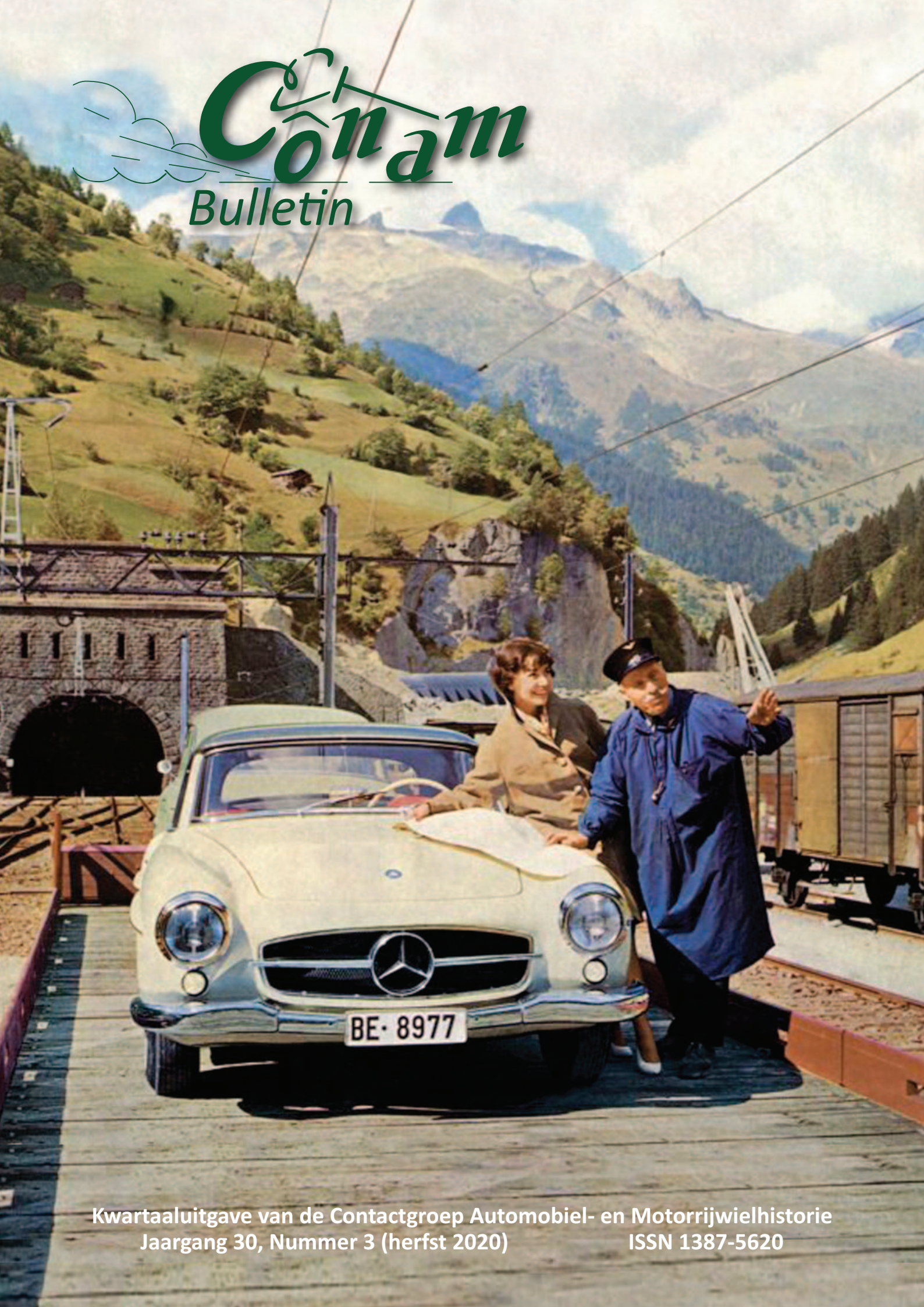


Cônam

Bulletin



Kwartaaluitgave van de Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie
Jaargang 30, Nummer 3 (herfst 2020)

ISSN 1387-5620



Op de voorzijde een Mercedes-Benz 190 SL W121 op de autotrein. De foto is gemaakt in Lötschberg (Zwitserland) in 1955, het jaar waarin de 190 SL werd geïntroduceerd.

Op de binnen- en achterzijde van de omslag, tekeningen van de Franse illustrator René Vincent. Hij werd vooral beroemd door zijn posterontwerpen, maar tekende ook voor verschillende Franse fabrikanten hun brochures. De illustratie op pagina 2 komt uit een brochure van Berliet uit het jaar 1908. De advertentie op de achterzijde is van later datum, deze werd gemaakt in 1926. De stijl van beide illustraties is echter onmiskenbaar van zijn hand. René Vincent stierf in 1936 in Parijs. Hij werd slechts 57 jaar oud.

Colofon

Het *Conam Bulletin* is het kwartaalblad van de **Conam: Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie**.

