend: in de dagelijkse praktijk reden talloze vrachtauto's met aanhangwagen en trekkers met oplegger, die ook zonder gestuurde assen prima hun weg vonden op het Nederlandse wegennet. Verhoop behoefde een trekker die naar zijn zeggen een 40 tons combinatie kon voortslepen: daarvoor was vierwiel-aandrijving nodig en een relatief groot motorvermogen en dientengevolge hoog brandstofverbruik. De meer gangbare trucks waren daarop niet berekend. Verhoop moest daarom wel de 4x4-trekker Walter propageren met een zware (en dus dorstige) Waukesha motor.

Als een vijftons vrachtwagen met open laadbak toen f 5.500 kostte en een vijftons aanhangwagen f 1.500 (een trekker met tientons oplegger zal dezelfde investering hebben vereist), dan zal een Verhoop trein toch f 7.000 voor de 4x4 trekker, f 6.000 voor de tweeassige gestuurde oplegger en 2x f 11.000 voor de twee vierassige gestuurde aanhangwagens, samen f 35.000, ofwel vijf keer zoveel als een gebruikelijke tientons combinatie om dan volgens Verhoop 25 ton per rit te kunnen vervoeren. Aangenomen dat de wetgevers zo'n trein zouden willen toelaten op Rijkswegen van de 3e klasse, provinciale wegen en op de bij de gemeenten in beheer zijnde wegen, straten en bruggen. En denk eens aan de toen frequente veerponten: die konden toch echt niet zo'n trein in z'n geheel overzetten.

Zowel de Jonkhoff als de Verhoop hadden draaibare



Afbeelding 6. De beproefing van een Verhoop vierassige aanhangwagen (bron: coll. Gerard Hoogendijk, Luxwoude).

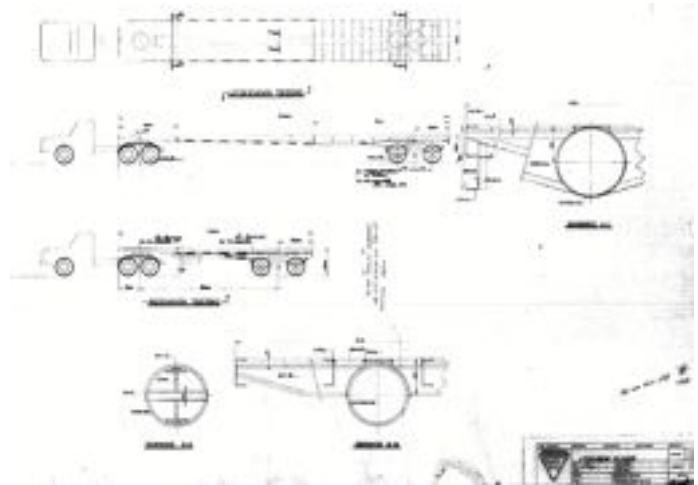


Afbeelding 7. Het zelfsturende wide-spread tweeassenstel van Nootboom Trailer Bouw ter vermindering van de bandenslijtage (bron: coll. Gerard Hoogendijk, Luxwoude).

assenstellen. Tegenwoordig zouden die op kogeldraaikransen draaien. Maar Jonkhoff en Verhoop gebruikten hier twee op elkaar draaibare platen met hopelijk een beetje vet ertussen. Bovendien pasten beide constructeurs veel draaipunten met sleufgaten toe, terwijl sowieso veel draaipunten noodzakelijk waren. Beide zullen niet bevorderlijk zijn geweest voor de 'Spur-treue'. Een tweetal ingenieurs (Loman en von Hemert) mag dan in een ongedateerd rapport aan de secretaris-generaal van het departement van Waterstaat wel verklaren dat slingerneigingen op goede wegen nauwelijks optreden, zoals uit een beproeving van de Verhoop-trein op de Rijksweg tussen Den Haag en Den Deyl was gebleken (foto 6). Het zou mij niet hebben verbazen als onder minder gunstige omstandigheden (tonronde weg, slecht wegdek) de laatste aanhangwagen regelmatig een halve meter naast de trekker zal hebben gelopen. Niet alleen economisch, ook technisch had de Verhoop 'railloze trein' te veel bezwaren.

