

De Cede motorfiets: het raadsel van Ruinerwold

Bijdrage aan de geschiedenis van een dapper Drents bedrijfje

Door: Ruud van Bijnen

Heel wat jaren geleden kwam ik in een motorblad uit 1920 een artikel tegen over een nieuw Nederlands motormerk, de Cede. Dat merk is altijd een beetje in mijn achterhoofd blijven hangen, te meer daar ik er sindsdien nauwelijks info over heb kunnen vinden. Het wordt niet genoemd in Piet Cornets boekje “De Nederlandse Motorhistorie” en tot voor enkele jaren geleden, toen ik me in het onderwerp ging vastbijten, had ik nog nooit een foto van zo’n Cede gezien. Met recht een raadselachtig merk dus. Het bedrijf was gevestigd aan de Boersteeg, later Kerkweg, in het dorp Ruinerwold bij Meppel. Het werd in 1916 opgericht als “Eerste Nederlandsche Fabriek (N.V.) van Carburateurs voor lichte en zware Brandstoffen merk CEDE” en stopte in 1921. Eind 1919, begin 1920 heeft er op bescheiden schaal motorfietsproductie plaatsgevonden. In dit artikel geef ik een chronologisch overzicht van de bedrijfsactiviteiten van de firma tussen 1916 en 1921 voor zover ik die heb kunnen nagaan. Aanhalingen van oorspronkelijke teksten zijn aangepast aan onze huidige spelling. Allereerst aandacht voor de twee naamgevers van de firma, Jules de Ceuster en Egbert Derks.

Jules de Ceuster

Over Jules de Ceuster is niet zo veel bekend. In de jaren 80 interviewden Conam-lid Jan Bakker en later Paul Sondaar zijn zoon Marcel en een deel van de onderstaande informatie is tijdens die gesprekken verkregen.

Jules wordt geboren op 2 november 1886 in Heist-op-den-Berg in België. Als motorpionier en technisch autodidact drijft hij een zaak in stationaire motoren (o.a. Lister). Als de Duitsers België binnenvallen vlucht hij, met vrouw en drie kinderen, onder wie de in 1906 in Mechelen geboren Marcel, op de fiets naar Antwerpen. Het gezin komt in augustus 1914 vanuit die stad met de boot in Vlissingen aan. Daar verblijven ze enkele weken in een oude school en vertrekken dan naar de stad Groningen, waar enige tijd wordt vertoefd in de paardenstal van de Fongers rijwielfabriek. Na enige tijd vertrekken zij naar Scheemda en daar komt Jules te weten dat er voor de elektrische centrale in Ruinerwold een hoofdmachinist wordt gezocht. Jules solliciteert, wordt aangenomen en verhuist met zijn gezin naar Ruinerwold. Het gezin raakt snel ingeburgerd en Jules gaat de enige automobiel in het dorp onderhouden, de T-Ford van dokter Larij. Als tegenprestatie wordt de familie De Ceuster vrijgesteld van dokterskosten.

RUINERWOLD. Op de electriciteitstentoonstelling werd o.m. geëxposeerd een lintzaagmachine, vervaardigd door Jules de Ceuster en B. Smilde alhier. Deze machine trok door haar vlug en goed werk zeer de aandacht van timmerlieden en rijtuigmakers. En geen wonder! Waar voor het doorzaagen met een hand- of spanzaag van dikke planken, „schalen“ en balken anders uren noodig zijn, deed deze machine dit in eenige minuten. Werd zij op de tentoonstelling in beweging gebracht door een electro-motor, zij kan ook in werking worden gesteld door draaien met de hand.

Naar we vernemen, is de machine nu verkocht voor f150.

Het technisch vernuft van De Ceuster beperkt zich niet tot verbrandingsmotoren. Bron: Meppeler Courant, 21-08-1915

Egbert Derks, aandeelhouder in de elektrische centrale, is een ondernemend man. Het is aannemelijk dat hij in gesprekken met Jules tot de conclusie komt dat er kansen liggen voor een bedrijf dat carburateurs voor “zware brandstoffen” gaat produceren. Derks heeft geen technische achtergrond en Jules wordt “technisch leider” van de nieuwe fabriek. Op 16 maart 1920 krijgt De Ceuster het Drentse provinciale nummer D-1271 toegewezen. Hij woont dan op adres B320a in Ruinerwold. Op diezelfde dag wordt de echtscheiding tussen hem en zijn vrouw Sidonia van

Links Egbert Derks, de rechter persoon zou Jules de Ceuster zijn volgens het bijschrift bij deze foto-uitsnede uit het boek “Drenten in Beweging”, zie ook afb 1920.17.



den Ouden uitgesproken. Op dat moment verblijft zij al weer in Mechelen.

Jules verhuist in september 1920 naar de Prins Hendrikstraat 36 in Meppel. In het voorjaar van 1921 wordt het bedrijf beëindigd. De Ceuster vertrekt naar Steenberg in Noord-Brabant en later naar Breda. Daar komen vader Jules en zoon Marcel De Ceuster regelmatig in het nieuws met technische innovaties, die echter geen van alle commercieel succesvol zijn (zie <https://deautovanmnopa.nl/verhalen/omwenteling-het-autowezen>).

In 1935 hertrouwt hij met Louisa Johanna Braspenning. Jules overlijdt op 24 april 1964 in het Belgische Wommelgem, zoon Marcel sterft op 10 maart 2001. Een opmerking die Marcel de Ceuster tegen Jan Bakker maakte over zijn vader: “Hij was een beetje een fantast”.

Egbert Derks Hzn.

Egbert Derks wordt geboren in Ruinerwold op 27 mei 1888 als zoon van Hendrik Derks en Zwaantje Jans. Hij wordt aangeduid met de toevoeging Hzn., Hendrikszoon. Hij volgt een studie aan de Rijkslandbouwschool in Wageningen en komt waarschijnlijk aan het hoofd te staan van een aanzienlijk boerenbedrijf, te oordelen naar de maatschappelijke activiteiten die hij ontwikkelt. In de regionale pers komen we vanaf circa 1912 zijn naam regelmatig tegen. Zo richt hij in 1912 samen met een compagnon een plaatselijk elektriciteitsbedrijf op dat overigens nooit echt succesvol wordt en een aantal jaren later aan de gemeente wordt overgedaan. Op 12 september 1916 krijgt hij het provinciale nummer D-701, zijn adres is dan B383 in Ruinerwold. Het is niet bekend of hij dan een auto of motorfiets aanschafte. Het boerenbedrijf, of een onderdeel daarvan, een eersteklas varkensfokkerij, doet hij in 1917 van de hand. Een greep uit zijn maatschappelijke activiteiten tot en met 1920:

- Secretaris vrijzinnige persvereniging “Drenthina” en redacteur propagandablad (1916)
- Secretaris van de N.V. “Het Sportterrein” te Meppel (1917)
- Secretaris Drents Landbouwgenootschap (1918)
- Secretaris harddraverijvereniging (1918)
- Hoofd bureaus Rijksdistributie (1918)
- Oprichter/voorzitter Motorclub Meppel (1920)

Derks verhuist op 13 oktober 1917 naar Meppel, als beroep geeft hij bij de gemeente op "industriële". In augustus 1919 wordt zijn adres opgegeven als Kruisstraat 8. Hij zal binnen die gemeente verschillende keren verhuizen.

Na het stoppen van zijn Cede fabriek in 1921 richt hij in Meppel een advertentieblad op, het Meppeler Nieuwsblad. Later staat hij aan de wieg van een advertentie-reclamebureau, het "Meppeler Bureau voor adviezen". Opmerkelijk is dat hij na de overname van zijn bedrijfsspannd door Harry Waelbers toch een vinger in de pap lijkt te houden bij het nieuwe bedrijf: hij wordt procuratiehouder en zal dat tot 1925 blijven getuige een bericht in de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant van 8 april 1925.

ADVERTEERDERS,
die belang hebben bij
Meppel en omliggende **Gemeenten**
vinden
DE GROOTSTE PUBLICITEIT
in het
Meppeler Nieuwsblad
(optage ruim 9200 exemplaren)
Het wordt huis aan huis gelezen van Zwartsluis-Ambt-Vollenhove tot Zuidwolde, van Staphorst-Rouveen tot Diever-Dwingeloo.
Prijs 8 cent per regel, bij contract lager.
Redactie-Adm. **E. Derks** Hzn., Bureau: Emmastr., Meppel, Tel. 136

Bron: Provinciale Drentsche en Asser Courant, 09-09-1925

Derks trouwt op 23 januari 1926, hij is dan 37 jaar, met Adriana Dina Maria Boere. Hij gaat zich steeds meer op een politieke carrière richten; hij behaalt zijn M.O. examen staatsinrichting, wordt in 1935 raadslid voor de Vrijzinnig Democratische Bond en daarna wethouder van financiën. Hij wordt voorzitter van de VVV in Drenthe, lid van Provinciale Staten en op 1 mei 1937 volgt weer een mooie stap in zijn carrière; hij wordt benoemd tot burgemeester van Westerbork. Op 1 augustus 1941 maakt hij een volgende stap: hij wordt benoemd tot burgemeester van Haarlemmermeer. Hij is dan lid van de NSB. Minder dan drie jaar later wordt daar overigens een nieuwe burgemeester benoemd. Op 30 mei 1944 wordt de echtscheiding met zijn vrouw uitgesproken. Zij woont dan in Assen, hij in Hoofddorp. Derks hertrouwt al in augustus met de 23 jaar jongere Anna Klemkerk. Dit huwelijk wordt in januari 1948 weer ontbonden. Derks overlijdt op 2 december 1965 in Amsterdam.

Egbert Derks op latere leeftijd. Bron: Beeldbank Ruinerwold



1916: Een voorzichtig begin

Het is aannemelijk dat Jules de Ceuster met zijn technische achtergrond een belangrijke rol heeft gespeeld bij het plan om petroleum-carburateurs te gaan vervaardigen. In de zomer van 1916 begint de benzineschaarste zich te doen voelen door de steeds stijgende prijzen en vele automobilisten en motorrijders beginnen zich af te vragen of het overschakelen op een goedkopere brandstof zoals petroleum, geen goed idee is. Vanwege de oorlogsomstandigheden staat de import van buitenlandse producten

op een laag pitje, dus er liggen kansen voor een Nederlandse industrie. Later zal duidelijk worden dat, volgens bewering van de firma, in februari 1917 al ongeveer 8 maanden met de carburateur is proefgedraaid op verschillende voertuigen, dus de ontwikkeling zal vóór de zomer hebben plaatsgevonden.

De vroegst bekende vermelding in de pers van de nieuw op te richten fabriek in N.V. vorm zien we in de Meppeler Courant (hierna aan te duiden als MC) van 19 augustus 1916. Er is dan sprake van een houten gebouwtje op perceel E455 aan de Boersteeg, (later Kerkweg) en naast de heren De Ceuster en Derks is er één leerjongen in dienst. Op 30 september volgt een positief stukje in de krant:

RUINERWOLD. Het benzine-vraagstuk voor motorrijwielen en automobielen opgelost! Nu Engeland geen benzine voor ons land meer doorlaat en dientengevolge door de autoriteiten hier op den aanwezigen voorraad beslag is gelegd, hebben vele auto-garages in de groote steden haar zaak moeten stopzetten.
Toch behoeft het gemis aan benzine geen zorg te baren! Door de hier opgerichte Eerste Nederlandsche Fabriek van carburators worden n.l. carburators, merk Cede, in den handel gebracht, die uitsluitend gevoed worden met petroleum en zoo ingericht zijn, dat bij alle snelheden een goed mengsel van lucht en gas wordt verkregen, zoodat niet de minste damp en reuk ontstaat. De proeven, genomen met een motorrijwiel, zijn schitterend geslaagd. Echter zijn deze carburators ook voor alle automobielen geschikt.

1916.1, bron: Meppeler Courant 30-09-1916

Benzinenoed!
CEDES-CARBURATORS
voor MOTORS en AUTOMOBIELEN.
75 % minder benzineverbruik.
Ook voor petroleum.
Vraagt prijs en inlichting bij •
G. en H. J. LUTEN.
Rijwielen en Motoren.
HALFWEG.

1916.2 Het lijkt erop dat in ieder geval in november 1916 er al carburateurs leverbaar zijn al is er bij deze adverteerder nog enige onwennigheid over de productnaam. Deze carburateurs zullen dus nog in het houten fabriekje zijn vervaardigd want het nieuwe stenen gebouw wordt pas in februari 1917 opgeleverd. De claim dat het benzineverbruik 75% minder is, is wel heel opmerkelijk. Bron: Meppeler Courant 01-11-1916.

Eerste Nederlandsche Fabriek (N.V.)

VAN

CARBURATEURS voor lichte en zware brandstoffen

Merk „CEDE”

RUINERWOLD (DR. HOLLAND).

Directeur: E. DERKS Hzn. — Technisch Leider: JULES DE CEUSTER.

Intercommunaal Telefoon No 3.

Telegram-Adres: „CEDE.”

VERNIKKEL-INRICHTING.

1916.3 Het eerste type briefhoofd van de firma, december 1916. “Carburateur” en “Carburator” worden vrijelijk door elkaar gebruikt. Bron: archief gemeente De Wolden.

Opmerkelijk is overigens dat er aanvankelijk ook geadverteerd wordt met “gewone” benzinecarbureurs. Om niet afhankelijk te zijn van één soort product biedt het bedrijf al snel ook “Koperen kraantjes, smeertoestellen en benzine – en petroleumfilters” aan en in de loop van zijn bestaan zal Cede zich steeds aanpassen aan de veranderende marktomstandigheden. De productieprocessen zijn ook niet erg ingewikkeld: de producten worden gegoten en vervolgens nabewerkt en al dan niet van een nikkelafwerklaag voorzien. Diverse kleine delen zullen op draai- en freesbank vervaardigd kunnen worden.

In september meldt de Meppeler Courant dat de fabriek spoedig zal worden uitgebreid met een stenen gebouw van 17 x 6 meter, dat onderhands is aanbesteed aan timmerman H. Smilde, die het werk in februari 1917 af zal moeten hebben. Opmerkelijk is dat deze aanbesteding klaarblijkelijk eerder plaatsvindt dan de vergunningaanvraag bij de gemeente, die pas op 11 december wordt gedaan. Op dit eerste type briefhoofd is alleen sprake van carburateurs, latere briefhoofden maken melding van meer producten. De administratie van het bedrijf wordt waarschijnlijk gevoerd vanuit het woonhuis van Derks.

Deze fabriek is het vierde bedrijf in Ruinerwold, dat op 4 km afstand van Meppel ligt en is aangesloten op het spoorwagennet.



1916.5 Een vroege personeelsadvertentie. Bron: Meppeler Courant 25-11-1916

1917: Een nieuw fabrieksgebouw en uitbreiding van activiteiten

De plaatselijke timmerman heeft eind 1916, begin 1917 in enkele maanden tijd het nieuwe fabrieksgebouw met een oppervlak van 102 m² gerealiseerd. Van de buitenzijde van dit nieuwe gebouw zijn maar enkele afbeeldingen bekend, een schilderij en een foto (afb.1917.1 en 1917.2). Met het interieur zullen we later kennismaken. Het zou kunnen zijn dat het pandje rechts een woonhuis is dat al op het perceel stond, dat eigendom is van de familie Derks en oorspronkelijk kadastraal wordt aangeduid als “hooiland”. De afmetingen ervan zijn 5 x 8,25 meter (bron: bouwtekening generatorkamer 1918). Beide afbeeldingen zijn van na 1918; oorspronkelijk stond het bedrijfsgebouw links los, het middendeel is er in 1918 tussen gebouwd als generatorkamer. Op het schilderij is goed te zien dat de voorgevel niet symmetrisch is, maar afgekort. Het oorspronkelijke houten gebouwtje is niet zichtbaar op schilderij en foto en is mogelijk dan al afgebroken. Bij de opheffingsverkoop in 1921 blijkt dat er nog een tweetal ander gebouwen op het perceel staan: een ijzeren loods van 6,60 x 4,50 en 3 m hoog en een houten loods van 6,75 x 4 m met een nokhoogte van 3,70 m, afgedekt met asfaltpapier. Volgens gegevens van het kadaster is de totaaloppervlakte van “woning, fabriek en erf” 710 m².

Van 26 februari tot en met 10 maart wordt in Utrecht de eerste Jaarbeurs gehouden. Cede is present, en zowel de bladen Autoleven, Het Motorrijwiel en De Motorkampioen besteden in hun beschrijving van de Jaarbeursstands aandacht aan het nieuwe Nederlandse product. De redacteur van Autoleven wijdt er enkele zinnestjes aan en wenst het nieuwe bedrijf veel succes.

Naar we vernemen, zal de Eerste Nederlandsche fabriek van „Cede”-carbureurs alhier, tot nu toe een houten gebouwtje, vervangen worden door een steenen gebouw van 17 M. lang en 6 M. breed, zoodat er plaats zal zijn voor meer werklieden en meer machines. Het bouwen is onderhands aanbesteed aan den timmerman H. Smilde alhier, die het werk begin Februari gereed zal moeten hebben. Een en ander is zeker wel een bewijs, dat de „Cede”-carbureurs wel afname vinden.

1916.4 In de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 8 december 1916 wordt, twee maanden na de publicatie in de MC, ook aandacht besteed aan de nieuwbouw. “Naar we vernemen” zou kunnen betekenen dat Derks de tekst zelf heeft aangeleverd en dan leest de laatste zin zeker als een mooie reclame.