De Conam is op 12 oktober 1991 opgericht en is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 4048234.

Zij staat open voor iedereen met interesse in de geschiedenis van personen- en vrachtautomobielen, motorrijwielen en andere (motor) voertuigen in de ruimste zin, de Nederlandse in het bijzonder.

Het Conam-lidmaatschap kost €45,- per jaar. Alle leden ontvangen het Conam Bulletin en een Nieuwsbrief (per e-mail). Alle leden hebben recht op een korting bij het Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie (www.ncad.nl).

Bestuur:

Voorzitter:

Koen Ongkiehong

E: voorzitter@conam.info

Secretaris:

Willem Posthumus Meyjes

E: secretaris@conam.info

Penningmeester:

Chiel Zumpolle

E: penningmeester@conam.info

IBAN: NL64INGB0001711597

Bestuurslid:

Ariejan Bos

E: abos@conam.info

Bestuurslid/Webmaster:

Rutger Booy

E: webmaster@conam.info

Redactie:

Hoofredacteur:

Wim Oude Weernink

redactie@conam.info

Eindredacteur:

Albert Gerbel

Opmaak:

Jaap Dekker

Alle artikelen in het *Conam Bulletin* zijn onder eigen naam geschreven en geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van het bestuur.

Conform de Auteurswet 1912 mogen afbeeldingen en (delen van) teksten worden gebruikt met bronvermelding.

Leden kunnen teksten (max. 1.500 woorden) aanleveren in Word (.doc, .docx) en afbeeldingen apart in .jpeg

Het *Conam Bulletin* verschijnt viermaal per jaar: voorjaar, zomer, herfst en winter.

Oplage ca. 200

Conam **Bulletin**

Jaargang 30, Nummer 3, herfst 2020

Inhoud

De architect en de auto	4
Een boevenwagen en de gevolgen	10
Reacties van lezers	16
Van 1 naar 24 uur	19
Boekbespreking(en)	21
De restanten van een Packard	26
Nieuwe leden stellen zich voor	27
In memoriam	28
Omnia, een ander Nederlands fabricaat	29
'Het laatste stadium'	35
De nieuwe voorzitter stelt zich voor	39

Dank John, welkom Koen

Middenin een wat lossere coronatijd vond onze tot 1 augustus uitgestelde Algemene Ledenvergadering plaats in Woudenberg. En het was in alle opzichten een gezellige alsook informatieve bijeenkomst. Met een wisseling van de wacht als belangrijk moment. We namen afscheid van voorzitter John Mulder die de Conam vijf jaar heeft gediend.

Onder zijn leiding groeide het ledental en het bestuur en de redactie verjongden zichzelf met nieuwe mensen. Allen werkend in een onderling harmonieuze sfeer. Dus: dank John, je laat een heerlijke Conam achter. Waarmee de nieuwe voorzitter Koen Ongkiehong aan de slag kan. Diens passie voor het iconische Amerikaanse merk Cadillac bewijst hoe divers de Conam inhoudelijk is. Ieder individueel lid draagt met enthousiasme en specifieke interesse bij aan onze gemeenschappelijke historische kennis van het fenomeen automobiel.

Uit Koens eerste toespraak tot de leden sprak een groot enthousiasme en veel ambitie. Dus: niet alleen welkom Koen, maar ook succes! Wat het Bulletin betreft, na deze uitgave wordt alweer gewerkt aan een eindejaarseditie waarin we een maatschappelijk rumoerig en onzeker jaar willen afsluiten. Nog ideeën daarvoor? Stuur ze op, de redactie weet altijd raad met een historisch interessant onderwerp.

Wim Oude Weernink

De architect en de auto: de dialectiek van de statische en dynamische voertuigen - Deel 1

door Bart Verbrugge

De stormachtige opkomst van de auto vanaf circa 1900 heeft op vele manieren grote invloed gehad op de geschiedenis van architectuur en stedenbouw. De auto kreeg een belangrijke rol in het maatschappelijk leven en werd dus ook een cruciaal thema in de architectuurgeschiedenis van de twintigste eeuw. Door de auto veranderde het aanzicht van steden en landschappen drastisch en de auto kreeg ruim baan, als logisch onderdeel van de vooruitgangsgedachte. Tot omstreeks 1970 werd de opkomst van de auto door velen, ook architecten, toegejuicht. Maar daarna sloeg de sfeer om. Het lijkt op het scenario van de tovenaarsleerling: hoe kon men het disruptieve effect van auto's op onze omgeving weer in bedwang krijgen?

Maar hoe was die relatie in omgekeerde zin? Hoe was de relatie tussen automobiele ontwikkeling en architectuur-ontwikkeling? Dit tweedelige artikel gaat over architecten die zich waagden aan het ontwerpen van een auto. In deel 1 laten we aan de hand van illustratieve voorbeelden zien hoe die relatie in de periode tot 1930 maar weinig evolueerde. Het laat zien dat de architecten de auto beschouwden als een op ambachtelijke wijze geproduceerd designobject en geen vat leken te krijgen op de dynamische eigenschappen van het voertuig.