Maar het idee is niet overleden

In het begin van de jaren zestig herleeft het idee van sturende opleggerassen weer. Tot die tijd werden twee asstellen toegepast met een onderlinge asafstand van ca. 1,35 m. De toelaatbare assteldruk was $2 \times 8.000 = 16.000$ kgf. In het kader van de toen nog jonge EEG wilde men tot harmonisatie komen. Frankrijk, Italië, België en Luxemburg wilden op een enkele (aangedreven) as een druk van 13.000 kgf toestaan en 21.000 kgf op een tweeassenstel. Duitsland en Nederland waren behoudender: 8.000 kgf op een enkele as, 16.000 kgf op een tweeassenstel. Een compromis werd gevonden: 10.000 kgf op de enkele as en 20.000 kgf op een tweeassenstel, mits de onderlinge asafstand meer dan 2,00 m bedroeg, het zogenoemde 'wide spread' assenstel. Frankrijk, Italië, België en Luxemburg hielden nationaal vast aan hun hogere maxima. De Duitse en



Afbeelding 8. Een vlakke uitschuifbare oplegger voor lang materiaal, zoals heipalen en betonliggers van Nootboom Trailer Bouw (bron: coll. Gerard Hoogendijk, Luxwoude).

Nederlandse constructeurs van met name opleggers voorzagen problemen met het wide-spread assenstel. Door de grote asafstand zou als gevolg van het wringen in de bochten de levensduur van de banden ontoelaatbaar tekortschieten. Ook toen reden wij meer rechttuit dan bochten dus dat viel in de praktijk nogal mee. Maar Schmitz, Tang en in Nederland Nootboom ontwierpen een zelfsturend wide spread tweeassenstel ter vermindering van de bandenslijtage (aan de slijtage van het wegdek werd minder aandacht besteed) (afbeelding 7). Ook waren er bouwers die de tweede as in het wide spread stel met een kabel gedwongen stuurden, hoewel dat weer problemen bij de asdrukcompensatie gaf.

Maar in 1957 en 1958 construeerden Burg en Broshuis in Nederland de vlakke uitschuifbare oplegger voor lang materiaal als heipalen en voorgespannen betonliggers. In uitgeschoven toestand was door de lange wielbasis de manoeuvreerbaarheid zacht gezegd niet optimaal. En daar bleek het zelfsturend tweeassenstel de oplossing: niet wegens de bandenslijtage, wel door de 'Kurvenlauf'. Maar bij het achteruitrijden moest het tweeassenstel in de rechttuitstand worden geblokkeerd. De uitvoering was heel wat simpeler dan bij Jonkhoff en Verhoop. Maar ook de 'Geradeauslauf' eigenschappen waren bij deze zelfsturende asstellen niet geweldig. Na het uitkomen van de bocht zocht het stel maar moeizaam de rechttuitpositie weer op (afbeelding 8).

Een wedergeboorte van het systeem Verhoop in de 21e eeuw?

In Nederland is de maximaal toegestane lengte van een trekker met oplegger 16,5 m, die van een vrachtauto met aanhangwagen 18,75 m en het maximum totaalgewicht 50.000 kgf. Maar u zult zeker de laatste tijd grotere combinaties met heel veel assen hebben gezien. Het betreft hier LZV's (langere en zwaardere vrachtauto combinaties) die in het kader van een proefneming

Het betreft hier LZV's (langere en zwaardere vracht-autocombinaties) die in het kader van een proefneming een ontheffing kunnen krijgen tot een combinatie-lengte van 25,25 m en een combinatiegewicht van 60.000 kgf (foto 9). [12] Zo'n LZV is beslist ongeschikt voor distributievervoer naar het winkelcentrum. Zo is achteruitrijden praktisch onmogelijk. Aan de stadsrand moet de combinatie dus gedeeld worden. Algemeen wordt dit als te tijdrovend en omslachtig gezien. Maar voor het vervoer van drie (in plaats van twee) 20-voets containers per rit van Rotterdam naar Groningen lijkt de LZV rendabel. Maar nu bijvoorbeeld Duitsland niets voelt voor de LZV (de spoorwegen verwachten te veel concurrentie op het lange afstandsvervoer!) is de toekomst ongewis. Ook zonder gestuurde assen kan de LZV rotondes passeren en niemand denkt aan gedwongen gestuurde assen in deze combinaties ter beperking van banden- en wegdekslijtage: rubber en asfalt zijn nog te goedkoop! En dus krijgt Verhoop ook achteraf nog geen gelijk.

