

Bericht uit Bulgarije

door Gerard Hoogendijk

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

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

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



Boekbespreking

Frans Smelt: *De Zaak; de geschiedenis van het autobedrijf Smelt*

eigen uitgave, 2011

ISBN 978-90-816892-1-2

besproken door Fons Alkemade

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

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

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

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

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

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

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

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



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