Architecten beschouwden de auto als een ambachtelijk geproduceerd designobject

Dit sluit aan op de (bredere) observatie van de Franse cultuurfilosoof Paul Virilio dat architectuur en stedenbouw de aansluiting hebben verloren met de gevolgen van de achtereenvolgende maatschappelijke versnellingen in de twintigste eeuw, als eerste met de opkomst van de automobiel en later met de opkomst van IT, internet, enz.: 'als statisch voertuig gaat de architectuur langzaam maar zeker ten onder (...)'.¹

De architect als autopionier: de elektrische BGS van W.B. van Liefland (1899)

Rond 1900 behoorden in Nederland ook enkele architecten tot de groep van gefortuneerden die zich een automobiel aanschaffen. De Haagse architect W.B. van Liefland (1857-1919) was daar een van.

Hij was directeur van de Exploitatie Maatschappij Scheveningen (EMS) en de architect van grote bouwprojecten in Scheveningen, zoals de Wandelpier (1899), het Circustheater (1903) en het Palace Hotel (1904). Hij was tevens van 1896 tot 1911 lid van de gemeenteraad van 's-Gravenhage².

Op 1 mei 1899 was Van Liefland een van de oprichters, en tevens directeur, van de Algemeene Nederlandsche Autocar Maatschappij (ANAM), met als doel om 'zowel electro- als essence cars' te leveren en te verhuren.

Deze firma was onder meer importeur van elektrisch aangedreven auto's van het Franse merk BGS (Bouquet, Garcin & Schivre)³ en was in 1899 tevens de eerste taxi-onderneming van Nederland⁴.



Een BGS elektrische auto. De elektrische krachtbron had een vermogen van 7 pk, gevoed door batterijen met een vermogen van circa 84 volt, waarmee het voertuig een topsnelheid van 27 km/h bereikte.

Het kantoor was eerst gevestigd aan de Juliana van Stolberglaan 1 en daarna in een groter gebouw aan de Laan van Nieuw Oost-Indië in Den Haag. Omstreeks 1903 werden de activiteiten overgenomen door de firma Verweij & Lugard. Van Liefland was niet betrokken bij het ontwerp van deze auto, maar hoort toch thuis in dit artikel om aan te geven hoe hij als representant van de creatieve architect/ondernemers van rond de eeuwwisseling een rol speelde bij de promotie van de automobiel in de maatschappij van rond 1900.



De auto in het midden is de Peugeot 20/24 pk uit 1903 van W.B. van Liefland voor de werkplaats van de firma Verweij & Lugard aan de Laan van Nieuw Oost-Indië 178 in Den Haag. Van Liefland zit zelf achter het stuur; naast hem zijn chauffeur. Foto ca. 1903.

Van Liefland werd in 1899 zelf de eigenaar van een BGS (rijksnummer 129). Maar in 1903 schafte hij zich een nieuwe automobiel aan, nu een 20/24 pk Peugeot met een verbrandingsmotor (rijksnummer 1070). Die had hij aangeschaft bij de firma Verweij & Lugard. Op bovenstaande publiciteitsfoto zit Van Liefland zelf achter het stuur, maar meestal liet hij zich rijden door zijn chauffeur die lange tijd woonde in het woonhuis van de ongehuwde Van Liefland.

Op zondag 10 juli 1905 maakte Van Liefland met zijn chauffeur en enkele andere heren met de Peugeot een plezierrit naar de duinen tussen Noordwijk en Bloemendaal.

En toen ging het vreselijk mis: “De stuurstang brak, waardoor de auto niet meer te regeeren viel. De bestuurder haalde met kalmte en beleid de remmen over, waardoor de vaart der auto eenigszins getemperd werd. Evenwel liep de machine, geheel aan zichzelf overgelaten, tegen de berm op, en vloog tegen een aan den weg staanden zwaren boom te pletter.

De slag was zóó hevig, dat de auto plm. 15 centimeter in den boom drong en het stalen chassisraam als een veer in elkander boog. De auto was bijna geheel vernield. Een der heeren, welke naast den chauffeur zat, sprong er vóór de botsing uit. De anderen konden er niet uit en maakte den schok mede, waardoor zij door elkander werden geslagen en behoudens eenige ontvellingen en lichte kneuzingen wonder boven wonder ongedeerd bleven.”⁵