Voetnoten en bronnen:

[1] Voor een korte biografie van Jonkhoff: www.myheritage.nl/persoon-1000595_1_25645721/henri-wouter-jonkhoff.

[2] Op www.espacenet.com vindt u alle octrooiaanvragen en verleende octrooien in Europa en de Verenigde Staten. Zoeken op naam van de aanvrager of uitvinder gaat vrij eenvoudig. Zoeken op onderwerp

vergt kennis van de rubricering. Een ingang is www.octrooicentrum.nl. Octrooiliteratuur is een onmisbare bron om kennis te nemen van hetgeen uitvinders al vóór u hebben bedacht.

[3] De tekeningetjes zijn van de hand van ing. A. van de Woestijne die ook overigens zijn medewerking verleende aan het tot stand komen van dit artikel, waarvoor ik hem mijn erkentelijkheid betuig.

[4] Eidgenossiches Amt für Geistiges Eigentum Patent 160.312, op te vragen via www.espacenet.com, zoekwoord 'Jonkhoff'. Een overdruk is ook op de Conam website te vinden.

[5] Nieuws van de Dag voor Nederlandsch-Indië, 18 januari 1923.

[6] Het mechanisch rail- en wegtransport in verband met het wegvraagstuk in Nederland, s.n., 1925.

[7] Sumatra post, 4 mei 1932.

[8] Reichspatentamt nr. 690.278 d.d. 20 april 1940.

[9] Kenbaar via [espacenet.com](http://www.espacenet.com), zoekwoord 'Verhoop'

[10] Brevet d' invention no. 678.370

[11] Ik bezit die correspondentie in afschrift afkomstig uit het Nationaal Archief. Na mijn verkrijging besloot men de toegang tot het archief voortaan te openen via de website www.gahetna.nl. Ik kan u de vindplaats nu niet meer noemen.

[12] De precieze eisen op www.rdw.nl/site/collection/documents/vt/tet/nasla. Zie ook Wikipedia onder 'LZV'. Afbeelding 4.



Foto 9. Een DAF CF LZV van de bdakamer-groothandel Plieger uit Zaltbommel (foto: coll. Gerard Hoogendijk, Luxwoude))

110 jaar geleden: het eerste auto-ongeluk met dodelijk afloop in Nederland

Door Martin Hoogerwerf

De eerste automobielen in Nederland.

Voor zover nu bekend, verscheen de eerste automobiel in Nederland in 1895. Althans in het bezit van een Nederlandse eigenaar. Het zal wel altijd onduidelijk blijven of vóór die tijd buitenlanders in een auto Nederland (even) hebben bezocht! Hoewel ... Het Venloosch Nieuwsblad meldde dat op 5 april 1893 in Limburg een 'rijtuig met benzinemotor' had rondgetuft.

Na 1895 nam het aantal automobielen voorzichtig toe. In 1900 reden ongeveer 250 auto's over onze wegen rond. Vanaf 1897 werden importeurs actief om auto's op de Nederlandse markt te verkopen. Daarnaast begonnen ook Nederlandse bedrijven met de ontwikkeling van automobielen.

De eerste automobiel in dienst van het leger

Automobielfabrikanten en -importeurs werden rond 1900 actief om motorvoertuigen te verkopen aan een mogelijk toekomstige grote afnemer, namelijk het leger. Om de voordelen van automobielen - zoals een grotere snelheid van transport - te kunnen demonstreren, kwam een importeur op het idee een wagen met chauffeur(s) tijdens de zogenoemde najaarsmanoeuvres (legeroefeningen) van 1901 ter beschikking te stellen. Deze oefeningen vonden gedurende de maand september plaats in het zuiden van Limburg. De importeur was Verwey & Lugard uit Den Haag, die sinds 1899 het merk Peugeot vertegenwoordigde. Deze firma stelde dus een voertuig ter beschikking van de Koninklijke Landmacht. De automobiel werd hoofdzakelijk gebruikt door generaal-majoor W.G.F. Snijders - een broer van de latere opperbevelhebber - , toentertijd commandant van de 3e Divisie.