1917.1 Bron: Beeldbank Ruinerwold

Het Motorrijwiel van 2 maart wijdt ook een artikel aan de Jaarbeurs en schrijver Henri Meyer vindt de beurs een geslaagd experiment, hoewel hij de vele kat-uit-de-boom kijkende bedrijven hekelt; vrijwel de voltallige Nederlandse auto- motor- en rijwielindustrie ontbreekt. Over de Eerste Nederlandse Carburatorfabriek merkt hij op: “Vervolgens is er de eerste Ned. Fabriek van Carburators uit Ruinerwold, met een bescheiden étalage van vergassers voor benzine en petroleum, van welke laatste de vlotterkamer dubbelwandig geconstrueerd is, om de brandstof door

middel van de uitlaatgassen op de vereiste temperatuur te kunnen brengen. Extra luchtregeling en verstelbare sproeier-openingen vormen verder de hoofdkenmerken van deze carburator, waarvan de algemene afwerking nog voor verbetering vatbaar lijkt.” Een meer inhoudelijke beschrijving met afbeeldingen van de hand van A.B. Japikse lezen we in De Motorkampioen van 9 maart.



1917.2 Na de bedrijfsbeëindiging in 1921 trekt Harry Waelbers in het pand en begint daarin de Eerste Nederlandsche Spatborden Fabriek. De firma zal pas in 1929 de fabrieksruimtes aankopen. Naast hem staan oudste dochter Marie en echtgenote Johanna. Rechts bij de motor zien we zonen Gerard en Hennie. De motorfiets is zeker een lichte tweetakt en zou zo maar een Cede kunnen zijn; volgens overlevering (M. de Ceuster) heeft Waelbers bij de verkoop ook een Cede motorfiets verworven. De Boersteeg is bestraat, maar erg smal. De panden zijn jaren geleden al gesloopt. Bron: H. Waelbers

De "Cede" carburateur

In een der monsterkamertjes op de Utrechtse Jaarbeurs had ik gelegenheid tot een voorlopige kennismaking met het product der eerste Nederlandse Carburateurfabriek te Ruinerwold. Wat ik daar van dat toestelletje zag kwam mij voor de moeite ener bespreking wel waard te zijner afwachting van een beproeving, welke ik later hoop te doen. Volgens mededeling van de constructeur, de heer Jules de Ceuster, is deze carburateur bij uitstek geschikt voor petroleum in plaats van benzine, en wees een beproeving van ongeveer 8 maanden op een Eysink, zowel als op een Thiem motorrijwiel en een automobielmotor, dat het toestelletje

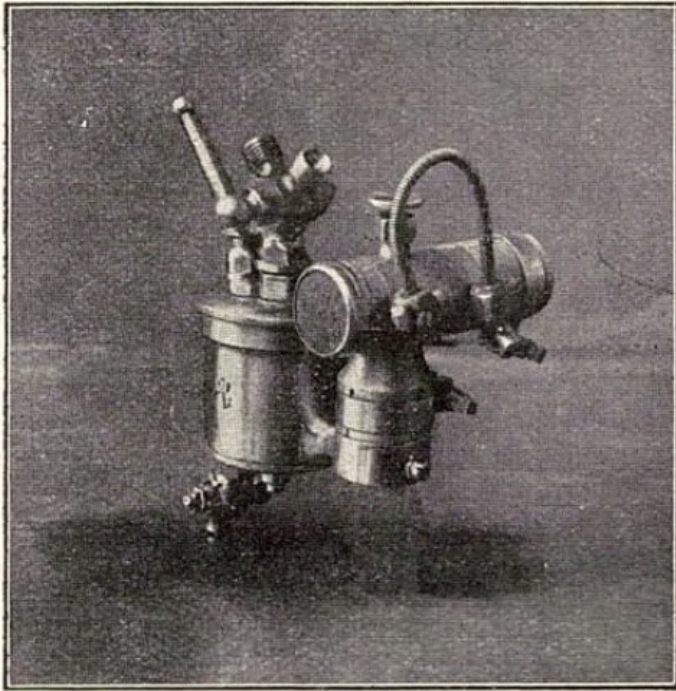


Fig. 1.

1917.3 Bron: De Motorkampioen 09-03-1917

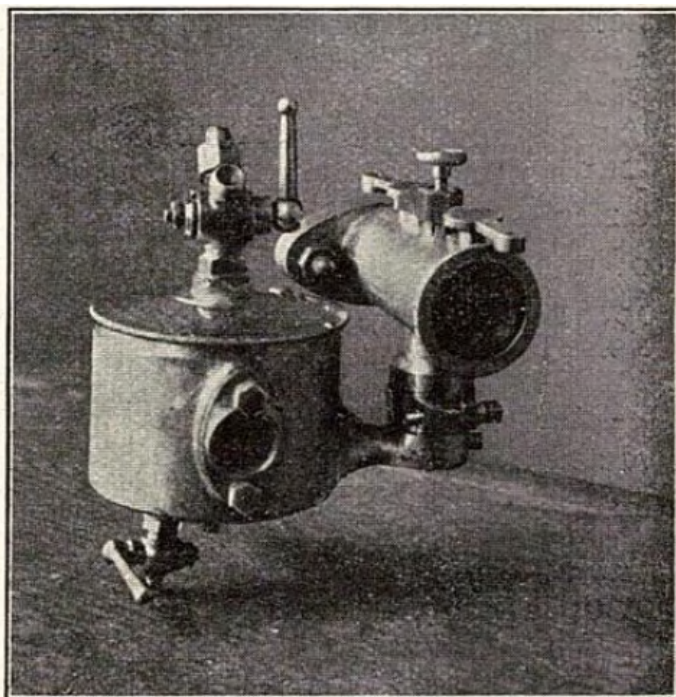


Fig. 2.

1917.4 Bron: De Motorkampioen 09-03-1917

goed voldoet; ook zou de motor direct op petroleum aanslaan. De afbeelding in fig. 1 geeft een carburateur aan zonder, die van fig. 2 een dito met voorverwarming van de vlotterkamer weer.

Uitgaande van het zeer juiste standpunt, dat verwarming der lucht het effect van de motor vermindert, wordt nl. alleen de brandstof matig verwarmd, zodat deze bij het aanzuigen verdampst en niet alleen maar verstuift.

Nog een paar andere kenmerken zijn karakteristiek voor deze carburateur en wel de verstelbare sproeier, de plaatsing van die sproeier ten opzichte van de mengbuis, en de beweging van lucht en gasklep. In fig. 3 en 4 is een tekening van de Cede carburateur gegeven, waaruit de constructie duidelijk te zien is. Vanuit de vlotterkamer 1 vloeit de brandstof naar de sproeier 2 (fig. 4) met tamelijk wijde opening. Deze opening wordt met behulp van een naald 3 vanaf de zitplaats van de berijder naar wens vernauwd of verwijd. Vooral voor tweetakt motoren is dit m.i. een goed ding, omdat men met één enkele sproeier zowel voor langzaam als voor snel rijden klaar is. Het mondstuk bevindt zich aan de onderzijde van de cilindrische mengbuis 4, waarin aan de linkzijde lucht wordt aangezogen door een gaasdeksel 5 terwijl aan de rechterzijde het mengsel naar de zuigleiding van de motor gaat. Links van de sproeier bevindt zich in die mengbuis de luchtklep en rechts de gasklep 7. Deze beide kleppen zijn bevestigd op asjes 8 en 9, welke buiten de buis 4 voorzien zijn van vierkante blokjes 10 en 11. Aan het blokje 10 van de luchtklep is, met behulp van een kettinkje, de bowden binnendraad 12 bevestigd, terwijl de buitendraad 13 tegen een knop 14 steunt.

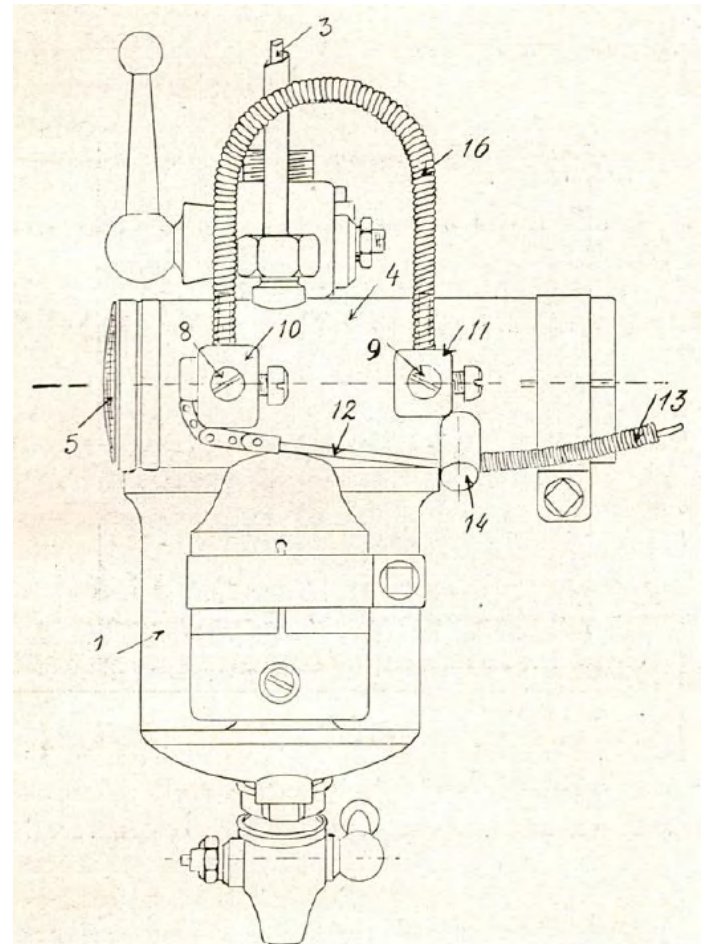


Fig. 3.

1917.5 Op de constructie met het spiraalveertje dat de beweging van de gas- en luchtklep koppelt vragen Derks en De Ceuster octrooi aan op 20 januari 1917; het octrooi wordt uiteindelijk pas op 8 mei 1919 verleend (NL3526). Bron: De Motorkampioen 09-03-1917

Hiermede zou dus alleen de luchtklep worden bewogen, doch, om een éénhefboomcarbureteur te verkrijgen, is het blokje 11 van de gasklep op bijzondere wijze met dat van de luchtklep verbonden, met vermijding van stangetjes, scharnieren enz. In ieder blokje zit nl. een kort, van schroefdraad voorzien pennetje; op die twee pennetjes zijn de uiteinden van een spiraalveertje 16 geschroefd, dat hoefijzervormig is gebogen. Wordt nu het blokje 10 gedraaid, dan draait het blokje 11 ook mede, terwijl geen aparte veer meer nodig is voor terugbewegen van de bowendraad. Is nu eenmaal de onderlinge stand van lucht- en gasklep voor de motor ingesteld, dan behoeft hieraan verder niets gewijzigd te worden. Indien deze gecombineerde regeling juist uitgevoerd is, is dit werkelijk een stap in de goede richting. Vanaf het stuur, ofwel de zitplaats van de bestuurder, regelt men dan met één handel, terwijl voor kleine of grote snelheden de wijde van de sproeier een weinig wordt gewijzigd. Onder aan de vlotterkamer zit nog een aftapkraantje dat m.i. bij alle carbureteurs aanwezig moest zijn. Gewoonlijk toch is de vlotterkamer bij thuiskomst nog gevuld en die hoeveelheid benzine verdampt in de garage of, wat erger is, in de vestibule waar men z'n motorfiets neerzet. Wie

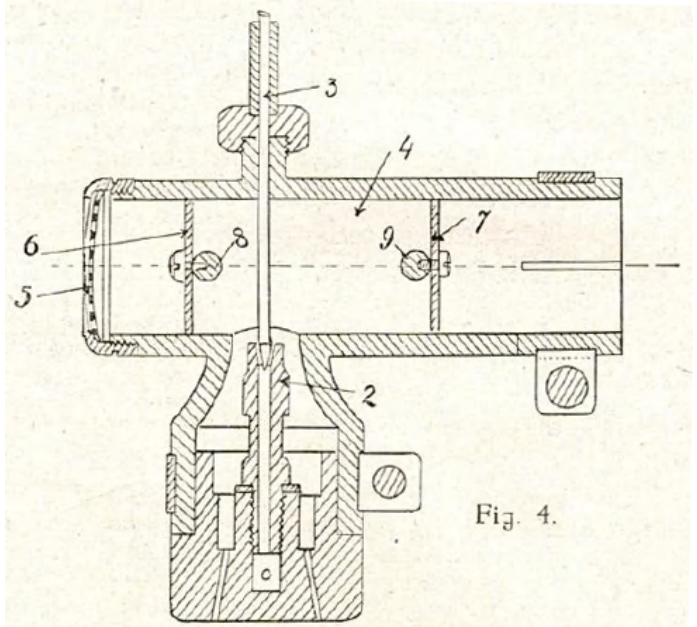


Fig. 4.



Stand 179 a. Eerste Ned. fabriek v. Carbureteurs. VEREENIGDE FOTO-BUREAUX, A'DAM

1917.6 3 Bron: De Motorkampioen 09-03-1917

in de tegenwoordige dure-benzine-tijd benzol gebruikt, mag z'n neus wel dicht houden als hij in de buurt van zijn op stal staande motorfiets komt. Zoals ik reeds mededeelde, hoop ik binnenkort een Cede-carbureteur op mijn tweetakt motorrijwiel te beproeven, teneinde de resultaten daarvan te kunnen mededelen."

Concluderend kunnen we zeggen dat de beschrijving van Japikse geen ongunstig beeld van de carbureteurs geeft, maar dat hij zijn uiteindelijke oordeel laat afhangen van een rijtest met zo'n apparaat op zijn tweetakt motor. Of die ook werkelijk heeft plaatsgevonden is niet bekend, er is in ieder geval niets meer over gepubliceerd in De Motorkampioen. Wat niet duidelijk wordt zijn de praktische details zoals of een leek de afstelling wel voor elkaar krijgt en of er kabels en manettes worden bijgeleverd.

1917.7 Cede heeft zijn producten uitgesteld in een monsterkamer(tje). Wel met verwarming, zie kachel(tje) links in de hoek. Bron: De Motorkampioen 09-03-1917
Linker foto automotor; midden Thiem en rechts Eysink.
Bron: Auto-Leven

Maar is het allemaal wel zo rooskleurig als wordt voorgesteld? Al in Het Motorrijwiel van 3 februari, dus nog voor de Jaarbeurs-publiciteit, gooit een lezer een balletje op of het aanschaffen van een Cede carburateur een goed plan is. Redacteur Henri Meyer is wat voorzichtig in zijn antwoord en geeft duidelijk aan dat voorverwarming van de petroleum nodig is, iets wat in het artikel van Japikse niet duidelijk wordt gesteld. Cede zelf geeft in een advertentie in Auto-Leven aan dat de motor gemakkelijk aanslaat, "zelfs op petroleum".

In de motorpers lezen we in het voorjaar verschillende uitgebreide artikelen over het gebruik van petroleum in benzinemotoren. Over het algemeen zijn die artikelen erg kritisch: een benzine-motor is niet geconstrueerd om op petroleum te werken. Met allerlei kunstgrepen kan een motor wel op petroleum lopen, maar de kracht van de motor neemt duidelijk af en het is lastig om steeds een goed mengsel voorhanden te hebben bij verschillende belastingen van de motor. Ook moet de petroleum voorverwarmd worden en kan een motor pas op petroleum lopen als hij goed warm is. Dat betekent dat er eerst op benzine gestart moet worden en kan pas na enkele kilometers overgeschakeld kan worden op petroleum. Bij koud weer kan dat nog veel langer duren. Ook zal er op de motorfiets of in de auto ruimte gemaakt moeten worden voor een extra tankje voor de "startbenzine". Met een driewegkraan kan dan de passende brandstof gekozen worden. Omdat petroleum en benzine een verschillend soortelijk gewicht hebben zouden er eigenlijk twee vlotterkamers aanwezig moeten zijn. Die heeft de Cede carburateur niet, dus moet er na elke rit de overgebleven petroleum worden afgetapt uit de vlotterkamer.

Vragenbus voor motorwielrijders.

Vragen voor deze rubriek kunnen direct gezonden worden aan den heer HENRI MEYER, Villa Zonnebloem, Arnhem.

Vraag: Door de schrikkelijke duurte der benzine, wilden wij een Cede carburator laten komen. Kan zoo'n carburator ook gemonteerd worden aan een Sun Vitesse tweetact motorrijwiel? Gaarne hoorden wij ook nog even van u of het ook ernstige nadeelige gevolgen kan hebben voor den motor.

Antwoord: Ongetwijfeld kan zoo'n petroleum carburator op bedoeld tweetact motorrijwiel gemonteerd worden. De eenige omslag is, dat de motor op benzine moet werken, totdat de uitlaatgassen, die gedeeltelijk rond de dubbelwandige vlotterkamer worden geleid, de petroleum voldoende hebben verhit om deze vloeistof te kunnen vergassen.

Bij een tweetact met krukast-compressie bestaat echter de kans, dat de brandstof in de kruk-kamer weer gedeeltelijk condenseert, waardoor en de carburatie en de smering ongunstig beïnvloed kunnen worden. In het gunstigste geval kan een benzine-motor met niet te hoge compressie op petroleum werken, doch bij maximale belasting zullen zich heel licht verschijnselen van zelfontbranding der gaslading voordoen. Van een gewonen benzine-motor kan men niet zoo maar in drie tellen een petroleum-motor maken.

H. M.

1917.10 Bron: Het Motorrijwiel 09-03-1917

Carburators "Cede"

(NEDERLANDSCH FABRIKAAT)

voor **BENZINE** en **PETROLEUM**

levert DE EERSTE NEDERLANDSCHE FABRIEK
VAN CARBURATORS te Ruinerwold (Dr.) Holland

DEZE CARBURATOR MUNT UIT DOOR:

buitengewoon zuinig brandstofverbruik;
eenvoudige regeling;
gemakkelijk aanslaan, zelfs op petroleum;
geen voetaanslag;
solide afwerking;
gemakkelijke aan te brengen op iederen motor.