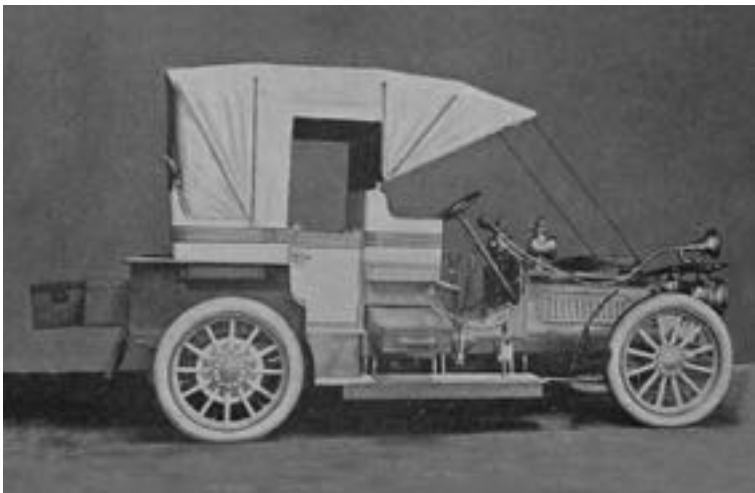
Van Liefland schafte kort daarna een nieuwe auto aan, waarmee hij in 1906 een tweede prijs won bij een ‘concours de carrosserie’ bij de ‘automobielweek’ te Scheveningen; het was een krachtige Fiat 60 pk met een viercilinder motor van 10,6 liter en een ‘double phaeton’ carrosserie van de Haagse carrosseriebouwer B.T van Rijswijk en Zoon⁶. Het was een zeer kostbare auto; de prijs van een rollend chassis was \$ 14.500,-. Van deze monster-auto konden we geen foto’s vinden.

De automobielfcarrosserie als toegepaste kunst: twee carrosserieën naar ontwerp van Ed. Cuypers/ Atelier ‘Het Huis’ (1905-1907)

In de eerste decennia van de automobielhistorie was het gebruikelijk dat bij de autofabrikant een rijdend chassis werd gekocht en dat vervolgens bij een van de gespecialiseerde carrosseriebouwers daar een carrosserie op werd gezet. Ook in Nederland waren er diverse carrosseriebouwers, meestal voortgekomen uit werkplaatsen waar koetsen werden vervaardigd. De carrosserieën bestonden veelal uit een houten geraamte, met daartussen panelen van hout, metaal of doek. Deze carrosserieën waren vaak open, waardoor een rit voor de inzittenden weinig comfortabel was.

Toen de gefortuneerde Dordtse industrieel J.A. Stoop, mededirecteur van de Dordtsche Petroleum Maatschappij, een grote villa had laten bouwen aan de Stationsweg in Dordrecht⁷ door het Amsterdamse architectenbureau van Ed. Cuypers (1859-1927) en bovendien ook het interieur had laten uitvoeren door het aan dit bureau gelieerde 'Atelier Het Huis'⁸, was het een logische gedachte van de heer Stoop om ook een bijpassende nieuwe automobiel door hetzelfde atelier te laten ontwerpen en uitvoeren⁹.

Het betrof een Peugeot 18/24 PK, die op 11 november 1905 werd geregistreerd (rijksnummer 67). Met deze auto was Stoop in 1905 en 1906 deelnemer aan de Scheveningse automobielweek. Bij de automobielweek van 1905 stond hij ingeschreven in de categorie V (chassisprijs tot f 7500) met een Peugeot 18/24 PK. Er was toen geen concours voor koetswerken¹⁰.



De Peugeot 18/24 PK uit 1905 met carrosserie naar ontwerp van 'Het Huis'.

Ook in de automobielweek van 1906 stond de heer Stoop ingeschreven in de categorie V met deze Peugeot. Omdat hij daarvoor toen een prijs van f 200 had geschonken, kon hij niet deelnemen aan het 'concours de carrosserie'¹¹. In een artikel in Het huis, oud & nieuw werd uitgebreid aandacht besteed aan deze auto¹². In het begin van de tekst legt de auteur, waarschijnlijk Ed. Cuypers, een relatie met de historie.



Een vooraanzicht van de Peugeot 18/24 PK uit 1905 met carrosserie naar ontwerp van 'Het Huis'.

Net als bij de andere architecten van zijn generatie, vond hij het belangrijk om vormgeving te relateren aan illustere voorbeelden uit de geschiedenis. In het verleden hadden architecten immers ook ontwerpen gemaakt voor koetsen, zoals de Frans-Nederlandse Barok-architect Daniel Marot¹³:

“De heer J. A. Stoop te Dordrecht, die eene warme belangstelling koestert voor de moderne kunstnijverheid, liet kort geleden eene villa bouwen en geheel meubeleeren en inrichten. Ook aan den tuinaanleg en de automobiel-remise werd den zelfden aandacht besteed.” Daarna volgt een beschrijving van de auto, waarin, opvallend genoeg, wordt ingegaan op de dynamiek van de rijdende automobiel: “(...)

Er is bij het ontwerpen getracht aan deze reisautomobiel zoo eenvoudig mogelijke hoofdvormen te geven, daar men bij een snel voortbewegend voertuig, van grootere vormen eenen krachtiger totaal-indruk ontvangt, dan van eene gecompliceerde detaillering. De kleur is licht gehouden, omdat stof daarop veel minder zichtbaar is, dan op donker geschilderde reiswagens, die er na lange tochten ontoonbaar uitzien Ook is de licht geschilderde auto reeds op grooten afstand zichtbaar.