De autorit met fatale afloop

Na beëindiging van de legeroefening werd op 24 september 1901 een parade gehouden op de markt te Maastricht. Naast bovengenoemde generaal waren ook officieren van de Generale Staf, alsmede militaire attachés van diverse landen aanwezig. Na afloop van de parade was kennelijk besloten om met de Peugeot nog een autorit te maken door het oefengebied. Naast de chauffeur(s) namen in de auto de volgende personen plaats: kapitein der Artillerie F.W.A. Baron van Asbeck - lid van de Generale Staf - (foto 1) , de militair attaché van Duitsland Von Ziegler, de militair attaché van Noorwegen Von Klehstadt en de militair

attaché van Rusland Von Müller. Er werd waarschijnlijk vanuit Maastricht via Berg en Terblijt richting Valkenburg gereden. Men kwam in ieder geval bovenaan de Cauberg terecht. Van hieruit daalt deze vrij steil af naar het centrum van Valkenburg (hellingpercentage tot 12%!). Waarschijnlijk was tijdens de afdaling een remprobleem ontstaan. Na de helling ongeveer halverwege te hebben afgedaald was de auto rond half vier in de middag in vliegende vaart verder de helling afgereden. Onderaan de helling bevond zich een oude stadspoort, toentertijd de 'Maastrichter Poort' (foto 2) genoemd; later - en nu nog steeds - de Grendelpoort. De chauffeur had nog getracht door de (smalle) poort te rijden, maar door de te hoge snelheid mocht dit niet meer lukken. Er moest ook nog een draai naar rechts worden gemaakt. De achteras kwam tegen de linkerkant van de doorgang aan, waardoor het voertuig kantelde en grotendeels werd vernield. Baron van Asbeck werd hierbij ernstig gewond en wel zodanig dat hij in de daarop volgende nacht was overleden. De Duitse attaché - overste Von Ziegler - raakt eveneens zwaar gewond, terwijl de andere twee militaire attachés licht gewond bleken te zijn. Van de verwondingen van de chauffeur(s) wordt nergens iets vermeld! Voor zover bekend leverde dit automobielongeval het eerste dodelijke ongeval in ons land op, het betrof dus een militair van het Nederlandse leger.



F. W. A. baron VAN ASBECK (†)
kapitein van den Generalen Staf.



Foto 2. Maastrichter Poort te Valkenburg na het ongeval met de automobiel, waarin de attachés van de vreemde mogendheden gezeten waren (foto: Joh. Cohnen, Valkenburg - 1901; bron: coll. Peter Jennekens, Meerssen).

Auto's in oude kranten op internet

Door Frans Kense

Koninklijke Bibliotheek

De Koninklijke Bibliotheek in Den Haag heeft nu zeven miljoen kranten op internet staan die ons een schat aan curieuze autogegevens bieden. In een eerder Conam Bulletin kwamen de merken Le Zèbre en Hackett al voor. Op de site <http://kranten.kb.nl/> vind je bij voorbeeld over Le Zèbre: 'Te koop Torpedo, sport, Zebre 8 H.P.' in de NRC van 19 en 21 augustus

1926. En van de Hackett de advertentie in 'Het Vaderland' van 22 januari 1920 (afbeelding 1).

Automobielbestendige merrie

Het neemt tijd en het vergt geduld om iets te vinden, maar de oude vermelding van het woord 'automobiel' in een advertentie levert als resultaat bijvoorbeeld ook in 'Het Nieuws van de Dag' van 24 oktober 1904 een 'automobielbestendige merrie' op (afbeelding 2). Nog niet alle dagbladen tot 1945 en niet alle jaargangen staan op internet, maar toch zeker de meeste Neder-

landse kranten. In de toekomst zullen we met zekerheid kunnen bepalen wie wanneer de eerste krantenadvertentie ooit voor een auto heeft geplaatst. Bij het zoeken naar advertenties blijken de importeurs van de diverse merken minder actief te zijn dan verkopers van tweedehands auto's.

De eerste afbeelding van een auto in een advertentie

De eerste afbeelding van een auto in een advertentie staat nu op naam van Aertnijs uit Nijmegen in de 'Nieuwe Tilburgsche Courant' van 3 september 1901 (afbeelding 3). De eerste advertentie met prijzen van diverse tweedehands auto's komt van de 'Eerste Ned. Autotattersall' *) uit de Van Ostadestraat in Amsterdam in 'Het Nieuws van de Dag' van 13 februari 1905 (afbeelding 4). Uiteraard met Darracq, Daimler, Spij-

ker, Dechamps en De Dion-Bouton.