De Cede Carburator is thans een ware uitkomst

Bestelt nog heden een „Cede” Carburator voor petroleum!

Een vies karweitje omdat petroleum nu niet bepaald naar roosjes ruikt en het lastig verdampt, dus op je handen en kleding kan blijven zitten. De verstelbare sproeier moet ook het verschil in vlotterniveau opvangen als van de ene naar de andere brandstof wordt overgeschakeld. Over de Cede carburateur wordt in een van deze artikelen nog opgemerkt: "alhoewel deze fabriek ongetwijfeld nog een hele ontwikkelingsgeschiedenis zal hebben door te maken komt haar de eer toe, de eerste in Nederland te zijn die het moeilijke vraagstuk voor auto- en rijwielmotoren heeft aangedurfd."

In de praktijk lijkt overschakelen op een petroleumcarburateur dus nog niet zo gemakkelijk en potentiële klanten die de artikelen in de motorbladen lezen zullen dus wel hun twijfels hebben. In geen enkele advertentie van Cede wordt ook aangegeven dat je als geïnteresseerde een brochure kunt bestellen of prijsinformatie kunt opvragen. Want dat is natuurlijk ook nog een argument: hoe verhouden zich de kosten van een nieuwe Cede carburateur met alle extra's tot de brandstofkosten die je met je bestaande carburateur hebt?

Cede is dan wel de eerste Nederlandse fabriek voor carburateurs voor zware brandstoffen, maar er is ongetwijfeld concurrentie van bestaande merken. Zo levert het bekende Duitse merk Pallas ook carburateurs voor gebruik op petroleum.

BENZINE-GEBREK

Enorme benzine **BESPARING** wordt gegarandeerd door aanbrenging van een **PALAS-CARBURATEUR**

of een

PALAS-PETROLEUM-CARBURATEUR

MAATSCHAPPIJ „GESTOR”

UTRECHT

1917.11 De concurrentie, in de vorm van de Duitse Pallas carburateur (met spelfout). Bron: Auto-Leven

Vanaf april 1917 adverteert de firma in "Auto-Leven" dat er naast de carburateurs nu ook leverbaar zijn: "koperen kraantjes in diverse afmetingen, volgens model of tekening, smeertoestellen, benzine- en petroleumfilters" (zie afb 1917.14). Deze producten zullen later regelmatig worden aanbevolen in advertenties, maar een catalogus of lijst van beschikbare producten wordt nooit vermeld.

In de biografie van Derks is al aangegeven dat hij meer aan zijn hoofd heeft dan alleen de Cede fabriek. Naast aandeelhouder van de mede door hem opgerichte elektriciteitsmaatschappij is hij ook eigenaar van een varkensfokkerij. Die wordt in april van de hand gedaan en zo ontstaat er mogelijk weer extra investeringsruimte voor komende uitbreidingen van de fabriek.

1917.14 Bron: Auto-Leven 20-06-1917

RUINERWOLD. Wegens opheffing der boerderij heeft de heer E. Derks Hzn., alhier, zijn fokstation van het volbloed veredelde Duitse Landvarken overgedaan aan de heeren Gebr. Kienecker te Odoorn.

Het station werd door den heer Derks opgericht in 1910 met aanvankelijk 3 zeugjes en 1 beer, geïmporteerd uit Duitsland. In 1912 bezocht de heer D. persoonlijk de grootste fokkerijen in Westfalen en kocht daar toen de beste exemplaren aan, waarvan de ouders en voorouders de eerste en kampioensprijs op de groote Duitse tentoonstellingen hadden verworven.

Het fokstation hier had een goeden naam, aangezien fokmateriaal verkocht werd naar alle streken van ons land, terwijl ook verschillende fokstations in Drenthe fokdieren van hier betrokken.

Waar in deze omgeving veel aan de varkensfokkerij wordt gedaan, is het wel vreemd, dat zich hier geen liefhebber voor overname van het station aanbod.

1917.12 Derks trekt zich terug uit het boerenbedrijf. Bron: Meppeler Courant 25-04-1917

Gevraagd

Bankwerkers en eenige flinke Jongens.

Eerste Ned. Carburator-fabriek, Ruinerwold.

1917.13 In juni wordt er weer personeel gevraagd, uitbreiding van de zaken of verloop? Bron: Meppeler Courant 20-06-1917

Op 11 augustus meldt de MC: "Naar we vernemen, zal de verleden jaar hier opgerichte "Eerste Nederlandsche Fabriek van Carburators voor lichte en zware brandstoffen" nu reeds uitgebreid worden met een zandstraalinrichting ter vervanging van het tijdrovende vijlen, een smederij en een kopergieterij." Kort daarop slaat het noodlot toe als op 28 september in de nacht een houten

Eerste Nederlandsche Fabriek van

CARBURATORS

voor lichte en zware brandstoffen

Merk „CEDE”

RUINERWOLD (Dr.) Holland.

INTERC. TEL. No. 3.

Carburators voor alle explosie-motoren, zoowel voor benzine als petroleum. Koperen kraantjes in diverse afmetingen, volgens model of tekening. **SMEERTOESTELLEN.** **BENZINE- EN PETROLEUMFILTERS.**

UITSLUITEND NEDERLANDSCH FABRIKAAT.

bijgebouw waarin onder andere de nikkelinrichting is ondergebracht, tot de grond toe afbrandt. De Meppeler Courant meldt "Niets was verzekerd."



1917.15 Kort na de brand wordt er weer personeel gevraagd.
Bron: Meppeler Courant 06-10-1917

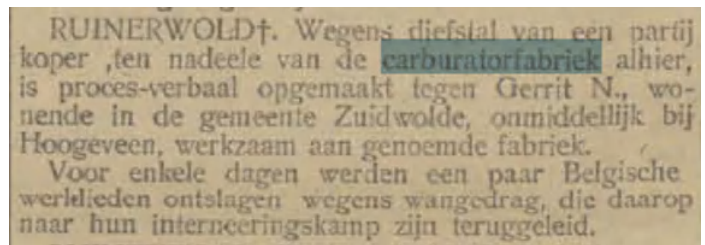
In november lezen we in de Meppeler Courant dat er klachten zijn over de elektriciteitslevering in Ruinerwold. Dan blijkt ook dat er plannen zijn van de aandeelhouders, waarvan Derks één van de belangrijkste is, de vennootschap te ontbinden en te liquideren. Uiteindelijk zal de gemeente de zaak overnemen, nadat er door een onafhankelijk bureau een uitgebreid onderzoek is gedaan om de overname-waarde te bepalen.

In december wordt er een vervoersverbod voor benzine afgekondigd, er mag ook geen benzine in de tank vervoerd worden en deze bepaling komt dus feitelijk neer op een rijverbod. Dat zal de verkoop van carburateurs ook bepaald geen goed doen. Het bedrijf moet dus op zoek naar nieuwe producten.

1918: Bouw eigen generatorkamer, verdere uitbreiding producten

Op de tweede Jaarbeurs, die van 25 februari tot 9 maart 1918 wordt gehouden verdeeld over diverse plekken in de binnenstad van Utrecht is Cede weer van de partij. Redacteur Japikse van De Motorkampioen meldt in de uitgave van 15 maart: "Op het gebied van carburateurs is onze oude kennis van het vorige jaar weer vertegenwoordigd, namelijk de Cede-fabriek te Ruinerwold (Drenthe). De stand, thans ingenomen, is heel wat groter dan die van het vorige jaar. Dit is dan ook in overeenstemming met de groei der fabriek. Voor anderhalf jaar werd deze begonnen in een schuurtje door de heren De Ceuster en Derks, met een jongen als hulp. Thans is het een ruim, geheel elektrisch gedreven fabriekje met een 40-tal werklieden. Naast de Cede-carburateur, welke verleden jaar door mij werd beschreven, wordt thans nog een ander type gemaakt, de J.M. 3, zo genoemd omdat het een product is van de samenwerking van de onze lezers welbekende Jérôme Mertens, met de Cede-fabriek." Het Motorrijwiel heeft ook een nieuwtje betreffende Cede: in de uitgave van 15 maart lezen we "(...) een bewijs, dat ook deze fabriek, nu het automobilisme tijdelijk lamgeslagen is, de bakens heeft weten te verzetten, kon men in haar monsterkamer vinden in de door haar gefabriceerde dubbele driepolige afsluiter voor draaistroommotoren, welke zij reeds aan verschillende fabrieken heeft geleverd, voor de regeling van de aandrijving van werktuigmachines."

Tot nu toe wordt de elektriciteitsvoorziening van de fabriek verzorgd door de verderop in de straat gelegen elektrische centrale, waarvan Derks dan nog aandeelhouder is. Op 12 maart vraagt hij vergunning aan bij de gemeente om een generatorkamer en een machinekamer te mogen bouwen, "naast de onmiddellijk daaraan grenzende fabriek." In de praktijk betekent dit dat tussen het los-



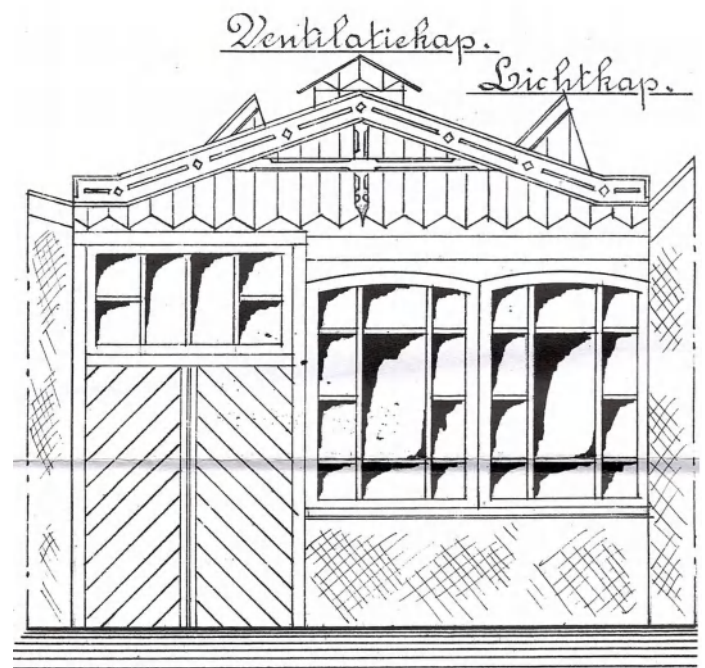
1918.1 Na de brand afgelopen september nu weer tegenslag in de vorm van diefstal en wangedrag van personeel.

Bron: Meppeler Courant 09-03-1918

staande huis en de fabriek de bestaande ruimte wordt opgevuld. Het 5 meter brede gebouwtje wordt verdeeld in twee ruimtes; in de machinekamer, die volgens de ingediende bouwtekening de afmetingen heeft van 8,25 x 3 meter zal worden ondergebracht een Crossley 40pk zuiggasmotor, in de generatorkamer van 8,25 x 2 meter vinden we een 220-380 Volt 50 kW draaistroomgenerator, die stroom levert voor 30 elektromotoren die worden gebruikt voor de aandrijving van de werktuigmachines.

Het genoemde aantal elektromotoren lijkt niet erg overdreven, want we zullen later zien dat bij de openbare verkoop van de inboedel op 11 mei 1921 er 25 elektromotoren ter overname worden aangeboden.

Vooraanzicht.



1918.2 Als we de bewaard gebleven aanzichttekening vergelijken met het aanzicht op afb. 1917.2 blijkt dat de uitvoering van de nieuwe generatorkamer in de praktijk toch wat soberder is als wat de tekenaar in gedachten had.

Bron: Archief gemeente De Wolden

De fabriek is zijn activiteiten duidelijk aan het uitbreiden: in een briefhoofd van begin 1918 zien we dat aan de bekende producten nu ook zijn toegevoegd "waterleiding en gaskranen in alle afmetingen en modellen" en in een advertentie in De Motorkampioen van 4 april adverteert men met "auto- en motoronderdelen".

In de zomer gaat de uitbreiding van het leveringsprogramma

„CEDE” Carburators
voor
lichte en zware brandstoffen.

SMEERTOESTELLEN
voor
Motorfietsen en Automobielen.

Complete **STUURREGELINGEN.**

BENZINEKRAANTJES.
COMPRESSIEKRAANTJES.
AFTAPKRAANTJES.

Waterleiding en Gaskranen
in alle afmetingen en modellen.

FILTERS
voor
MOTOREN en AUTOMOBIELEN.
voor alle soorten brandstoffen.

KOPERGIETERIJ.

1918.3 Briefhoofd maart, nu ook met vermelding “waterleiding en gaskranen in alle afmetingen en modellen. Bron: Archief gemeente De Wolden.

RUINERWOLD. Bij het smelten van koper kreeg Goede Vrijdagnamiddag een Belgisch werkmán, werkzaam op de carburatorfabriek alhier, een deel van de gloeiende massa, die plotseling uiteenspatte, in het gezicht. Direct werd onze dokter ontboden, die na onderzoek constateerde, dat gelukkig de oogappels niet waren geraakt, zoodat geen blindheid is veroorzaakt. Natuurlijk is het gelaat erg geschonden, en had de man veel pijn. Een ander werkmán kwam er beter af en kreeg alleen een deel van de gesmolten massa over de kleeren.

1918.4 Na brand, diefstal, wangedrag nu weer andere tegen-slag... Bron: Meppeler Courant 03-04-1918

verder: in de Meppeler Courant van 24 juli wordt gemeld dat er sprake is van het bijplaatsten van een aparte afdeling voor het fabriceren van carburators voor de vliegmachines van ons leger en een afdeling voor het fabriceren van eenvoudige en goedkope zuiggastoe-stellen.

De firma heeft in het voorjaar een Crossley zuiggasmotor laten installeren. Het idee achter een zuiggasgenerator is dat je zelf je brandbare gas voor de motor produceert en geen benzine of petroleum nodig hebt. Basisbrandstof kan zijn steenkool, hout of turf. Lucht en waterdamp worden over gloeiende kolen geleid waardoor de koolstof grotendeels onvolkomen verbrandt tot kooldioxide en de waterdamp wordt ontleed zodat een gasmengsel ontstaat dat hoofdzakelijk samengesteld is uit kooldioxide, waterstof en stikstof. Na zuivering en afkoeling kan het

„CEDE” FABRIEKEN,
MEPPEL.
—:— **Carburators.** —:—
Auto- en Motor-Onderdeelen.

1918.5 De fabriek richt zich op weer nieuwe activiteiten. Bron: De Motorkampioen 04-04-1918

gasmengsel, dat een relatief lage verbrandingswaarde heeft, aan de motor worden toegevoerd.

Mogelijk heeft De Ceuster de Crossley installatie eens goed bekeken en het idee opgevat dat, gezien de aanhoudende benzine- en petroleumschaarste, er in ons land een markt is voor zuiggasgenerators en dat Cede hier een interessant nieuw product in de markt kan zetten.

NIEUW! NIEUW!
„CEDE”
Patent Zuiggasgenerators.
de eenige vervoerbare Zuiggasgenerator, welke aan alle eischen voldoet en aan iederen motor van 1½—20 PK. is aan te brengen, zoowel voor vervoerbare en stationnaire motoren, als vrachtauto's en bootmotoren, zonder krachtverlies voor den motor. Enorme besparing aan brandstof. Vraagt prijsopgave en inlichtingen. Waar nog niet vertegenwoordigd soliede agenten gevraagd.
„CEDE”-Fabrieken
— Ruinerwold, Tel. Interc. No. 3. —
Kantoor: Meppel, Tel. Int. No. 241.

1918.6 Het is niet terug te vinden of De Ceuster daadwerkelijk patent heeft aangevraagd op de generator. Bron: Schuttevaer 28-09-1918

Cedefabrieken Ruinerwold
vraagt voor de afdeling **Kopergietenrij**
eenige flinke JONGENS
en voor de afdeling **Generatorbouw**
eenige Monteurs-Bankwerkers.
Zij die kennis hebben van motoren genieten de voorkeur.
Aanmelding aan de fabriek.

1918.7. Voor het nieuwe product is ook nieuw personeel nodig, getuige deze advertentie in de Meppeler Courant van 5 oktober.

1919: Vliegtuigcarburateurs en reparaties aan auto's en motorfietsen

Arrond. Rechtbank te Assen.
Zitting van 6 Jan.

Albert K., smid te Meppel, thans gedetineerd, wordt beschuldigd van diefstal van een hoeveelheid oud koper, toebehoorende aan den heer E. Derks, bij wie bekl. op de fabriek werkzaam was. Bekl. ging op 22 Nov. van de fabriek naar zijn woning, en werd aangehouden; het bleek, dat bekl. bij zich verborgen had een hoeveelheid van 5 à 6 K.G. oud koper. Bekl. bekende, toen dat hij het koper uit de fabriek had weggenomen. De getuige J. de Ceuster verklaart heden, dat het bij het opmaken van de balans bleek, dat er ongeveer 70 à 80 K.G. koper werd vermist, men kreeg vermoeden op bekl. en hij werd daarom aangehouden, met het bekende gevolg. Bekl. is reeds eerder door de rechtbank wegens diefstal tot een voorwaardelijke straf veroordeeld. Het O.M. acht het ten laste gelegde bewezen en eischt voor bekl. 9 maanden gev. straf.

De verdediger, Mr. A. Kloekers, wijst er op, dat bekl. niet veel verdient en zodoende tot den diefstal is gekomen. Spr. beveelt bekl. in de clementie van de rechtbank aan.