Het chassis, een Peugeot van de firma Verwey & Lugard, is in feroline geschilderd, zoodat het onderstel een staalkleur heeft. De carrosserie, die hierop rust, heeft eenigszins het karakter van de oude Engelsche reiswagens, de zoogenaamde mail-coach; beneden licht groen en daarboven roomkleurig geschilderd en versierd met breede gele banden en geel koper beslag op het gebogen portier.”

Daarna volgt een zin die duidelijk maakt dat de ontwerpers de opvattingen volgden van de toen eigentijds stroming van de ‘rationele architectuur’, hetgeen vooral tot uitdrukking kwam in de vormgeving van de achterspatborden: “Om het karakter van den hoofdvorm niet te verzwakken, volgen de spatborden de lijn van de carrosserie, die zij daardoor krachtig prononcereen.



De Peugeot uit 1907; carrosserie naar ontwerp van ‘Het Huis’; gesloten kap.

Niet alleen door type en kleur is getracht in deze automobiel het karakter van een reiswagen te leggen, maar ook is, door eene praktische ruimte-indeeling, gezorgd voor eene ruime berging van reisbenodigdheden.” De carrosserie werd weliswaar ontworpen door ‘Het Huis’, maar werd waarschijnlijk gebouwd bij de rijtuigfabriek J.H. van der Meulen L.C. Zn. te Amsterdam.

In 1907 was de heer Stoop opnieuw winnaar van het concours voor koetswerken van groot-toerisme in de Scheveningse automobielenweek¹⁴. Maar nu met een andere Peugeot, met een koetswerk van B.T. van Rijswijk en Zn. en opnieuw ontworpen door ‘Het Huis’.

Opnieuw was een artikel in *Het huis oud en nieuw* gewijd aan deze automobiel¹⁵.

“De reisautomobiel (...) is voor den Heer J. A. Stoop te Dordrecht door het Atelier ‘Het Huis’ ontworpen. Het ontwerp heeft zich natuurlijk uitsluitend bepaald tot de carrosserie (...). De carrosserie is groen geschilderd met bruin linnen kap. Breede koperen banden en gedreven beslag en slotplaten versieren het rijtuig. De zetels zijn met rood leder bekleed. Het onderstel of chassis is in feroline geschilderd. Al het koperwerk, ook van de lantaarns enz., is bronskleurig hetgeen aan het geheel een meer gedistingeerd aanzien geeft dan het glimmende geel koper. Door een praktische ruimte-indeeling, (is) gezorgd voor eene ruime berging van reisbenodigdheden (...).”

Re-design van de traditionele carrosserie: de Gropius-Adlers (1929) en de Amilcar 8 van Leen van der Vlugt (1930)

In enkele publicaties over Leen van der Vlugt (1894-1936) wordt gememoreerd dat deze architect zeer trots was op zijn Amilcar achtcilinder die hij in 1930, kort na voltooiing van de Van Nellefabriek, had aangeschaft, met een carrosserie die deels door hem zelf was ontworpen¹⁶.



De Amilcar achtcilinder van Leen van der Vlugt, met mevrouw Van der Vlugt achter het stuur (zoals bij de meeste Franse luxe-auto's was het stuurwiel rechts). De smalle hoge radiator hoorde bij het ‘rijdend chassis’ zoals dat werd geleverd door de Amilcar-fabriek. De strak gelijkende hoekige carrosserie, zonder treeplanken, was gebouwd op basis van aanwijzingen van de architect.

Amilcar was een kleine Franse autofabriek die in de jaren twintig enig succes had met kleine, lichte auto's ('cycle cars' genoemd) die weliswaar laaggeprijsd waren, maar ook een matige betrouwbaarheid hadden. In 1929 probeerde de fabriek toe te treden tot de klasse van luxe-automobielen met de introductie van een achtcilinder.

Het sportieve karakter werd versterkt door het ontbreken van treeplanken

De Amilcar achtcilinder werd gebouwd van 1929 tot 1932; in totaal zijn er circa 350 gebouwd. De lijnmotor van 2330 cc (daardoor was het in Frankrijk een 13 CV) leverde 58 pk (43 kW) bij 4.000 tpm. De topsnelheid was circa 120 km/h, afhankelijk van de toegepaste carrosserie. Een groot deel van deze auto's werd verkocht als rijdend chassis, dus de koper moest zelf bij een carrosseriebouwer een carrosserie laten maken.



De door Walter Gropius ontworpen Adler Standard 8 uit 1930/1931. Naast de auto Ise, de echtgenote van Walter Gropius.

Het is niet bekend bij welke carrosseriebouwer Van der Vlugt zijn Amilcar 8 van een sportief tweedeurs cabriokoetswerk liet voorzien. Het sportieve karakter werd versterkt door het ontbreken van de treeplanken en het koetswerk was strak vormgegeven.