In die beginjaren was het bandenverbruik enorm hoog. Tegenover de hoge kosten van het bandenverbruik stond de aantrekkelijk benzineprijs. Volgens de advertentie in 'Het Nieuws van de Dag' van 13 oktober 1904 omgerekend naar nu 5½ cent per liter! (afbeelding 5)

Advies

Haast iedereen zal op deze KB-site van de Koninklijke Bibliotheek wel iets van zijn gading kunnen vinden.

*) Waarschijnlijk naar Tattersalls (voorheen Tattersall's) in Groot-Brittannië, veiling van (race)paarden. Sinds 1766, bestaat nog steeds (red.).

Hackett-Auto

The Car for the owner-driver
PRIJS COMPLEET 15000

Matchless Motor-Rijwiel

THE CYCLE FOR THE UPPER TEN

Vraagt prijscourant en inlichtingen bij de Hoofdvertegenw. voor Zuid-Holland

JAC. v. d. HAAGEN & Co.

DEN HAAG - NOBELSTRAAT 17 en 18a - TELEF. N. 7353

Einde Maart Opening van de geheel naar de eischen des tijds ingerichte garage en werkplaatsen MOLENSTRAAT 47. 2818 99

Afbeelding 1. De Hackett advertentie van de firma Van der Haagen & Co. In Den Haag in 'Het Vaderland' van 22 januari 1922 (bron: Het Vaderland, 22 januari 1922, coll. Frans Kense, Tilburg).

1^e KLASSE AUTOMOBIELEN.

Een Darracq, 9 p.k., als nieuw, nog compl. met Kap en Lantaarns, mod. Tonneau / 1800; Darracq 6½ p.k., mod. Tonneau, 4 zitplaatsen, / 950; Darracq, 9 p.k., 4 zitpl., mod. Tonneau, / 1250; Daimler, 12 p.k., 2 cilind. 4 zitpl. met Kap er op, voor / 1250; Een Spijker Car., 2 cilind. mod. Tonneau, / 2500; Landaulet-motor, 5 p.k., 3 zitpl., prachtig voor H.H. Doktersen, voor / 750; Dechamps, 2 cilind. mod. Tonneau, 4 zitpl., motor 10 p.k., voor / 1200; een Dion Bouton, mod. Populaire, 3 zitpl. met Lantaarns, voor / 800; een De Dion Bouton Voiturette, 3 pers., motor 6½ p.k., voor / 650; een De Dion Bouton Quadricycle, nog nieuw, 3 pers., kan ook voor transportwagentje worden gebruikt, / 500; een 4 Cilindersmotor, 24 p.k., prachtig voor bedrijf of boot, / 500; een 4 Cilindersmotor, 12 p.k., dito, / 350. Diverse Motor-Rijwielen, waaronder merken als Minerva Peugeot F. N.s, vanaf / 130 tot / 200. Alles te zien in de

Eerste Ned. Autotattersall,

Van Ostadestraat 183, AMSTERDAM.

Let op het adres a. v. p. Biljardste adres voor stalling en onderhoud. Motorolie 50 Cts. de Liter; voor stalling nacht en dag geopend. Grootste garage in Nederland. Stalling voor ruim 50 Automobielen.

Afbeelding 4. De eerste advertentie met prijzen van diverse tweedehands auto's komt van de 'Eerste Ned. Autotattersall' uit de Van Ostadestraat in Amsterdam (bron: Het Nieuws van de Dag, 13 februari 1905, coll. Frans Kense, Tilburg).

PAARD.

TE KOOP: een zesjarig zwart Merriepaard, uitstekend draver, zonder gebreken, mak voor Stoom en Automobiel. Koopprijs / 600.

Te bezichtigen bij B. BROUWER, Leestraat, Baarn.

Afbeelding 2. De advertentie in 'Het Nieuws van den Dag' van 24 oktober 1904, waarin een zwart merriepaard mak voor stoom en automobiel werd aangeboden (bron: Het Nieuws van de Dag, 24 oktober 1904, coll. Frans Kense, Tilburg).

P. GOEDKOOP & J. K. BAKKER, Benig Magazijn van tweedehands Automobielen, LINNAEUSKADE No. 7 (Watergraafsmeer bij Amsterdam).

Beste gelegenheid voor AAN- en VERKOOP van gebruikte Wagens.

Voor de in Februari a.s. te houden VEILING kunnen nu reeds Wagens worden ingebracht, zonder dat voor Garage betaald behoeft te worden.