Daarna staat terecht Jan T., bankwerker te Meppel, beschuldigd dat hij in de maand September zich eenige stukken koper, toebehoorende aan den heer E. Derks, heeft toegeëigend. Bekl. bekend. Hij is tot den diefstal gekomen doordat hij eenige schulden gemaakt had in dienst, en wilde deze graag af betalen, daar hij er om gemaand werd. Van zijn weekloon f 9 in de week, kon hij de schuld niet betalen.

1919.1 Weer twee gevallen van diefstal, beide met verwijzing naar lage lonen op de fabriek. Bron: Meppeler Courant 08-01-1919.

De derde Nederlandse Jaarbeurs wordt geopend op 24 februari 1919. De Kampioen meldt bij de rondgang over de tentoonstelling: "De Cede-fabrieken te Ruinerwold leveren alleen nog op bestelling, doch specialiseert deze fabriek zich hoofdzakelijk in kranen voor automobielen en motorrijwielen, terwijl als nieuw product harer industrie aanwezig is een aluminium carburateur voor vliegmaschinen." Het Motorrijwiel schrijft: "De Cedefabriek te Meppel heeft zich thans meer speciaal toegelegd op de fabricatie van generators en vervaardigt de carburateurs, welke vroeger tot hare speciale specialiteit behoorden, thans alleen nog op bestelling; zo vertoonde zij in hare monsterkamer op de Jaarbeurs enige onderdelen van de door haar te vervaardigen carburateur voor de vliegtuigmotor van de Mij. Van Berkel's patent. Wel worden door deze fabriek voor auto's en motorrijwielen alle soorten kranen vervaardigd."

Al in de zomer van 1918 heeft de firma aangekondigd dat men carburateurs voor vliegtuigen zal gaan maken, er wordt een aparte afdeling voor opgericht. Het lijkt opmerkelijk dat een klein Nederlands bedrijfje met geen enkele ervaring op dat gebied carburateurs voor vliegtuigen van onze krijgsmacht gaat fabriceren. De opdrachtgever, "Van Berkel's Patent" heeft mogelijk in de zomer van 1918 als de oorlog nog in alle hevigheid woedt, niet de gelegenheid met buitenlandse leveranciers te werken. Mogelijk komt het contact tussen Van Berkel en Cede tot stand als de fabriek een draaibank en boormachine bij Van Berkel koopt, die we later terugzien als deel van de inventaris.

Wilhelm van Berkel is de uitvinder van snijmachine met beweeg-

baar onderstel, waarop het vlees zich bevindt. Op deze wijze kunnen vleeswaren netjes recht en regelmatig gesneden worden. De onderneming en de machine worden een groot succes, met internationale klanten. In 1911, bij het 12½-jarig jubileum telt de Rotterdamse hoofdvestiging reeds 200 werklieden. Tijdens de Eerste Wereldoorlog wordt ook de productie van draaibanken ter hand genomen, gestoeld op de ervaring met fijnmechanica en assemblage bij de vervaardiging van de vleessnijmachines.

In april 1918 wordt na een noodlanding een Duits Hansa Brandenburg W-12 watervliegtuig geïnterneerd. Met het toestel worden wat beproevingen gedaan en de resultaten zijn goed. De Nederlandse Marine Luchtvaart Dienst heeft dergelijke vliegtuigen nodig, ook voor gebruik in Nederlands Indië. Derhalve wordt de Nederlandse Van Berkel in Rotterdam aan de Keileweg, in 1918 benaderd of het interesse heeft een "afdeling vliegtuigbouw" te starten. Dit heeft de steun van Koning Willem III vanwege de bestaande legercontacten. Er worden enkele tientallen machines gebouwd en in 1921 wordt de vliegtuigproductie weer beëindigd. Of Cede ook werkelijk carburateurs heeft geleverd is niet duidelijk.

2 SLIJPERS gevraagd
aan de CEDEFABRIEKEN te Ruinerwold.

1919.2 In advertenties wordt zowel Ruinerwold als Meppel als vestigingsplaats vermeld. Bron: weekblad Schuttevaer 01-03-1919

De beste Zuiggas-Generator
voor scheepsgebruik is de
„Cede-Patent“.
Cede-Fabrieken - Meppel.

1919.3 "Fabrieken" suggereert dat we met een groot bedrijf te doen hebben... Bron: Meppeler Courant 23-04-1919

Op zaterdag 28 en zondag 29 juni worden in Veendam de Motorfeesten gehouden. Op zaterdag is er een wimpeltocht naar die plaats, de volgende dag vinden er snelheids- en behendigheidswedstrijden plaats. Bij de wimpeltocht moeten rijders uit heel Nederland die naar Veendam gaan een door bepaalde route afleggen en op daarvoor aangewezen plaatsen een vlaggetje (wimpel) ophalen dat aan het stuur moet worden bevestigd. De gemiddelde snelheid is afhankelijk van de cilinderinhoud van de motor en de totale rijtijd is zeven uur: zo moet iemand met een machine van onder 350cc een gemiddelde snelheid van 30 km aanhouden; dat betekent dat hij een route moet volgen van $7 \times 30 = 210$ km. De organisatie verstrekt een deelnemerskaart waarop de te volgen route per deelnemer al is ingevuld en de wimpelposten zijn aangegeven: het startpunt van een rit is altijd een wimpelpost. Dat betekent dus dat iemand uit het zuiden van het land die neemt al een flink stuk zal moeten rijden naar de startplek, omdat

de totale afstand van zijn woonplaats tot Veendam vaak meer zal zijn dan het maximaal aantal te rijden km.

Voor het eerst komen we hier Jules de Ceuster tegen in verband met motorfietsen; hij wordt tweede in de wimpeltocht, maar op wat voor merk motor hij rijdt is niet helemaal duidelijk: Het Motorrijwiel noemt "Duo" (schrijffout?) als merk, de Provinciale Drentsche en Asser Courant houdt het op "Sun". Ook bij de wedstrijden op zondag is Jules van de partij, hij wordt tweede in de klasse tot 275cc, waar overigens maar twee deelnemers waren. Volgens Het Motorrijwiel rijdt hij op een Sun. De PDAC meldde enige dagen eerder dat De Ceuster zou starten op Simplex, in de uitslag wordt "Sun" genoemd. Overigens krijgt De Ceuster pas in 1920 een provinciaal nummer, hij rijdt dus niet op zijn eigen machine. Nog even terugkomend op de Wimpeltocht: de afstand tussen Ruinerwold en Veendam is ongeveer 80 km, De Ceuster moet dus een flink stuk omrijden om aan de vereiste 210 km te komen. Het is aannemelijk dat in deze periode al de basis wordt gelegd voor het idee zelf motorfietsen/motorblokken te gaan produceren.

In Het Motorrijwiel van 17 september 1919 wordt onderstaand artikel van hoofdredacteur N.J. Kollé gepubliceerd, dat misschien een extra prikkel is geweest voor Cede om zich te gaan richten op de fabricage van motorrijwielen.

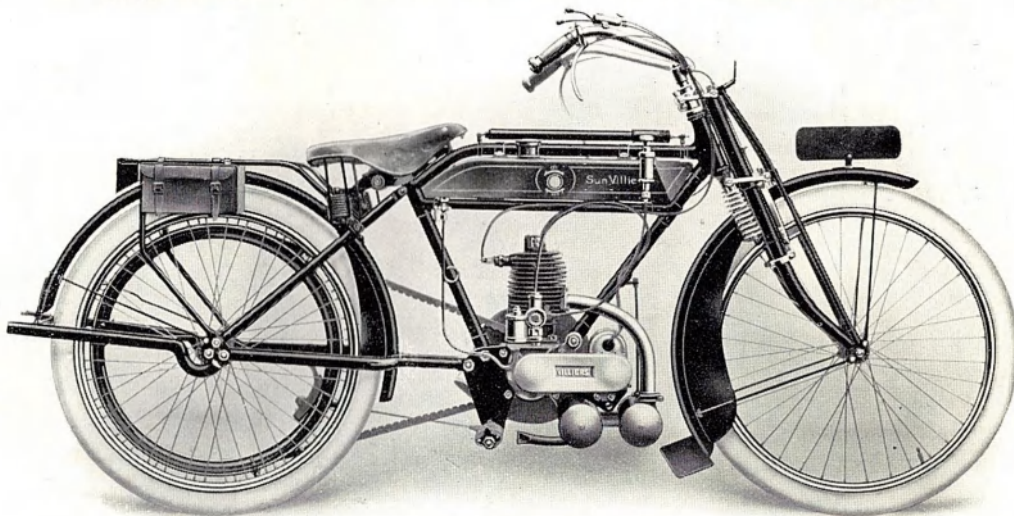
"Het is nu bijna zes jaar geleden, dat wij in "het Motorrijwiel" ons eerste pleidooi voor de tweetakt hielden, en er op wezen dat dit type motor de ideale dienstmotor van de toekomst zou zijn. Van verschillende zijden werden wij toen hierover aangevallen, doch de tijd heeft ons in het gelijk gesteld en ook in ons land is het aantal tweetakt-motoren, dat als dienstmotor gebruikt wordt, thans reeds buitengewoon groot. Doktoren, veeartsen, forensen, kortom ieder die het motorrijwiel voor de uitoefening van zijn beroep, dus als vervoermiddel en niet voor

sportdoeleinden gebruikt, weet de voordelen van de lichte motor te waarderen en onder de lichte neemt de tweetakt een eerste plaats is. Wij gebruiken zelf als dienstmotor bij voorkeur een tweetakt en wel in hoofdzaak om de eenvoud en het gemakkelijke aanslaan. Soms gebruiken wij ons motortje weken achtereen

		Contant zonder korting.	
Sept.	1	Zegel	f 0.10
		Reparatie Douglas-motor:	
		Cilinder uitgedraaid en voorzien van nieuwe gedraaide zuiger met 3 stuks nieuwe veeren, kleppen opgeschuurd, enz., een nieuw bronzen stuk voor kleplichter, metalen bijgewerkt en motor nagezien, alles met inbegrip van materiaal en arbeidsloon	43.00
		1.20 M. binnen- en 1.16 M. buitenkabel voor kleplichter	2.50
		1 Bosch bougie	4.32
		1 stel nieuwe handvetten op 't stuur	1.35
		4 Liter benzine à f 0.35 per Liter	1.40
		1 " olie	1.25
			f 53.92
30 dagen.			

1919.5 De enig bekende rekening voor revisiewerk aan een motorfiets. De zuigers worden niet bij de Douglas importeur besteld, maar zelf gedraaid.
Bron: Drenten in Beweging.

"SUN-VILLIERS" TWO STROKE SINGLE SPEED



2½-h.p., 70 by 70 m/m., 269 c.c.

SILENT AS THE NIGHT. SEPARATE LUBRICATION.

1919.4 Sun motorfiets met 269cc Villiers blok, ca. 1915. Bron: Sun catalogus ca. 1915

iedere dag, dan weer wordt het voor enige dagen, of langer in een hoek gezet, als het dan weer tevoorschijn wordt gehaald, moet het, zonder dat er enige zorg aan besteed wordt, onmiddellijk voor het gebruik gereed zijn. Zeker, voor de motor die men voor zijn genoegen houdt, is het prachtig om hier alle mogelijke zorg aan te besteden, maar voor de dienstmotor – ook al is dit met alle theorie in strijd – is zelfs de minste zorg teveel gevegd! En dit is mogelijk bij de tweetakt: door de buitengewone eenvoud kunnen zich hierbij praktisch geen storingen voordoen, zijn deze in het alleruiterste geval beperkt tot een verstopte benzinezeef of een vette bougie.

Men hoort meermalen beweren dat de tweetakt alleen geschikt is voor korte afstanden, en dat deze motoren, zodra zij een flink stuk achter elkaar moeten lopen, te warm worden en vastlopen; de bekende tweetaktfout, die door eenvoudig wachten en laten afkoelen verholpen wordt. Wij zullen de laatste zijn om de tweetakt aan te bevelen voor groottoerisme, beschouwen deze als de beste dienstmotor, maar ook alleen voor dit doel, doch de dienstritten behoeven niet tot ritjes over enkele kilometers beperkt te blijven: wij gaan althans met onze tweetakt herhaaldelijk, soms driemaal in een week, van Den Haag naar Amsterdam, zonder hierbij enig bezwaar te ondervinden. En vooral, als wij dan 's nachts van een lezing of vergadering terugkeren en in duisternis en regen door een lek bandje verrast worden, weten wij de voordelen van de lichte motor te appreciëren!

Het voorkomen van de tweetaktkwaal, het vastlopen bij ritten over een lange afstand, is een betrekkelijk klein kunstje: behalve een voldoende smering is hiervoor alleen nodig dat men nu en dan met gesloten gaskraan de décompresseur eens opent, zodat de motor flink koude lucht zuigt, die afkoeling van zijn ingewanden is voldoende om ongewenste kuren tegen te gaan. Weliswaar kan men dus met de tweetakt niet eens doorracen, maar van huis tot huis gerekend hebben wij voor een rit naar Amsterdam toch altijd nog minder tijd nodig dan met de trein.

Er is en blijft intussen aan grotere ritten dan in de onmiddellijke omgeving altijd een bezwaar verbonden en dat is dat onze Hollandse klinkerwegen een speciaal onaangename invloed uitoefenen op de lichte machine en de berijder. Zodra men op goede macadamwegen of fietspaden kan rijden, kan men er gerust een flinke gang inhouden, doch op de normale, dus niet al te beste klinkerwegen, komt bij grote snelheid het geheel spoedig zodanig in trilling, dat men zijn dienstmotor liefst zo spoedig mogelijk in een luxe toermachine met verend frame getransformeerd zou willen zien!

Wat ons nog mankeert is daarom de tweetakt, die berekend is voor onze vaderlandse klinkerwegen en hiervoor doen wij een beroep op de Nederlandse motorrijwielfabrieken, die tot nu toe, niettegenstaande het succes dat de buitenlandse machines van dit type in ons land hebben gehad, nog geen tweetakt motorrijwiel in de handel hebben gebracht. Men begrijpe ons goed, wat wij wensen is geen zwaardere machine, met sterkere motor, zwaardere banden en zwaarder frame, doch een tweetakt van het normale type, alleen met een met het oog op de Nederlandse wegen zo goed mogelijk geperfectioneerde voorvork en vooral ook met een verend frame!

De Nederlandse fabriek, die een dergelijke dienstmotor in de handel brengt, kan zeker zijn van succes. Wie hier nog aan twijfelt, maak maar eens op een werkdag een vergelijking tussen het aantal lichte en zware machines, die men op de weg kan zien! N.J.K. “

Zo'n zes weken later, in het blad van 7 november, meldt de reactie dat er reeds enkele dagen na publicatie een reactie is ontvangen op het artikel. De Cede fabriek meldt dat ze hopen nog dit jaar met een goed beproefde motor op de markt hopen te komen.

„CEDE” FABRIEKEN,
MEPPEL. - Tel. Interc. No. 241.
De modernste Reparatie-Inrichting in het
Noorden voor AUTO'S en MOTOREN.

1919.6 Zou het werkelijk de modernste in het noorden zijn?
Bron: De Motorkampioen 31-10-1919

„Cede” petroleum-carburateurs
voor
Stationnaire Motoren
uit voorraad leverbaar
„Cede” Fabrieken - Ruinerwold (Dr.)
Interc. Telefoon No. 3.

1919.7 Ook eind 1919 zijn er nog petroleumcarburateurs leverbaar voor stationaire motoren. Bron: Motor Technisch Tijdschrift 11-11-1919

1920: Cede motorfietsen beginnen zich te roeren

Die Nederlandse tweetaktmotor komt er en duikt voor het eerst op bij de inschrijvingen van de “Winter 36-uursrit” te houden op 16 en 17 januari 1920. Deze winterrit is bedoeld als uithoudingsproef voor rijder en machine. Er is vanuit start- en finishplaats Doorn een traject van 150 km uitgezet lopende van Doorn via Voorthuizen, Apeldoorn, Zutphen, Brummen, Arnhem en Wageningen terug naar Doorn. Machines van 500-1000 cc moeten met een gemiddelde snelheid van 36 km per uur de route 7x afleggen, dus totaal 1050 km. Voor motoren met een cilinderinhoud tussen 350 en 500 cc geldt een gemiddelde snelheid van 32 km per uur en 6 ronden, totaal 900 km. De motoren met een cilinderinhoud van minder dan 350 cc rijden gemiddeld 26 km per uur en 5 ronden, dus 750 km.

Er zijn in totaal 64 inschrijvers en in de lichtste klasse zien we twee inschrijvers op een tot dan onbekend merk, de “Cédé tweetakt”. Onder nr. 27 zal starten E. Derks uit Meppel en nr. 28 is C. v.d. Veer uit dezelfde plaats. Uiteindelijk gaan er 60 rijders van start waarvan er 36 de rit uitrijden.

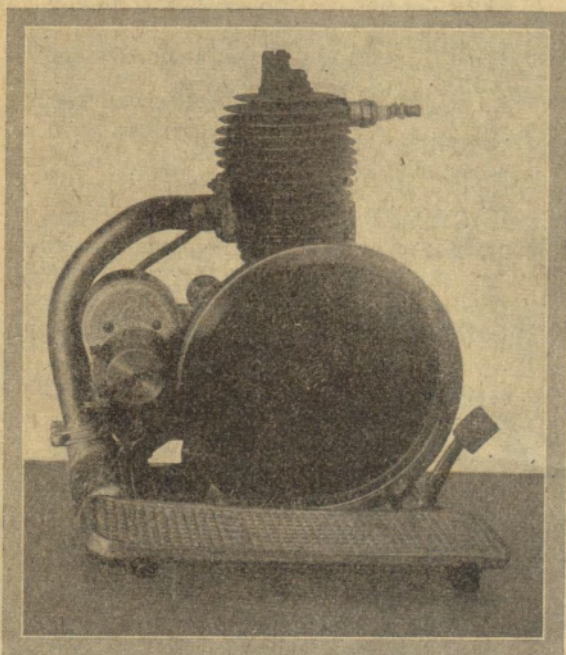
Derks gaat om onbekende redenen niet van start, Van der Veer valt uit met motorpech in de derde ronde. Cédé is als bedrijf natuurlijk wel bekend bij de Nederlandse motorpers, maar dat zij een motorfiets op de markt brengen is interessant nieuws. Het lukt de pers echter niet om informatie te krijgen: “Tot onzen spijt mochten we niet het genoegen smaken voorgesteld te worden aan de resultaten van het werk van de Cédé fabrieken. Nadere bijzonderheden van dezen motor kunnen dus helaas niet meegeedeeld worden.”