Het lijkt erop dat Van der Vlugt daarbij de strakke vormgeving van de door de Bauhaus-architect Walter Gropius (1883-1969) ontworpen Adler Standard 6 en Standard 8 als voorbeeld had.



De door Walter Gropius ontworpen Adler Standard 8 uit 1930/1931. Op de voorgrond, op de plaid, Walter Gropius.

Deze gerenommeerde Duitse autofabriek had in 1928 Gropius gevraagd om nieuwe carrosserieën te ontwerpen, die in september 1929 op de Parijse Salon de l'Automobile 1930 werden gepresenteerd. Gropius had in 1919 het Bauhaus opgericht, de toonaangevende academie voor architectuur en toegepaste kunst in Weimar. Hij was bevriend met de zoons van Heinrich Kleyer, de oprichter van de Adler-fabriek.

De fabriek verwachtte met de inschakeling van een Bauhaus-ontwerper in één klap af te komen van het imago van 'degelijk, maar nogal oubollig' dat toen aan Adler kleefde. In het ontwerp van Gropius zijn de afzonderlijke componenten van de carrosserie duidelijk van elkaar te onderscheiden.

Het is in essentie nog een traditioneel koetswerk, maar wel in de stijl van het 'Industriedesign' van het Bauhaus. Daarmee staat zijn ontwerp nog dicht bij het auto-ontwerp van het bureau van Cuypers uit 1903.

De vernieuwing in het ontwerp van Gropius ging niet verder dan het aanbrengen van een harmonie tussen afzonderlijke componenten zoals motorkap, spatborden, passagierscompartiment, lampen, enz.

Er was dus geen sprake van een geïntegreerde carrosserie, die recht deed aan de wetten van de aerodynamica, zoals enkele jaren later in de mode kwam. Gropius had duidelijk geen weet van de wetten van de aerodynamica, zoals Le Corbusier dat al wél had (zie Deel 2).

En blijkbaar hadden de gestroomlijnde Rumpler Tropfenauto's die vanaf 1922 in Berlijn als taxi reden, geen indruk op hem gemaakt. De frontoppervlakken van de carrosserie staan vrijwel rechtop en de koplampen staan los naast de radiator. En de glanzende wieldeksels waren er vooral om esthetische redenen.

Gropius had duidelijk geen weet van de wetten van de aerodynamica

Er werden in totaal niet meer dan zes exemplaren gebouwd. Kort na de introductie van de Gropius-Adlers brak namelijk de Wall Street-crisis uit, waar de Duitse economie al snel hard door werd geraakt. We kunnen de teleurstellende verkoopaantallen van deze Adlers dus niet wijten aan het ontwerp van Gropius¹⁷.

Doordat in de pers veel aandacht werd besteed aan de Gropius-Adlers, had dit een positief effect op het imago van Adler. Een concreet blijvend effect van de samenwerking met Gropius was het door Gropius gere-designde logo dat op alle latere modellen zou worden aangebracht.

Drie jaar later deed de fabriek een nieuwe poging om een vooruitstrevend model op de markt te brengen, de Adler Trumpf, die in 1932 werd gepresenteerd. Dit was in technisch opzicht een zeer modern ontwerp met voorwiel-aandrijving en onafhankelijke wielophanging (voor en achter). Het was het geesteskind van automobielingenieurs met kennis van voertuigdynamica, Hans Gustav Röhr en Joseph Dauben, en niet van een architect.

Concluderend moeten we vaststellen dat Gropius en Van der Vlugt weliswaar succesvolle en beroemde architecten waren, maar dat zij bij het ontwerp van een auto niet loskwamen van een benadering van de carrosserie als statische object.