Gedurende de wintermaanden is het tarief voor Garage inclusief schoonhouden / 10.- per maand.

Prima Motorolie / 2.50 per 10 K.G.

Benzine / 1.20 per 10 L.

Afbeelding 5. Tegenover de hoge kosten van het bandenverbruik stond de aantrekkelijk benzineprijs (bron: Het Nieuws van de Dag, 13 oktober 1904, coll. Frans Kense, Tilburg).

Automobielen

van 2-6 personen van f1680 tot f8000



Groote voorraad.

Automobiel Import Mij.
 (voorheen **M. W. AERTNIJS**)
 Nijmegen.

543)

Afbeelding 3. De eerste afbeelding van een auto in een krantenadvertentie staat nu op naam van Aertnijs uit Nijmegen (bron: Nieuwe Tilburgsche Courant, 3 september 1901, coll. Frans Kense, Tilburg).

Boekbespreking

Door Fons Alkemade

Titel: Eerste koetsier; vijftig jaar in dienst van een adellijke familie op Kasteel Middachten 1911-1961

Auteur: H.J. Dijkerman

Uitgave: Diepenmaat Uitgeverij & Ontwerpbureau, Dieren, 2009 (ISBN 978-90-78115-36-6)

Prijs: € 24,95 (excl. verzendkosten); ook te bestellen via www.diepenmaat.nl

Je denkt als nijverig amateur-autohistoricus toch aardig bij te houden wat op de Nederlandse markt aan boeken verschijnt die iets met onze vaderlandse auto-geschiedenis te maken hebben. Maar af en toe ontdek je dan toch weer een boek dat al een paar jaar geleden blijkt te zijn verschenen. Vaak is dat bij toeval op een boekenmarkt of speurend met het trefwoord 'automobil' in het enorme boekenaanbod op Marktplaats.

Dat ik dit boek pas achteraf ontdekte, kan wel verklaard worden. Het is duidelijk een 'regionale publicatie',

uitgegeven door een lokale en misschien iets minder professionele uitgever. Maar mooi uitgegeven is het boek zeker. En de inhoud is zonder twijfel uniek te noemen voor ons land. Hoewel ik natuurlijk niet weet welke andere boeken op dit gebied ik allemaal nog gemist heb, vermoed ik toch sterk dat een zo uitgebreide beschrijving van het leven van een koetsier die de overstap maakt naar de auto niet eerder gepubliceerd zal zijn.

Het is een wat wonderlijk boek, omdat het lijkt of de koetsier in kwestie, Hendrik Dijkerman (1888-1977), ons zelf alles vertelt. Maar in feite heeft zijn zoon H. J. Dijkerman zijn vader deze woorden in de mond gelegd. En dan heeft deze zoon er nog her en der zijn eigen commentaar of toevoegingen bij geschreven. Bovendien worden ook nog citaten uit brieven, archiefstukken en dergelijke tussendoor vermeld en vindt men soms een voetnoot. Gelukkig is de schrijfstijl over het algemeen prettig en staan er vele interessante en dui-

delijke foto's in.

Voor de liefhebber van rijtuigen en paarden is dit boek sowieso een must, lijkt me. Het geeft uitgebreide opsommingen en beschrijvingen van het rijden met rijtuigen in de hogere kringen aan het begin van de twintigste eeuw. Wie wel eens de stallen van Paleis Het Loo heeft bezocht, weet hoe het onderhouden en 'runnen' van een stalhouderij en een rijtuigenpark een serieuze zaak is en veel ruimte, tijd en vooral attributen vraagt. Voor een leek als ik is het een openbaring om te lezen hoeveel soorten rijtuigen bestonden, welk rijtuig voor welke gelegenheid van stal gehaald moest worden en hoe de koetsiers daarvoor dan gekleed moesten gaan. Kasteel Middachten - in De Steeg - was zeker niet Het Loo, maar had een aanzienlijk staldepartement en bovendien goede connecties met het koninklijk huis.

Maar voor de paarden en rijtuigen heb ik dit boek niet gekocht. Ik wilde weten hoe een adellijke familie in de loop van de vorige eeuw overschakelde van paardenkracht op motorkracht. Helaas moet geconstateerd worden dat van de vijftig (!) hoofdstukken maar vier echt aan de auto gewijd zijn. Maar interessant zijn die hoofdstukken zeker.