Die nadere bijzonderheden volgen dan toch in een artikel in “Het Motorrijwiel” van 27 februari 1920 dat we hieronder afdrukken.

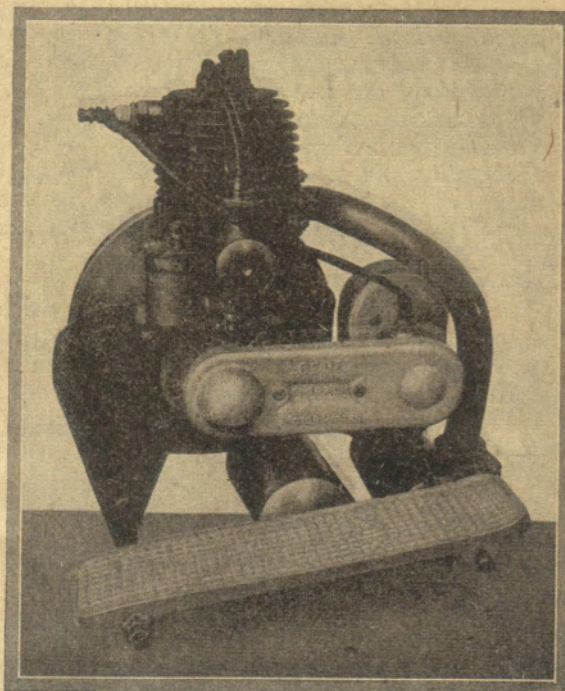
De „Cede” fabrieken te Ruinerwold.

Het is nog slechts enkele maanden geleden, dat wij in *Het Motorrijwiel* vroegen om een Nederlandsen tweetaktmotor, den dienstmotor bij uitnemendheid, welke ook in ons land zeer veel wordt gebruikt. Kort daarop ontvingen wij van de Cede-fabrieken

hebben, geeft ons hoop, dat ons land weldra een nieuwe motorrijwielfabriek rijk zal zijn, welke mede in de zoo groote behoefte aan dienstmotoren zal helpen voorzien.



Zijaanzicht motor.



Zijaanzicht motor.

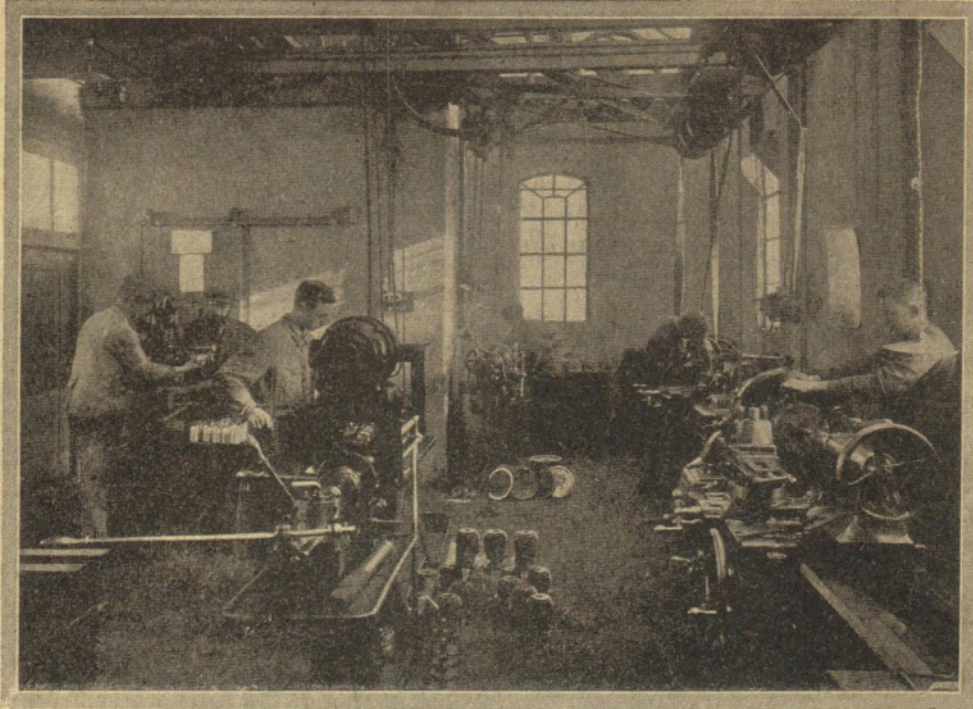
te Ruinerwold bericht, dat zij spoedig een dergelijken motor op de markt hoopten te brengen en naar aanleiding daarvan hebben wij onlangs een bezoek gebracht aan deze inrichting. Wat wij hier gezien

Zoals bekend is, hielden de Cede-fabrieken zich gedurende en vóór den oorlog bezig met de fabricatie van generatoren, carburators, alle mogelijke soorten kranen, enz. enz. Thans zal het hiertoe bij uitstek geschikte bedrijf geheel voor de fabricatie van motorrijwielen worden ingericht.

Ruinerwold, dat een kilometer of vier van Meppel af ligt, is niet zoo gemakkelijk bereikbaar, maar hiertegenover staat, dat grond en werkkrachten daar goedkoop zijn. Wij willen echter wel bekennen, dat wij niet verwacht hadden, hier een met zoo moderne machines uitgeruste fabriek aan te treffen. De drijfkracht moet natuurlijk door een eigen installatie worden opgewekt en hiertoe is een 40 P. K.



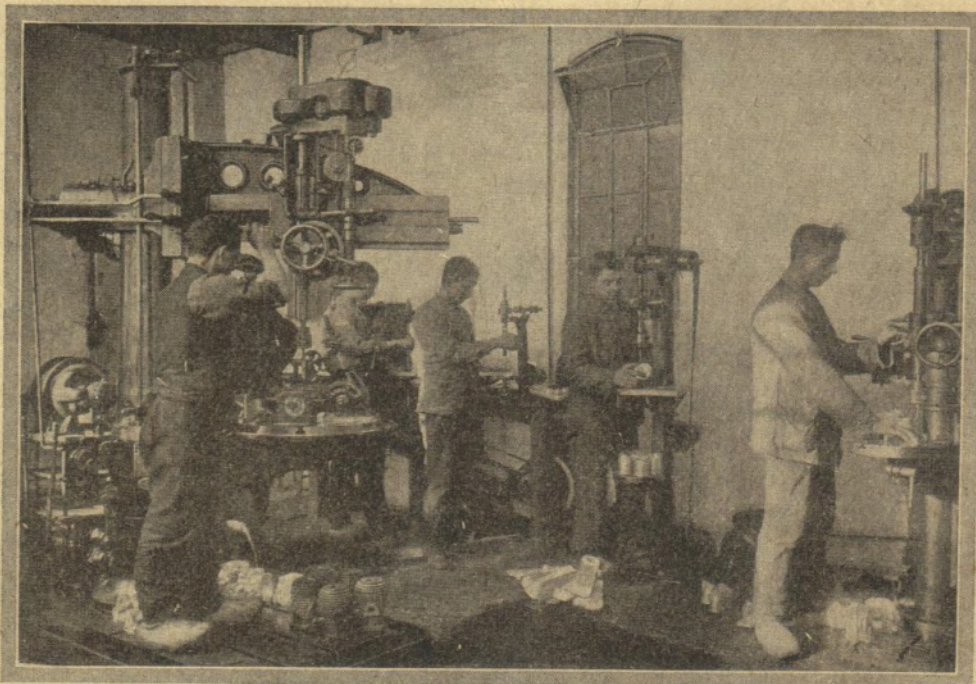
Een gedeelte van de bankwerkerij.



Een gedeelte van de draaiërij.

Crossley motor aanwezig, welke een 220—380 Volt, 50 K. W. draaistroomgenerator aandrijft, die den stroom levert voor de 30 electromotoren, waarmede

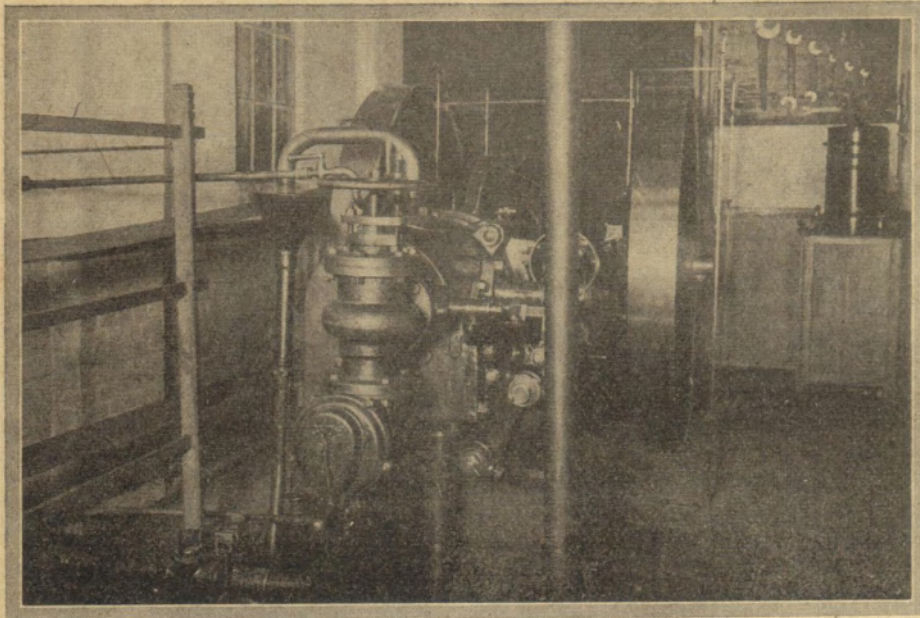
de werktuigmachines worden aangedreven. Zoals hieruit reeds volgt, zijn laatstgenoemde, zoals dit bij de modernste fabrieken gebruikelijk is, vrij-



Een kijkje op de diverse boormachines.

wel alle van een eigen electromotor voorzien, waardoor drijfwerk en riemoverbrenging kunnen vervallen.

De draaibanken, waaronder enkele revolver-



De 40 P.K. bedrijfsmotor merk „Crossley”.

banken, zijn alle van de nieuwste constructie en speciaal voor de motorenfabricatie geschikt. In tegenstelling met de meeste andere, pasbeginnende

motorrijwiel fabrieken, zal de Cede namelijk hare motoren geheel zelf maken; behalve het ijzer-gietwerk, dat van een andere, Nederlandsche fabriek wordt betrokken, wordt alles in de fabrieken zelf vervaardigd. Naast de draaibanken dient een uitgezochte collectie boormachines, waaronder een zeer praktische, groote radiaalboormachine, te worden genoemd. De fabriek beschikt verder over een eigen koper- en aluminium-gieterij. Bij de fabricatie van het motorrijwiel wordt een zeer ruime toepassing van aluminium gemaakt!

Voorloopig zal door de Cede-fabrieken één type motorrijwiel op de markt worden gebracht, te weten een één-cylinder $2\frac{1}{2}$ P. K. 2-tact, welke met enkelvoudige overbren-

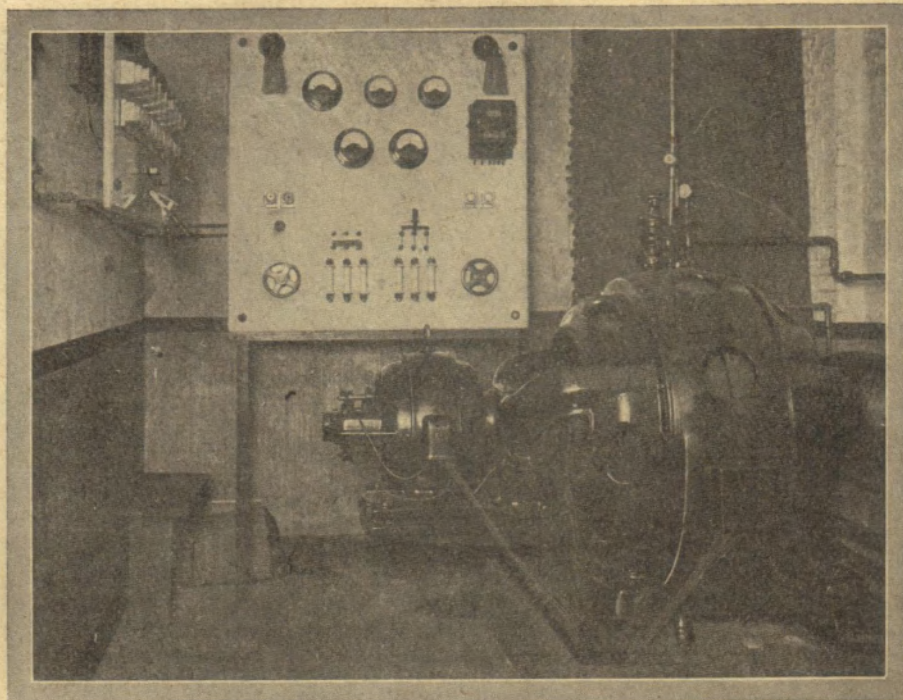
ging en 2 versnellingen verkrijgbaar zal worden gesteld en dus aan alle aan een eenvoudigen dienstmotor te stellen eischen zal kunnen voldoen. Wij geven hierbij van dezen motor eenige afbeel-

dingen, waaruit men een denkbeeld kan krijgen van de compacte samenstelling van het geheel en waarop o. m. het groote vliegwiel, dat, zooals wij op een proefrit hebben kunnen constateeren, een zeer rustigen gang verzekert, opvalt. Ook ziet men hierop, dat voor de uitrusting uitstekende onderdeelen worden gebruikt, te weten den bekenden B. en B. carburator en Ruthardt-magneet.

Wij stellen ons voor op het Cede-motorrijwiel, zoodra dit leverbaar is, uitvoerig terug te komen, doch hopen door deze voorloopige aankondiging de belangstelling van onze lezers voor deze jonge, Nederlandsche onderneming, die wij van harte

een welverdiend succes toewenschen, op te wekken.

N. J. KOLLEWIJN.

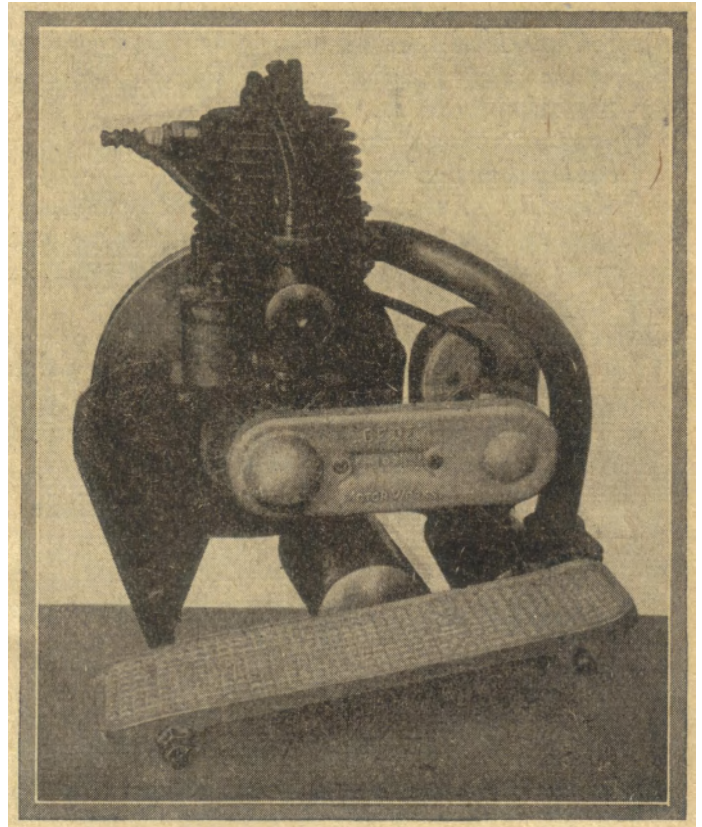


Draaistroom dynamo 220/380 Volt 50 K.W., voor levering van electriciteit aan de 30 electromotoren, waarmede de werktuigmachines worden gedreven.

Uit Kollwijns beschrijving kunnen we opmaken dat er geen sprake is van de fabricage van complete motorfietsen, maar alleen van motorblokjes. Hoe het zit met het rijwielgedeelte blijft onduidelijk. Ook vermeldt Kollwijn discreet niet dat dit mooie "Nederlandse tweetaktproduct" een 100% kopie lijkt te zijn van het bekende en betrouwbare 269cc Engelse Villiers blok.

Ondanks dat het fotomateriaal van matige kwaliteit is, zullen we toch proberen wat in te zoomen op wat er zoal getoond wordt op de foto, met in het achterhoofd natuurlijk de gedachte dat dergelijke foto's meestal in scene gezet zijn. Overigens moeten er al minimaal twee rijdbare Cedés ter beschikking zijn omdat die op 16 januari acte de présence gaven op de Winter 36-uurs rit. Je zou verwachten dat we bij het artikel toch zeker wel een of meerdere foto's van een complete motorfiets te zien krijgen. Dat gebeurt echter niet, hoewel Kollwijn aangeeft dat hij een proefrit heeft gemaakt. Uit de foto's blijkt ook dat het bedrijf inmiddels beschikt over goede en moderne draai- en freesbanken en boormachines, die een grote investering gevergd zullen hebben. Met gietwerk heeft de firma ook al veel ervaring, het enige lastige deel is waarschijnlijk de cilinder.