Noten

1. Paul Virilio, *L'horizon négatif: essai de dromoscopie*, 1984; Nederlandse vertaling: Het horizon-negatief, 1989, pag. 64.
2. Van Liefland trad in 1907 onder zware politieke druk af als wethouder, met name vanwege frauduleuze transacties van bouwgrondmaatschappijen waarvan hij medeaandeelhouder was.
3. Dit was een van de vele automerken die rond 1900 in Frankrijk werden opgericht, waarvan de meeste slechts een kort bestaan had. BGS bestond van 1899 tot 1906.
4. Bron: *TUF-TUF*, orgaan van Pionier Automobielen Club, 1974 nr. 1, pag. 20.
5. *Het Nieuws van den Dag*, 13 juli 1905
6. *De Telegraaf*, 9 juli 1906 en *Algemeen Handelsblad*, 11 juli 1906. Navraag bij Conam leverde geen nadere informatie op over deze bijzondere auto.
7. Villa Simpang is verwoest bij een bombardement op 28 januari 1945.
8. Het atelier 'Het Huis' was circa 1900 door Ed. Cuypers opgericht om kunstnijverheidsontwerpen in eigen beheer uit te kunnen voeren. Het was aanvankelijk gevestigd in het pand van het architectenbureau aan de Jan Luykenstraat, later in een gebouw in de Kerkstraat in Amsterdam.
9. Stoop was een automobielliefhebber; hij was o.a. betrokken bij de organisatie van de hiervoor genoemde 'automobielseweek' te Scheveningen in 1906. Zie ook:
<https://www.conam.info/kentekens/rijksnummer/volnummers-1898-1906/301-rijksnummer-67>
10. *Nieuws van de dag*; kleine courant, 15 juli 1905.
11. *De Telegraaf*, 9 juli 1906.
12. *Het huis, oud & nieuw; Maandelijksch prentenboek gewijd aan huis-inrichting, bouw en sierkunst*, jrg. 3, 1905, nr. 2., pag. 231 e.v.
13. In de collectie van het Rijksmuseum bevinden zich etsen met het ontwerp van Daniël Marot voor onderdelen van een koets, circa 1700.
14. *Nieuws van de dag*; kleine courant, 10 juli 1907.
15. *Het huis, oud & nieuw*, jrg. 5, 1907, pag. 287 e.v.
16. Zie Jeroen Geurst, Joris Molenaar, *Van der Vlugt - Architect 1894-1936*, 1984, pag. 8.
17. Werner Oswald, *Deutsche Autos 1920-1945*, 2e Auflage 1978, pag.15.

Een boevenwagen en de gevolgen

door Paul Vlemmings

De aanleiding voor dit artikel is een verhaal in het Eindhovens Dagblad van 27 juni 1930. Het gaat over een boevenwagen voor de politie. Omdat in dat stukje een Brabants N-kenteken genoemd wordt, lukt het om er ook twee foto's bij te vinden. En een plus twee is drie, dus zoek ik nog even verder, want ook de carrosseriebouwer wordt in dat krantenstukje genoemd. Dat verder zoeken had ik beter niet kunnen doen. Hoe ik ook zoek, die carrosseriebouwer Custers & Lemmens laat zich eerst niet vinden! Zijn ze definitief verborgen in de nevelen van de historie? Vervolgens komt er ook een heel oerwoud aan carrosseriebouwers tevoorschijn, waardoor het bos haast niet meer zichtbaar is.

Het antwoord op die eerste vraag blijkt verstopt door een oude fout: het fonetisch en chiquer opschrijven van wat je hoort. Custers blijkt gewoon Kusters te zijn. En die Kusters had inderdaad een carrosseriefabriek samen met Lemmens. De naam wisselt nog al eens, maar het begint met de Venlosche Carrosserie & Rijtuigfabriek v/h J.H. Hover. Dus beginnen we onze zwerftocht met die Hover.



Het begin van Hover als rijtuig- en wagenmaker. (Venloosch Nieuwsblad 18 november 1905)

Hover, Venlo (1905-1921)

In Venlo begint H. Hover in 1905 een rijtuig- en wagenmakerij aan de Sloterbeekstraat 15.¹ Wat voor rijtuigen en wagens hij maakt is onbekend, maar in 1908 meldt hij speciaal ingericht te zijn 'voor verlakken'.² Dat doet Hover vanaf 1910 ook voor automobielen.³ Hover is dan met zijn nering verhuisd naar nummer 25 op die Sloterbeekstraat.

Hoewel verhuizing? In die tijd verandert de nummering vaak. Misschien zit Hover nog op zijn oude stek, maar heeft hij nieuwe burens gekregen waardoor zijn huisnummer verandert. Nog een verandering die we niet kunnen thuisbrengen, H. Hover wordt in 1911 J.H. Hover. De behuizing aan de Sloterbeekstraat wordt inmiddels wat te klein, want in datzelfde jaar 1911 wordt het uitgebreid met werkplaatsen en een rijtuigenremise.⁴



Hover nu ook carrosseriefabriek voor auto's. (Nieuwe Venlosche Courant 13 juni 1914)

Automobielbezitters kunnen daarna niet alleen voor het lakken bij Hover terecht, maar ook wordt gestart met de verkoop van autobanden (1912).⁵ De zaak krijgt nog meer vaart als Hover zijn hand- en voetkrachtmachines verkoopt.⁶ Er komen stoommachines voor in de plaats.⁷ De inmiddels 'stoomrijtuigfabriek' legt zich dan ook toe op het bekleden van automobielen.⁸

We komen daarmee aan in het jaar 1913, waarin Hover zich ook gaat toeleggen op het bouwen van carrosserieën voor automobielen.⁹ De eerste jaren gaat het daarbij om open en dichte wagens. In 1920 start ook de bouw van carrosserieën voor vrachtauto's.¹⁰ Juli 1921 verkoopt Hover zijn fabriek aan Willem Kusters.