Het lijkt dat de adel in ons land rond 1910 nog zeker niet en masse de overstap maakte. De eerste keer dat een auto het kasteel bezocht, zal in 1907 zijn geweest. In die bewuste auto zat prins Hendrik en in een van de hoofdstukken is een vermakelijke brief afgedrukt waarin graaf Bentinck zich beklagt bij de burgemeester. Een gemeentelijke veldwachter (wellicht een republikein ...) blijkt namelijk - tegen de afspraak in - proces-verbaal te hebben opgemaakt tegen de bestuurder van de auto toen deze de prins terugbracht naar het station in Arnhem. De graaf legt nog aan de burgemeester uit dat de auto onmogelijk te hard kan hebben gereden, aangezien deze over de afstand De Steeg-Arnhem 25 minuten heeft gedaan.

Die auto was van de broer van de graaf - zelf ook een graaf - en we kunnen dus ook weer niet concluderen dat de adel zich helemaal afzijdig hield van het nieuwe vervoermiddel. Het feit dat prins Hendrik in 1908 ook een auto aanschafte, zal wellicht in adellijke kringen de acceptatie van de auto bevorderd hebben. Graaf Bentinck wachtte echter nog een aantal jaren. Pas in september 1911 bestelde hij een auto (een Renault, net als de prins ...) bij Grund in Arnhem; deze werd overigens pas in maart 1912 geleverd, toen het koetswerk klaar was. Het chassis blijkt – uit de vele papie-

ren die blijkbaar zorgvuldig zijn bewaard in het archief van het kasteel – de graaf 6300 gulden te hebben gekost en de carrosserie iets meer dan 4800 gulden. Voor het eerst verscheen een chauffeur op Middachten in wiens arbeidsovereenkomst onder meer stond dat hij 10 gulden per week zou verdienen en dat hij geen fooien mocht aannemen van leveranciers!

Ik citeer uit het boek over de gevolgen van deze verschijning van de auto: *'De komst van de automobiel gaf meteen problemen bij het stallen van de wagen in het koetshuis, want enkele rijtuigen moesten het veld ruimen. Later werd de manege opgeofferd. Met een duidelijke blik op de toekomst werd hierin een garage voor drie auto's gerealiseerd, inclusief een afgescheiden werkplaats, compleet met smeerpuit.'*

In de overige hoofdstukken over de auto leren we nog dat midden in de Eerste Wereldoorlog een Ford T op naam van de graaf werd gezet. Een opmerkelijk tijdstip en een opmerkelijke auto voor deze ambiance. Vermoedelijk was hij dan ook bestemd voor de rentmeester van het kasteel. Koetsier Dijkerman realiseert zich op dat moment (pas?) dat zijn beroep aan het uitsterven is en dat hij zal moeten leren autorijden. Aanvankelijk moest hij nog in livrei in de auto gaan zitten, maar ook de graaf raakte na enige tijd overtuigd dat dat geen geschikte kleding was voor chauffeurs.

Eind jaren twintig werden de rijtuigen vrijwel niet meer gebruikt en daarmee was Middachten vrij laat met de volledige overgang naar de auto.

Er staan enige foto's van auto's in het boek, maar helaas staat daar weinig informatie bij. In elk geval zien we op pagina 91 dames in een bescheiden Renault uit de jaren twintig en op pagina 120 een fraaie Mercedes uit dezelfde tijd (het onderschrift vermeldt hier een Maybach, maar dat is duidelijk onjuist). Op pagina 126 staat wel een aardige foto van een van de Maybachs van de graaf: in een open wagon van een trein in de Alpen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de auto's op het kasteel gevorderd en leefde de paardentractie nog eenmaal op. Na de oorlog verkreeg men in 1947 een 'Vredes Jeep'. Ook een 'legerkleurige' Mercedes - oorlogsbuit van de Britten - werd aan de graaf toegewezen. De laatste autofoto in het boek toont chauffeur Dijkerman op leeftijd bij een Jaguar uit de jaren vijftig.



Colofon

Conam Bulletin

Het Conam Bulletin is het orgaan van de Contactgroep Automobielen- 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, alsmede motorrijwielen en aanverwante voertuigen in de ruimste zin, de Nederlandse in het bijzonder.

Oplage: 110

Verschijnt vier maal per jaar in maart, juni, september en december.