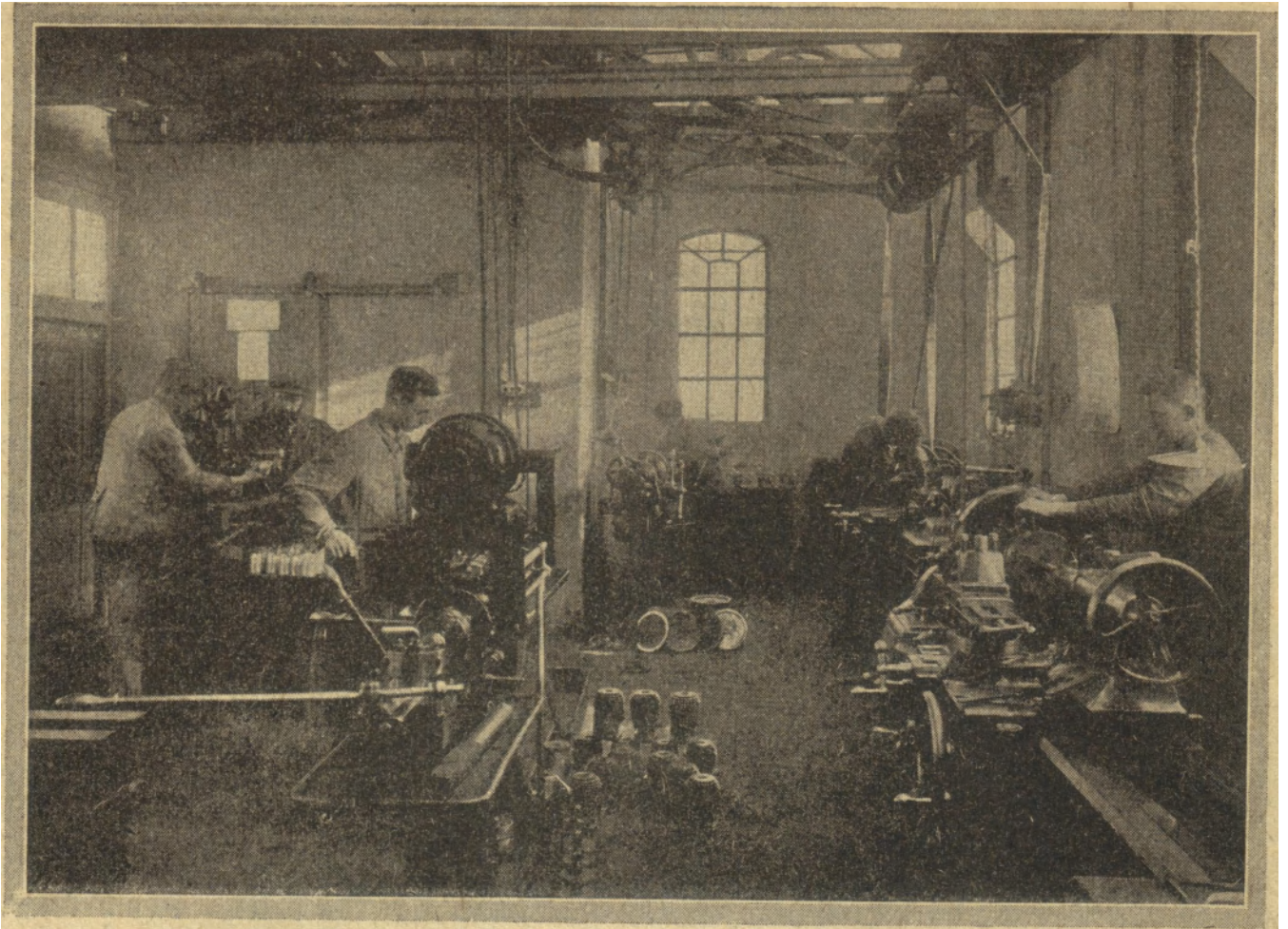
Het zou me niet verbazen als die geleverd wordt door de N.V. Twentsche Metaal- en IJzergieterij te Borne. Dit bedrijf presenteert zich op de Tweede Utrechtse Jaarbeurs in 1918 waar ook Cede aanwezig is. Het laten gieten van goede kwaliteit gietijzeren cilinders was voorheen een probleem in ons land. De redacteur van De Motorkampioen schrijft in de uitgave van 8 maart 1918: "Automobielen en motorbezitters behoeven nu niet meer in verlegenheid te geraken wanneer een cilinder of carter het begeeft; we zijn ook hiervoor niet meer op het buitenland aangewezen. Ze gieten daar onder andere voor Trompenburg (waarom is die fabriek niet ter beurse vertegenwoordigd met haar fabricaat?), Eysink en anderen. De heer Eysink zeide mij, zeer voldaan te zijn over het gietwerk uit Borne, zelfs zo, dat hij er niet meer over behoefde te denken, zijn gietwerk weer in het buitenland te gaan bestellen na de oorlog. Daar moet het heen met onze industrie!"



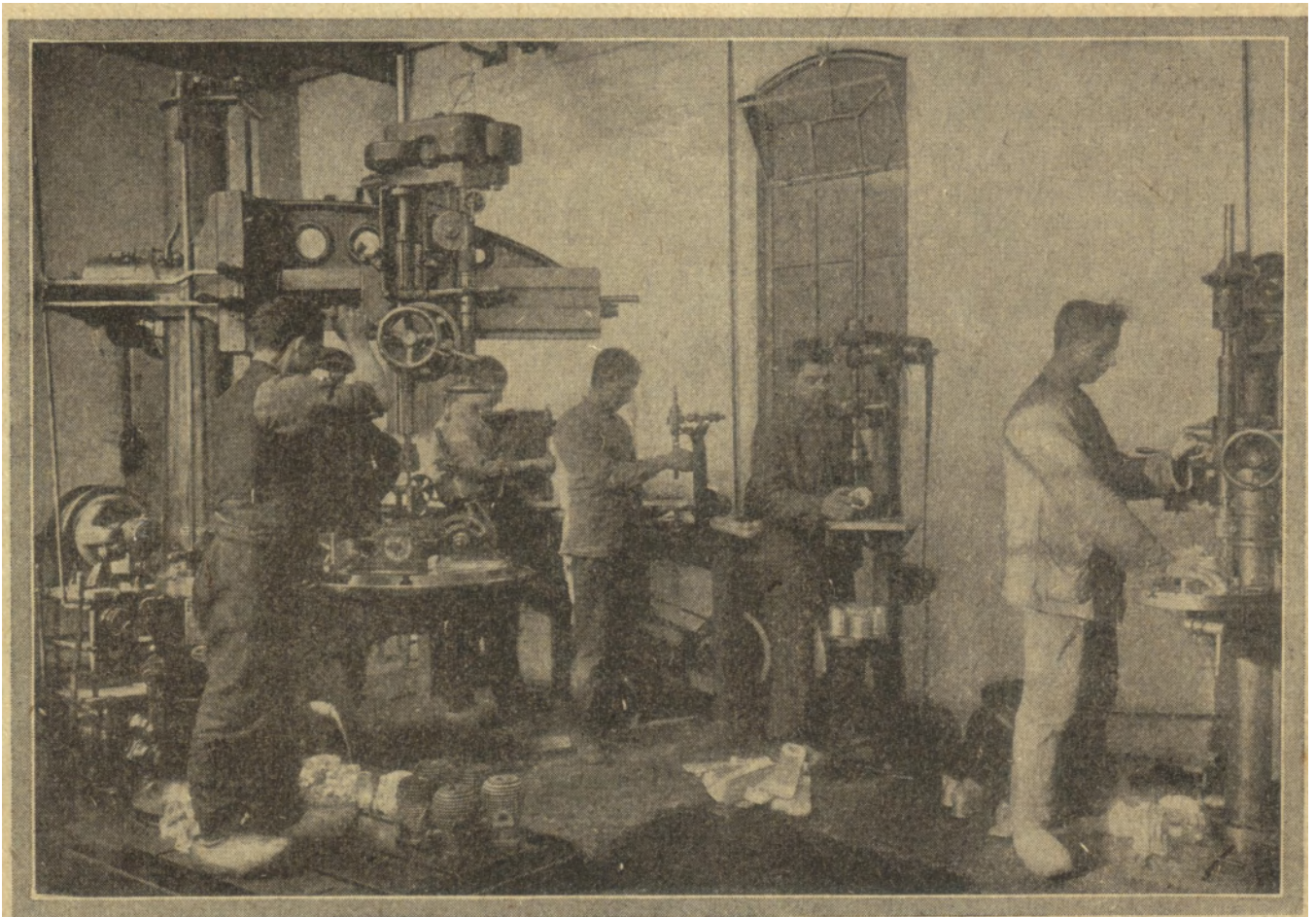
1920.4 Op het dekseltje van de magneetaandrijving staat "Cede Motor Works"



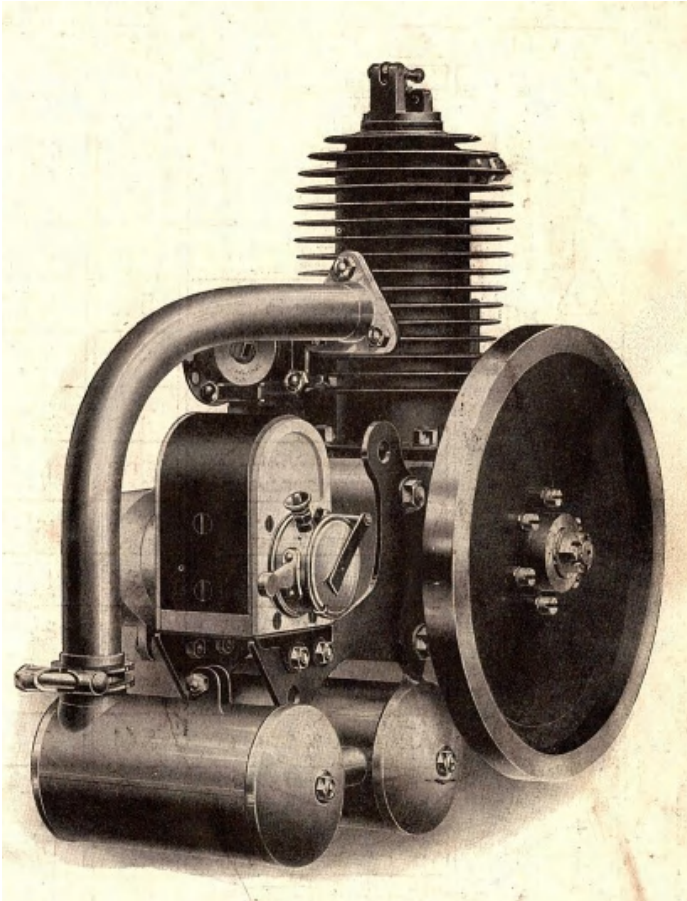
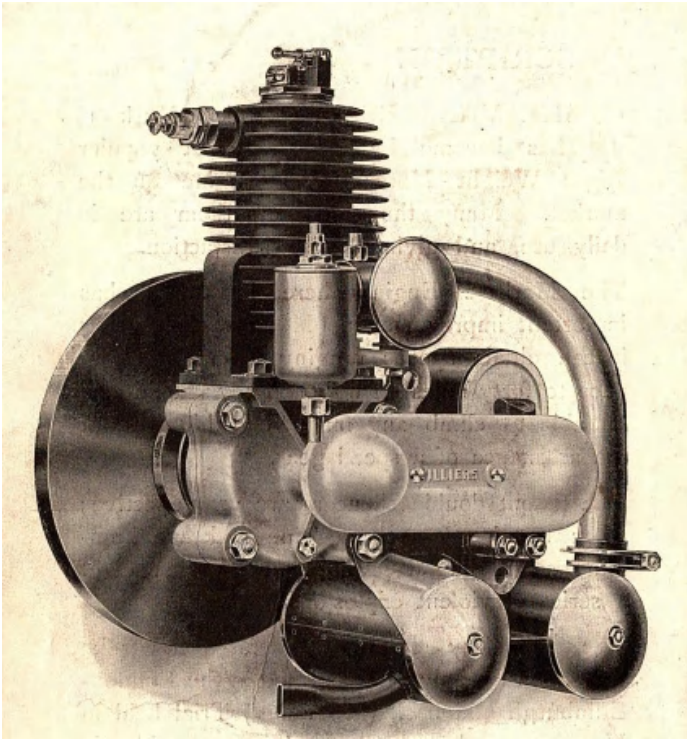
1920.5 Aluminiumdelen zoals magneetaandrijvingsdeksels, carters en voetplanken worden met de vijl nabewerkt. Let op het frame aan de muur. Misschien een mal om de blokjes in te passen of een suggestie voor de kijker dat dit onderdeel ook binnenshuis gefabriceerd wordt?



1920.6 Vliegwielen en cilinders worden bewerkt in de draaierij.



1920.7 Cilinders, zuigers, magneetaandrijvingsdekseltjes in de boormachine-hoek.



1920.8 Het oorspronkelijke 269cc Mk II Villiers blokje
Bron: Internet

We hebben gezien dat Jules de Ceuster eind juni 1919 in Veendam rijdt op een Engelse Sun. Veel Sun modellen waren uitgerust met een Villiers tweetaktblokje. Marcel de Ceuster heeft in de jaren 80 aan Paul Sondaar verteld dat de Cedés kopieën van een Sun zijn. De Villiers motorblokjes produceert men in eigen beheer, maar waar de rijwieltgedeeltes vandaan komen is niet duidelijk. In theorie kunnen die gewoon besteld worden bij de fabriek, compleet of in de gewenste onderdelen. Kijken we wat preciezer naar de Cede motorfietsen waarvan een foto bekend is (zie afb. 1920.17, 1920.18 en 1920.20), dan zien we dat er nogal

wat detailverschillen zijn in de afwerking en dat de motoren niet allemaal de indruk geven fris gelakt en genikkeld te zijn. Ook is er geen merknaam of logo zichtbaar aanwezig op de tank. Het zou kunnen dat voor deze eerste “pre-productie” modellen bij elkaar gezochte rijwieltgedeeltes zijn gebruikt.

Ondanks deze gesuggereerde focus op motorfietsproductie adverteert het bedrijf in het voorjaar van 1920 regelmatig in De Motorkampioen, maar in die advertenties wordt de nadruk gelegd op het repareren van auto's en motoren; geen woord over Cede motorfietsen.

ZATERDAGAVOND
OPENING DER ZAAK
== IN ==
Rijwielen en Motoren
2e HOOFDSTRAAT 7.

RIJWIELEN: MOTOREN:
Fongers **Reading Standaard**
en Germaan. **en Cede.**

De namen dezer
machines waar-
borgen U
: te kwaliteit. :




AANBEVELEND:
Firma LENTERS & VAN DER VEER.
Ingang voor reparatiën GROENMARKT.

1920.9 Op zaterdag 8 mei 1920 wordt de nieuwe motorzaak van de firma Lenters & Van der Veer in Meppel geopend. De firma biedt ook al Cede motorfietsen aan, hoewel die volgens afb. 1920.12 nog niet leverbaar zijn. Bron: Meppeler Courant 08-05-1920

Na de publicatie in Het Motorrijwiel is het enige tijd stil rond de Cede motorfietsen in de landelijke motorpers. Maar vanaf eind mei tot medio september zijn Cedés, met wisselende berijders, regelmatig aanwezig op de betrouwbaarheidsritten van de KNMV.

Op tweede pinksterdag, 24 mei, organiseert de Friesche Motorclub een Motor-Elfstedentocht. Er zijn 67 inschrijvingen, waaronder Derks en De Ceuster, beiden op Cede. In het verslag in Het Motorrijwiel is niet na te gaan of ze ook starten en de wedstrijd uitrijden.

Op 5 juni wordt weer een Wimpeltocht naar Veendam gehouden. Bij de uitslagen zien we dat Egbert Derks in de klasse tot 350cc de derde prijs wint, een motorhorloge. Het motormerk wordt niet vermeld, maar we gaan er van uit dat hij op zijn eigen product reed. Dat blijkt ook uit een advertentie in Het Motorrijwiel enkele weken later (zie afb. 1920.9). De tweede Cede-rijder was overigens H. ten Velde uit Groningen.

**Magazijnchef
gevraagd**
door
CEDE-FABRIEKEN, Ruinerwold.
Uitsluitend schriftelijke aanbiedingen met opgaaf van verlangd salaris worden ingewacht ten kantore **WOLDSTRAAT 75, MEPPEL.**

1920.10 Het kantoor van de fabriek is gevestigd in het woonhuis van Derks in Meppel. Bron: Meppeler Courant 29-05-1920

Dertig motorrijders komen opdaven voor de ca. 370 km lange rit en C. Greve uit Meppel wint op Cede de tweede prijs in zijn klasse. Blijkbaar rijdt er nog een tweede Cede mee, want in een in telegramstijl geschreven verslagje van deze wedstrijd in Het Motorrijwiel van 25 juni is te lezen "Cede motor, dikke boom, bezwaken voorvork". Chris Greve (1897-1977), zoon van een smid, begint al op jonge leeftijd een fietsen- en motorhandel. Later zal hij overstappen naar automobielen en al in 1922 wordt hij Ford dealer. Dit dealerschap zal uitgroeien tot een succesvol bedrijf.

Het succes van den Nederlandschen Tweekact.
Wimpeltocht Veendam (op 5 Juni)
2e en 3e prijs op
CEDE-Motoren
(afstand plm. 220 K.M.)
Betrouwbaarheidsrit Twenthe (19 Juni)
2e prijs op
CEDE-Motor
(afstand plm. 370 K.M.)
Binnenkort leverbaar!
CEDE-FABRIEKEN. — MEPPEL.

1920.12 De eerste Cede advertentie in Het Motorrijwiel, een halve pagina groot, zien we in het nummer van 25 juni. De namen van de rijders worden niet genoemd. Een uitnodiging aan belangstellenden om informatie aan te vragen zoals bijvoorbeeld een brochure, ontbreekt ook. Ook in het blad van 2 juli staat deze advertentie nog. Bron: Het Motorrijwiel 25-06-1920

Op 27 juni zijn Derks en motorkennis Dirk Kluit uit Assen present bij de regelmatigheidsrit van de Gooische Motor Club. Motormerken worden niet genoemd in het summiere verslagje, maar in een later gepubliceerd overzicht van behaalde strafpunten in wedstrijden die meetellen voor het Personeel Kampioenschap, zien we dat Derks 45 strafpunten heeft en Kluit 27.

De volgende krachtproef voor het Cede motortje dient zich aan op 18 juli. Chris Greve is weer van de partij bij de Drenthe, Overijssel, Gelderland rit georganiseerd door de pas enkele maanden bestaande Motorclub Meppel en Omstreken. De rit is bepaald geen kinderspel: de rijders starten al om 04.00 's nachts en



1920.11 Chris Greve voor de smederij in de Molenstraat in Meppel op een ca. 1910 N.S.U. Bron: fotoarchief Stichting Oud Meppel

moeten die dag ruim 500 km afleggen. 34 rijders hebben ingeschreven, 27 gaan van start en niet meer dan 19 volbrengen de rit. De Cede doet het blijkbaar prima en Greve wordt eerste in de klasse tot 350cc, een uitstekende prestatie zeker als we bedenken dat een zeer ervaren rijder als Victor Fonck met zijn Cedos op de derde plaats eindigt. Overigens zijn er meer inschrijvers op Cede: C. van Veen en A. Kroeskop, beiden uit Meppel. Van Veen gaat niet van start en Kroeskop volbrengt de rit wel, maar wordt niet genoemd in nevenstaande advertentie.

CEDE-Motoren.

C. Greve, Meppel, behaalt in den 500 X.M. Wedstrijd op 18 Juli j.l. den 1en prijs op Cede-Motor en extra prijs voor beste prestatie op lichte machine. :-:

Cede-Fabrieken. Meppel.

1920.13 Op 25 juni nog "binnenkort leverbaar", zes weken later wordt dit al niet meer vermeld. Bron: Het Motorrijwiel 06-08-1920.

Terwijl de lezers van Het Motorrijwiel nog regelmatig met advertenties op de hoogte gehouden worden van de goede prestaties van de Cede motorfietsen, krijgen de lezers van de Meppeler Courant een heel ander bericht: Cede gaat in auto's handelen! Nevenstaande advertentie verschijnt op 31 juli en als we in aanmerking nemen dat er aan zo'n besluit toch enige voorbereidings-tijd vooraf gaat, is het duidelijk dat het idee om motorfietsen te gaan produceren al binnen enkele maanden is losgelaten.

De plotselinge overstap naar de automobiellhandel lijkt een noodsprong te zijn: verdere advertenties worden niet gevonden en de aangeboden merken zijn, volgens een kenner van Amerikaanse auto's, ten tijde van de advertentie al incourant met uitzondering van de Engelse Guy vrachtauto. De Amerikaanse auto-industrie heeft het moeilijk en veel merken zijn vrijwel onverkoopt omdat ze de concurrentie met de uitstekende Fords en Chevrolets niet aankunnen. Van de Crow-Elkhart (zonder d) lezen we in de advertentie dat het merk een buitengewone reputatie heeft in Amerika. Correct, maar die reputatie is naar het schijnt buitengewoon slecht. Het bedrijf zal in 1922 failliet gaan.

Van 5 tot 9 augustus zijn de Engelsen op bezoek voor de Holland-Engeland rit en geïnteresseerde rijders kunnen zich hiervoor inschrijven. H. ten Veld, die we al eerder als Cede rijder hebben gezien, en G. van Werven uit Meppel schrijven zich in in klasse A als amateurrijder; Derks en J. Witlich Hoek uit Schiedam melden zich als handelsrijder. Bij de uiteindelijke selectie worden zij niet in de teams gekozen. Wel meerijden doet Dirk Sebastiaan Kluit, zie verderop, als reserverijder op zijn H-D in de zware klasse; hij verdient een "kleine verguld zilveren medaille". Uit het verslag in Het Motorrijwiel blijkt dat Derks de rit meerijdt als passagier. "Kluit rijdt met de "Cédéfabriek in de zijspan" merkt de redacteur wat spottend op.

Op 15 augustus zijn er behendigheidswedstrijden in Heerenveen, De Ceuster wint de tweede prijs bij het plankrijden, het motor-merk wordt niet vermeld.

Cede-Fabrieken, Meppel
INTERC. TELEFOON No. 241.

Hoofdvertegenwoordigers voor Drenthe en Overijssel van de volgende eerste klas merken **AUTOMOBIELEN**:

"KING", 8 cylinder (2-persoons open modellen, uit voorraad leverbaar).

"PATERSON", 4 en 6 cylinder.

"COLUMBIA SIX", 6 cylinder (diverse open en gesloten modellen, uit voorraad leverbaar).

"CROW-ELKHARDT", 4 en 6 cylinder (een der nieuwe Amerikaanse wagens met een buitengewone reputatie in Amerika. Een 6 cylinder uit voorraad leverbaar).

"BRISCOE", 4 cylinder. (Met 14 dagen leverbaar).

VRACHTAUTO's.
De bekende Engelse 4 cylinder "GUY" (uit voorraad leverbaar).

"ACASON", 4 cylinder (Amerikaanse wagen, uit voorraad leverbaar).

Speciale inrichting voor reparatie aan Automobielen en Motoren. Alle onderdelen worden in eigen fabriek vervaardigd.

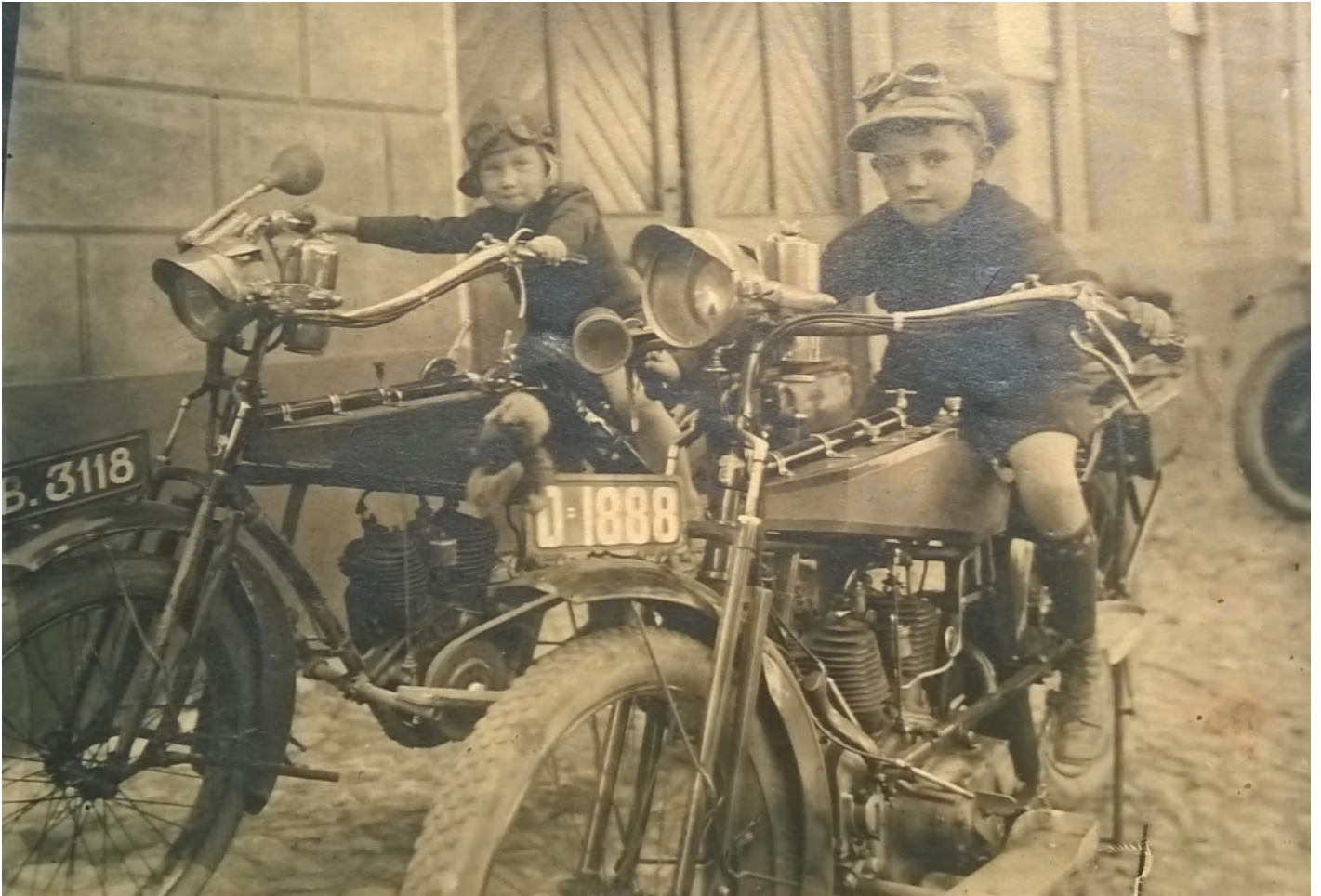
Vraagt offerte! Gratis onderricht in auto-besturen!

Aanbevelend,
Cede-Fabrieken.

1920.14 De advertentie suggereert dat er diverse auto's op voorraad zijn. In een advertentie in Het Motorrijwiel van Columbia-importeur F. A. Witlich-Hoek in Schiedam van 9 juli wordt er geen agent in Drenthe genoemd; in De Motorkampioen van 30 juli zien we genoemd als agent voor Drenthe "E. Derks Hzn., Meppel" Cede wordt dus niet vermeld. Bron: Meppeler Courant 31-07-1920

Op 22 augustus organiseert de Noord Nederlandsche Motor Club ook een rit die drie provinciën bestrijkt, maar nu dus Groningen, Friesland en Drenthe. Er zijn 46 deelnemers, waarvan 39 de finish zullen bereiken. In deze rit rijden twee Cedés mee, bestuurd door Egbert Derks en mevrouw Kluit. Zij gaan op de foto bij de controle in Assen en dit is zover bekend de vroegst gepubliceerde foto waarop we Cede motorfietsen zien. Mevrouw Kluit woont in Assen en in het verslag in Het Motorrijwiel lezen we "Mevr. Kluit werd bij het binnenrijden van de stad harer inwoning luid toegejuicht; jammer dat een gebroken riem haar later parten speelde en deze koene motorrijdster niet op tijd de finish bereikte." Ze valt overigens wel in de prijzen, ze wint een speciale prijs "wegens grote prestatie onder zeer moeilijke omstandigheden". Mevrouw Kluit wordt geboren als Elisabeth Zwaantina Meek op 24 september 1889. Ze trouwt op 10 augustus 1916 met Dirk Sebastiaan Kluit (1885-1953). Hij is beroepsmilitair en heeft dan de rang van luitenant-kwartiermeester. Op 19 september 1917 wordt hun zoon geboren, Ludovicus Kornelis. Ludovicus heeft, net als zijn moeder, motorbloed in zijn aderen, getuige onderstaande foto die begin jaren 20 is genomen.

Dirk Kluit is een enthousiast motorrijder en we zien hem en zijn vrouw regelmatig met hun Harley-Davidson in uitslagen van wedstrijden in de jaren rond 1920. Hij krijgt in september 1914 D-496 op zijn naam.



1920.15 Twee Wanderer v-twins, de linker nog met directe riemaandrijving en de rechter al met blokmotor en ketting. Op de rechter machine Ludovicus Kluit. D-1888 is op 30 maart 1921 uitgegeven aan Klaas van Emmen uit Assen, B-3118 op 17 mei 1920 aan Roelof Russen uit het Friese Donkerbroek. bron: Ingrid Kluit

Mevrouw Kluit overlijdt in 1979. In de familie is niets bewaard gebleven – en niets bekend- omtrent het Cede-motorverleden, maar kleindochter Ingrid heeft nog wel een herinneringsmedaille uit 1919 van een behendigheidswedstrijd van de Twentsche Motorrijders Vereniging, zie afbeelding 1920.12.

Op 17 augustus 1920, dus minder dan een week voor de wedstrijd, krijgt zij het provinciale nummer D-1694 toegewezen. Dat nummer is gekoppeld aan haar meisjesnaam, Elizabeth Zwaantine Meek.

Op 12 september organiseert de MC Zuid-Holland een regelmatigheidsrit met een lengte van 150 km. Deze rit is de laatste die meetelt voor het kampioenschap van 1920 en het belooft een drukke boel te worden. De start is op het sportterrein Houtrust in Den Haag en er zijn 54 rijders present. Onder hen het echtpaar Kluit, ieder op een eigen machine. Elisabeth wint de prijs voor “dames-mededingster”; ze is ook de enige dame in deze rit die haar eigen motorfiets bestuurt.



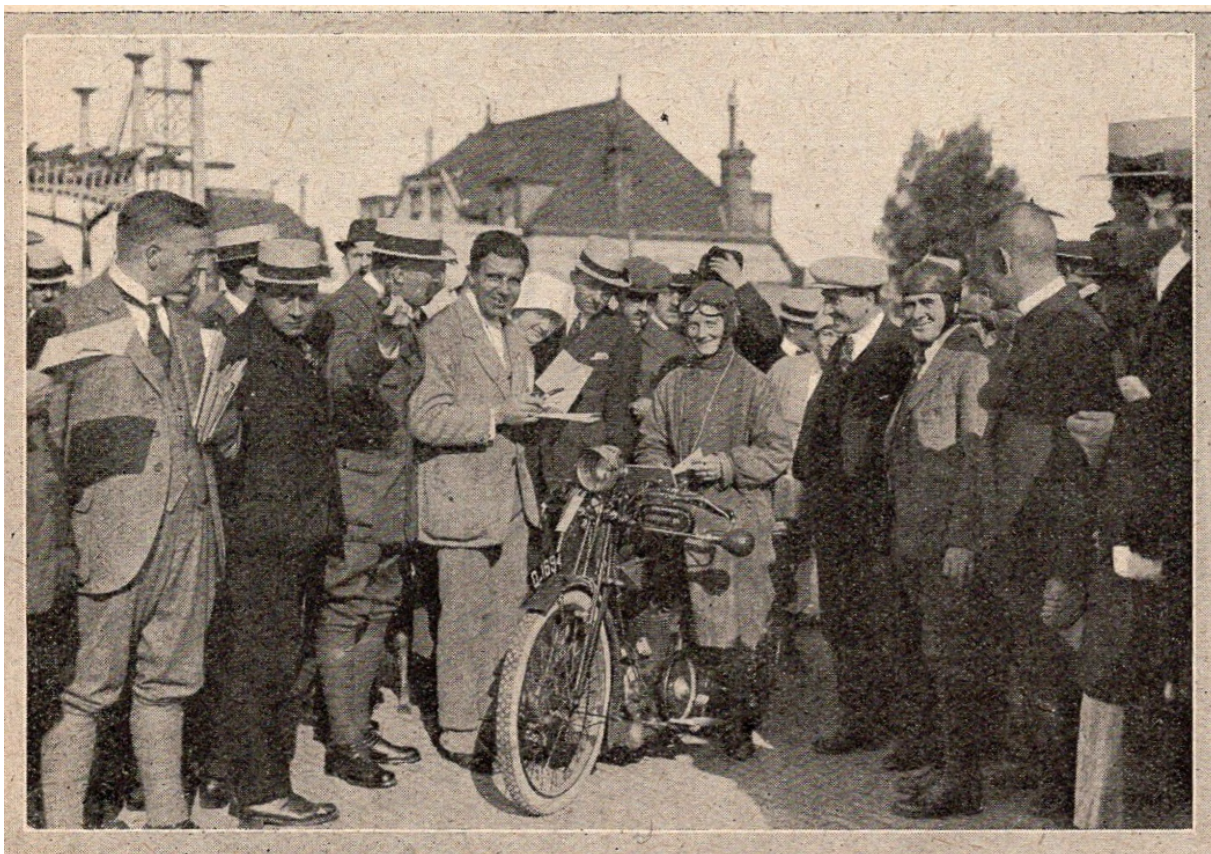
Als we terugkijken op dit motorseizoen, zien we dat Cede bij veel ritten acte de préséance heeft gegeven. We zien ook dat er fors geïnvesteerd is in advertenties in Het Motorrijwiel, maar ook dat de toevoeging “binnenkort leverbaar” alleen op 25 juni in de advertentie staat.

Vanaf 1 oktober worden in advertenties in Het Motorrijwiel motorfietsen niet meer genoemd, Cede prijst zich aan als reparatiebedrijf en onderdelenfabrikant. Tot aan het einde van het jaar wordt onderstaande advertentie maar liefst 7 keer geplaatst. Over agentschappen van Amerikaanse auto's wordt niet gerept.