Bestuur van de Conam

Voorzitter:

John Pronker, T. +49.2153.950.7878

E. voorzitter@conam.info

Secretaris:

Gerard Hoogendijk, T. 0.513.419.208

E. secretaris@conam.info

Penningmeester:

(waargenomen door de secretaris)

E. penningmeester@conam.info

Rekeningnummer ING: 1711597

tnv Conam penningmeester te Scheemda

webmaster:

Rutger Booy, T. 0.102.131.661

E. webmaster@conam.info

Lidmaatschap

Het Conam-lidmaatschap bedraagt € 45 per jaar. Eenmalig is een entreegeld van € 10 verschuldigd. Alle leden ontvangen het Conam Bulletin.

Redactie en vormgeving:

Hans Waldeck, redacteur; Albert Gerbel, eindredacteur

Redactieadres:

Hans Waldeck

Commissieweg 1

7957NC De Wijk

T. 0.522.443.019

E. redactie@conam.info

Aanwijzingen voor inzenden van kopij door auteurs

Auteurs worden verzocht hun teksten in het lettertype

Arial 11 in platte tekst liefst per e-mail aan te leveren. Ook de bijschriften bij foto's en andere afbeeldingen op deze wijze aanleveren. Ook foto's moeten in jpeg-formaat en minimaal in een resolutie op ware grootte van 300 dpi per e-mail aangeleverd worden met duidelijke vermelding in het fotolabel van het fotonummer. De auteurs worden verzocht zorgvuldig aandacht te besteden aan hun bronnen (bij boeken: naam auteur(s), titel boek, plaats van uitgave alsmede het jaar van uitgave en zo mogelijk de pagina waar de bron gevonden kan worden; bij artikelen: naam auteur (s), titel artikel, naam tijdschrift alsmede het jaar en de jaargang van uitgave, het nummer van de uitgave en zo mogelijk de pagina('s); bij foto's: als hiervoor of eventueel de collectie, waaruit de foto stamt) waar de bron gevonden kan worden en deze in voetnoten bij het artikel, de bijdrage, de foto of de afbeelding te vermelden. De auteur vergewist zich van eventuele publicatierechten en voldoet die onder alle omstandigheden zelf, voordat het artikel, de foto of de afbeelding ter publicatie in het Conam Bulletin wordt aangeboden. De redacteur behoudt zich het recht voor de redactie zonodig aan te passen alvorens tot plaatsing kan worden overgegaan. Publicatie van deze aangepaste redactie zal niet plaatsvinden dan na toestemming van de auteur. De redacteur behoudt zich bovendien het recht voor een aangeboden publicatie gemotiveerd te weigeren.

Onnauwkeurig of onjuist vermelde bronnen kunnen gemeld worden aan de redactie, zodat dit in een volgend Conam Bulletin hersteld kan worden. Rechthebbenden geschaad in hun (publicatie)rechten worden verzocht dit aan de redactie te melden, zodat toegezien kan worden, dat deze rechten door de auteur voldaan worden.

De auteurs blijven te allen tijde eindverantwoordelijk voor de inhoud van hun artikelen of bijdragen en voor de betaling van eventuele publicatierechten. De redactie van het Conam Bulletin noch het bestuur van de Conam zijn aansprakelijk voor eventuele onnauwkeurigheden of onjuistheden in de artikelen en andere bijdragen in het Conam Bulletin en de betaling van publicatierechten.

De Conam op internet:

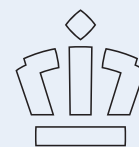
www.conam.info met informatie over Nederlandse auto- en motorfietsmerken, Nederlandse carrosserie-fabrieken, Nederlandse kentekens, publicaties, gezocht en gevonden, de complete inhoudsopgave van alle Conam Bulletins en nog veel meer.



Een DKW Meister Klasse uit 1936 in het Museo Historia Automoción van de Fundación Gómez Planche in Salamanca (foto: Hans Waldeck, De Wijk).



Een Mercedes-Benz 320 cabriolet uit 1938 in het Museo Historia Automoción van de Fundación Gómez Planche in Salamanca (foto: Hans Waldeck, De Wijk).



TNT Post
Port betaald

Indien onbestelbaar retour: de Weech 35, 8405 GN Luxwoude



Een Ford V8 Galgo (=hazewindhond) uit 1932 met een Lincoln-uitstraling in het Museo Historia Automoción van de Fundación Gómez Planche in Salamanca (foto: Hans Waldeck, De Wijk).



Jubileumnummer 2011