1920.16 De enige herinnering aan het motorverleden van Ingrids grootouders. Bron: Ingrid Kluit



1920.17 De vroegst bekende te dateren foto van twee Cedes! 22 augustus 1920, Drie Provinciën Rit. Start na de lunch bij hotel "het Wapen van Drenthe" in Assen. Links Victor Fonck op Cedos, in het midden mevr. Kluit en rechts Egbert Derks, beiden op Cede. Bron: Het Motorrijwiel 27-08-1920



Mevrouw Kluit op Cédé, gekiekt aan den start te Houtrust.
De eenige mededingster, die den geheelen rit volbracht, niettegenstaande het
nechduiveltie haar niet ongemoeid liet.

1920.18 Veel belangstelling en glimlachende gezichten bij de start van de regelmatigheidsrit georganiseerd door de MC Zuid-Holland op 12 september 1920. Bron: Het Motorrijwiel 17-09-1920.

Cede-Fabrieken. Meppel.

Tel Interc. No. 241.
Kantoor Meppel.

Tel. Interc. No. 3.
Fabriek Ruinerwold.

Speciale inrichting voor reparatie van alle merken motoren en automobielen, waarvoor tevens alle onderdeelen worden gefabriceerd.

Zendt Uwe gebroken onderdeelen aan onze fabriek.

Spoedige levering.

Billijke tarieven.

1920.19 Het lijkt erop dat de firma zich nu helemaal op het repareren van auto's en motorfietsen heeft gericht.

Bron: Het Motorrijwiel 01-10-1920



1920.20 In het oorspronkelijke bijschrift bij deze foto uit het boek "Drenten in Beweging" van J. Huizing uit 1982 wordt aangegeven dat de personen links De Ceuster en Derks zijn; Derks staat echter links en de heer daarnaast zou dan Jules de Ceuster moeten zijn. De andere personen zijn, is inmiddels vastgesteld, mevrouw en mijnheer Kluit. Ook lezen we in het oorspronkelijke bijschrift "Tot op heden zijn er nog geen foto's te vinden van een complete motorfiets onder de naam Cede." Maar mogelijk is de rechter machine een Cede, daar kom ik later op terug. Links een Indian PowerPlus; het is niet duidelijk wat Derks precies aan het doen is. Het is onbekend wanneer de foto genomen is.

Naast de twee eerder afgebeelde foto's van Cedes in actie zijn er nog twee foto's bekend waar mogelijk een Cede motor op staat. De eerste is de foto met de familie Waelbers vóór de fabriek, zie afb. 1917.2. Volgens Marcel de Ceuster heeft Waelbers bij de openbare verkoop in 1921 behalve het fabrieksgebouw ook een motorfiets uit de inboedel gekocht. Dat zou dus deze motor kunnen zijn, maar de afbeelding is te klein om de motor goed te kunnen identificeren; de contouren lijken wel op die van een tweetakt. De tweede foto is onderaan op de vorige pagina geplaatst.

1921: Het doek valt

In geen van de landelijke motorbladen (Het Motorrijwiel, Auto-Leven, De Motorkampioen) wordt dit jaar nog redactioneel aandacht besteed aan Cede. Advertenties vinden we ook niet meer in Auto-Leven en De Motorkampioen. Van Het Motorrijwiel hebben we eventuele advertenties niet ter beschikking. De "dichtstbijzijnde" bron, de Meppeler Courant, is ook niet te raadplegen want jaargang 1921 blijkt verloren te zijn gegaan.

Op vrijdag 25 maart houdt de Motorclub Meppel en Omstreken haar jaarvergadering. Voorzitter Derks is niet aanwezig, maar laat weten dat hij zich niet opnieuw verkiesbaar stelt. Hij is ongeveer een jaar bij de vereniging betrokken geweest. In de Provinciale Drentsche en Asser Courant van 2 april staat een berichtje waar je gemakkelijk overheen zou kunnen lezen, als het ware verborgen tussen andere korte plaatselijke berichtjes; De Ceuster en Derks gooien de handdoek in de ring. Er lijkt geen sprake te zijn van een faillissement, het bedrijf wordt beëindigd en de inventaris en gebouwen te koop gezet.

RUINERWOLD. Wegens slapte in 't bedrijf is de Cede-fabriek alhier den 1 April stopgezet.

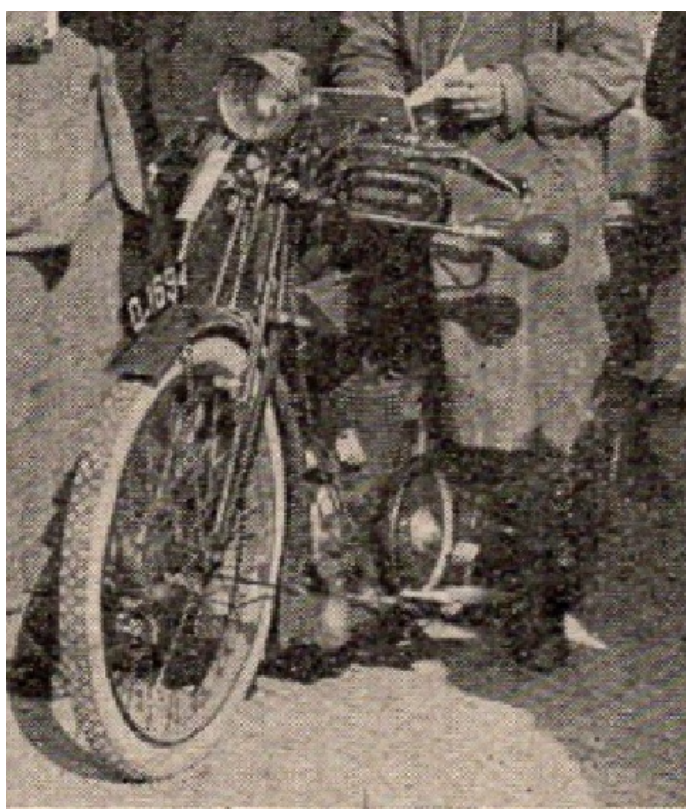
1921.1 Niet meer dan één zinnetje wordt gewijd aan het einde van Cede. Bron: Provinciale Drentsche en Asser Courant 02-04-1921

De inboedel wordt verkocht op woensdag 11 mei, getuige een advertentie in het Algemeen handelsblad van 4 mei. De lijst met te verkopen machines, gereedschappen, materiaal en onderdelen is behoorlijk uitgebreid, er worden zelfs twee loodsen voor afbraak aangeboden. Voor wat betreft motorfietsen worden aangeboden 2 ½ pk tweetaktmotoren, motorrijwiel-onderdelen, motoronderdelen, Bosch hoogspanningsmagneten en enkele Cede motorfietsen.

Hoeveel Cede machines zouden er opgebouwd zijn? Er rijden maximaal drie machines mee bij de hierboven genoemde ritten en bij de Holland-Engeland rit worden er vier aangemeld. Het is ook de vraag of de rijders die machines hebben gekocht of dat ze als een soort testrijders fungeren. Van der Veer, Kroeskop en Greve zitten alle drie in het rijwiel- en motorrijwielvak en willen misschien testen of de Cede levensvatbaar is. Mevrouw Kluit is waarschijnlijk via haar man bevriend met Derks. Van de Groninger H. ten Velde (Wimpeltocht Veendam 5 juni) en Van Veen uit Meppel (DOG-rit 18 juli, niet gestart) is me geen achtergrond bekend. Hieronder zullen we de details van de afgebeelde machines wat nader bekijken. Allereerst de beide machines die meederen in de rit op 22 augustus.



1921.3 Het lijkt erop dat de linker machine donkerder van kleur is. De sturen zijn verschillend en ook de benzinetanks. De linker motor heeft een kapje over het vlieg wiel, de rechter niet. Rechts naast de tank van de rechter machine zien we een hendeltje dat met een stangetje aan de magneet is verbonden, de andere motor heeft dat niet. Opmerkelijk is ook dat geen van de machines voorvering heeft via het destijds gebruikelijke Druid-systeem. Rechts zien we dat er schroefveren zijn geplaatst onder aan de vork, links lijkt een systeem met centrale veer vóór de balhoofd bus te zijn gebruikt. Een voorrem ontbreekt op de rechter motor; die heeft directe riemaandrijving, de linker lijkt dat niet te hebben. Mevrouw Kluit rijdt met nummer D-701 dat op naam staat van Derks. Beide machines hebben bordjes op het stuur om route-informatie op te bevestigen.



1921.4 De machine die mevrouw Kluit berijdt in de rit op 12 september lijkt erg veel op de linker motorfiets in de vorige afbeelding. Weliswaar zien we hier een andere baltoeter en de handclaxon op de vorige foto is niet meer zichtbaar aanwezig, maar dat zou verklaard kunnen worden uit het gegeven dat de motor inmiddels haar eigen nummer D-1694 draagt en ze de machine naar eigen wensen heeft aangepast.

RUINERWOLD-MEPPEL 1921.

Hoogst Belangrijke Machinerieën - Verkoop

(geen Oorlogsmateriaal),
wegens **OPHEFFING** van het Bedrijf.

De Firma **CORN. DE VLAMING & L. BACKER**, Beëdigde Makelaars in
Machinerieën en Metalen te Amsterdam, Frederiksplein 53,
Telefoon 2198 Centrum, (25603)

zal op WOENSDAG 11 MEI 1921,

des voormiddags ten 10 $\frac{1}{2}$ uur, in de **SCHOUWBURGZAAL** van den heer
F. OGTEROP, te Meppel, ten overstaan van den Notaris **B. VAN DELDEN**,
aldaar, **VERKOOPEN**:

De bijna nieuwe Machinerieën, Gereedschappen en Magazijnvoorraden,
uitmakende den Prachtvollen Inventaris van de Fabriek der

CEDE MOTOR WORKS

te **RUINERWOLD**, onmiddellijk bij Meppel.

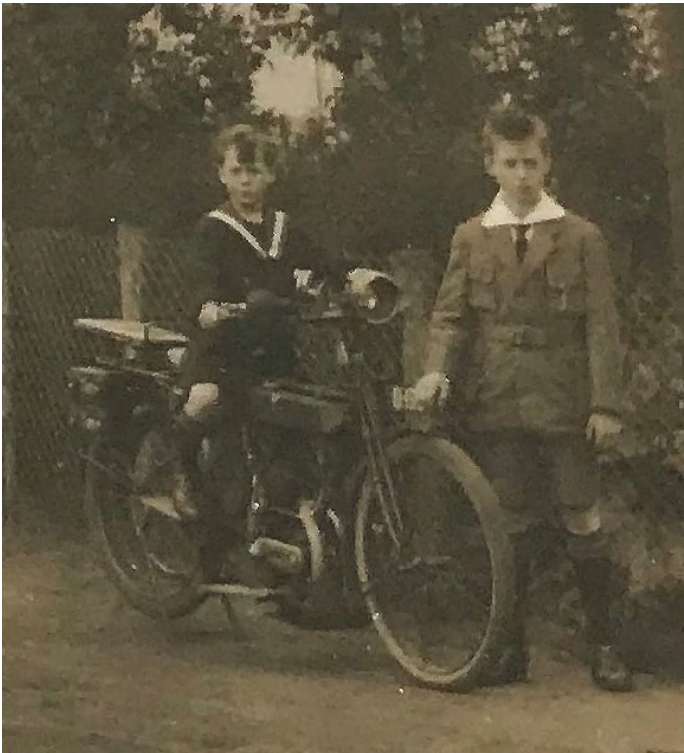
Daaronder komen voor: **Zuiggasmotor**, „Crossley”, 35-38 P.K., met
Cede Patent Zuiggasinstallatie, **Draaistroomgenerator**, (H. Pöge),
35 K. V. A., 220-380 Volt, 375 toeren met gelijkstroomopwekker, 1.5 K. W.,
115 Volt, 375 toeren, **25 Electromotoren**, 0.3-3 P.K., draaistroom, 220-380
Volt, **Drijfwerken**, **Drijfriemen**, **Electrische Boormachine**, moderne
Draaibanken, (Holl. Machine Mij. en Van Berkels Patent), afstand tusschen
de Centers 2.70 en 3 M., met prismabed en Nortonkast, moderne **Revolver-
draaibanken**, grootste doorlaat 0.032 M., $\frac{3}{4}$ ” en $\frac{1}{2}$ ”, **Universeel Frais-
bank**, 29 x 6”, **Handfraisebank**, 0.50 x 0.16 M., sterke **Armschaafmachine**,
22 x 20 x 14”, kapitale **Radiaalboormachine**, uitlading 1 M., met **Electro-
motor**, 3 P.K., 220-380 Volt, **Kolomboormachine** tot gaten van 35 m.M.
diam., origineele Amerik. **Snelboormachine** tot gaten van $\frac{7}{8}$ ” diam.,
Snelboormachines (van Berkel), **Houtdraaibanken**, **Polijs- en Ama-
rijslijpmachines**, **Ventilatoren** met electromotor, diverse nieuwe **Zuig-
gasinstallatiën**, voor motoren van 8-50 P.K., **Tweetactmotoren** 2 $\frac{1}{2}$ P.K.,
Motorrijwiel-onderdeelen, **Motoronderdeelen**, **Bosch Hoogspan-
ningsmagneten**, electrische **Fittings**, **Stalijzer**, naadloos getrokken
ijzeren **Buizen**, **Gietkasten**, **Smeltoven** voor teerinspuiting, **Micrometer**
voor cyl., diam. van 55-85 m.M., **Snelsnij-IJzers**, **Tapinrichting**, **Paral-
lelbankschroeven**, **Pijpen**, **Fittings**, **Bankwerkersgereedschap**, eenige
Motorrijwielen (**Cedé**), 2 tact, 2 P.K., voorts: **VOOR AFBRAAK**:

De **Opstallen** van een ijzeren **Loods** 6.60 x 4.50 x 3 M. en van een
houten **Loods** 6.75 x 4 M. in de nok 3.70 M. afgedekt met asfaltpapier.

Alles te bezichtigen in bovengenoemde Fabriek te **RUINERWOLD**,
onmiddellijk bij **MEPPEL**, op Vrijdag 6, Zaterdag 7, Maandag 9, Dinsdag
10 Mei 1921 van 9—5 uur, behalve des Zaterdags tot 12 uur en op den
Verkoopdag van 8—10 uur. **Uitgebreide Catalogi intijds verkrijgbaar.**



1921.5 Op dit detail van afb. 1920.20 zien we een tweetaktmachine met directe riemaandrijving en verhoudingsgewijs lichte tank. Links van de voorvork lijkt een schroefveer gemonteerd die onderdeel zal uitmaken van de voorvering, net als bij de rechtermotor op afb. 1921.3, maar de gemonteerde voorlamp en baltoeter zijn anders. Rechts van de uitlaatbuis lijkt een dunner buisje zichtbaar waarvan de functie niet duidelijk is. Wel of niet Cede?



1921.6 Detail van afbeelding 1917.2 Volgens mededeling van Marcel de Ceuster koopt Waelbers bij de openbare verkoop naast het pand ook een Cede motorfiets. Dat zou dus misschien deze motor zijn. De contouren van de krachtbron komen wel overeen met die van het Villiers-Cede blokje.

Conclusie

Wat mij betreft is de conclusie gerechtvaardigd dat het motorfietsproject al vanaf het begin een doodgeboren kindje was, en dat De Ceuster en Derks zich fors verkeken hebben op wat er allemaal aan het fabriceren en verkopen van motorrijwielen vastzat. Het is ook de vraag of het benodigde kapitaal voor alle investeringen wel voorhanden was. Het complete rijwielgedeelte moest worden ingekocht en er zou er een verkooporganisatie opgezet moeten worden die ruim publiciteit moest genereren. Die publiciteit is wel gezocht met een flinke advertentiecampaignede in Het Motorrijwiel, maar die ging toch weer mank aan concrete informatie zoals afbeeldingen en prijzen van de te leveren machines. Het bleef allemaal erg vaag en het waren wel tekenen aan de wand dat de eerste advertentie in Het Motorrijwiel van 25 juni 1920 tegelijk de laatste was waarin “binnenkort leverbaar” werd aangekondigd en het dat bedrijf kort daarop aankondigde agent van diverse automobielenmerken te worden.

De lijst met te verkopen goederen geeft ook wel een indicatie van wat er in het bedrijf zelf gemaakt werd; als er complete motorfietsen gebouwd zouden zijn was het te verwachten dat er meer gespecificeerd zou zijn: frames, wielen, spatborden, tanks etc. Er zullen niet meer dan een handvol Cede motorfietsen zijn gebouwd en enkele daarvan zullen pas bij de openbare verkoop zijn verkocht. De eerder genoemde “pre-productie” zal ook de definitieve productie zijn geweest.

Na de beëindiging van het bedrijf gaan De Ceuster en Derks ieder huns weegs: eerstgenoemde vertrekt naar Noord-Brabant en zal daar in de jaren dertig nog van zich laten horen zoals we in het begin van dit verhaal hebben gezien. Derks begeeft zich in de reclamewereld (gevoel voor publiciteit toonde hij al duidelijk in de Cede tijd) en gaat later de politiek in. Opmerkelijk is wel dat in de levensbeschrijvingen die gepubliceerd worden bij zijn aantreden als burgemeester in Westerbork en Haarlemmermeer er met geen woord gerept wordt over zijn jaren als “industriële” bij Cede. Daar was hij blijkbaar niet trots op...

Belangrijkste geraadpleegde bronnen:

- Jan Bakker, De droom van Jules de Ceuster, CONAM Bulletin 1 (1991) nr. 2
- Jan Huizing, Drenten in Beweging, Stichting het Drentse Boek, 1982
- Auto-Leven, Meppeler Courant, De Motorkampioen, Het Motorrijwiel, Provinciale Drentsche en Asser Courant via Delfpher, Technisch Bijblad van de Kampioen.

Met dank aan:

Hans van Dissel
 Hans Waldeck
 Harry Waelbers
 Henk Schuurings
 Ingrid Kluit
 Paul Sondaar
 Joost Heesakkers
 Stichting Oud Meppel