Kusters, Venlo (1921-1924)

Willem Kusters begint zijn carrosseriebouwactiviteiten met de overname van de carrosserie- en rijtuigfabriek van Hover, juli 1921.¹¹ Hij doet dit als Venlosche Carrosserie & Rijtuigfabriek v/h J.H. Hover in het pand van Hover aan de Sloterbeekstraat in Venlo.^{12/13} Dat pand blijft nog enkele jaren in gebruik door Kusters, maar in 1924 gaat Willem Kusters een samenwerking aan met Lemmens.¹⁴



Hover vlak voor de overdracht aan Kusters. (Nieuwe Venlosche courant, 4 juni 1921)

Kusters & Lemmens,

Venlo (1924-1940)/Eindhoven (1935-1940)

De samenwerking van Kusters met Lemmens start met de aankondiging van de aanbesteding voor de bouw van een carrosseriefabriek aan de St. Antoniusstraat in Venlo.¹⁵ Ook de naam wordt aangepast. Enige tijd later duikt de naam Venlosche Carrosserie & Rijtuigfabriek Kusters & Lemmens v/h Hover op, maar vanaf 1926 wordt het bedrijf Kusters & Lemmens genoemd, zonder Hover dus.

De zaken lopen voorspoedig. Op een foto in het archief van de gemeente Venlo, gedateerd 1923, poseren directie en personeel; totaal een man of 25. In 1926 wordt het fabrieksgebouw aan de Antoniusstraat uitgebreid en er komt een vestiging aan de Sinselveldstraat bij, eveneens in Venlo.¹⁶ In die tijd worden er al veel autobussen gemaakt. In advertenties worden er afbeeldingen van gebruikt. Dat blijkt ook in 1932, als uit voorraad leverbaar zijn 21-persoons autobuscarrosserieën voor Chevrolet, Citroën en Ford.¹⁷ Dat is niet bepaald een indicatie voor maatwerk.

En over Ford gesproken, die boevenwagen uit het krantenartikel waar dit verhaal mee begon, is een Ford. Op dat moment staat de wagen nog bij Forddealer Van der Meulen-Ansems in Eindhoven, maar de carrosserie zit er dan al op. En die carrosserie is donkergroen van kleur om, zoals die krant schrijft, 'de inzittenden niet alle hoop op hun invrijheidsstelling te ontnemen'.



De aanleiding van dit artikel. De Ford AA boevenwagen van de gemeentepolitie Eindhoven geleverd door Van der Meulen-Ansems en gebouwd door Kusters & Lemmens in 1930. (deautovanmnopa.nl)

Er is ruimte voor maar liefst acht inzittenden. Voorin de chauffeur en een palfrenier (een knecht op een koets). Achterin is ruimte voor vier boeven, die bewaakt worden door twee veldwachters of politiemannen.

De boevenwagen kan bij het politiebureau in Eindhoven overigens alleen maar door de eerste poort. De tweede poort is te laag - of de boevenwagen te hoog natuurlijk!



Nieuwe Venlosche Courant 6 september 1938.

Er zijn blijkbaar meer klanten in Eindhoven en omgeving te vinden. November 1935 vindt de opening plaats van een filiaal aan de Stuiverstraat 1 in Eindhoven. A. Marres en J. Lemmens leiden de Eindhovense vestiging.¹⁸



Het einde van Kusters & Lemmens. (Limburger Koerier 1 maart 1940)

Net voor de Tweede Wereldoorlog komt er een einde aan de samenwerking tussen heren Kusters en Lemmens.¹⁹

Hover & Tiwi, Venlo (1925-?)/Eindhoven (1936)

H. Hover begint, zoals hierboven vermeld, in 1905 een rijtuig- en wagenmakerij aan de Sloterbeekstraat in Venlo, waar hij ook begint met de bouw van carrosserieën. In 1921 verkoopt hij zijn fabriek aan Kusters. Tussen 1921 en 1924 leeft Hover van de opbrengst van de verkoop van zijn nering én van de huur-opbrengsten van het pand. Als de huurders vertrekken, zit Hover met een leeg pand én zonder huurpenningen.

Dan kruipt het bloed waar het gaan kan. Hij pakt zijn oude voorliefde in het oude pand weer op. Samen met Anton Tiwi begint hij in 1925 een Duco lakspuiterij aan de Sloterbeekstraat.²⁰ Hover & Tiwi, zoals het bedrijf heet, krijgt datzelfde jaar nog een vesting in Blerick, aan de Kazernestraat. Duco is trouwens een spuitlaksysteem van General Motors (GM).²¹ Hover & Tiwi melden in 1926 dan ook trots vertegenwoordiger te zijn 'der' General Motors voor Duco lakwerk.²²



Die eerste Duco-inrichting ontstond in 1925. De carrosseriebouw werd in 1931 gestart. (Nieuwe Venlosche courant 13 juni 1931)

Overigens is dat Duco blijkbaar 'nogal een dingetje', want ook Hovers ex-huurders Kusters & Lemmens laten weten dat hét adres voor die Duco lakken nog steeds dat van hen is. Nu Hovers lakliefde samen met Tiwi weer uitgeleefd wordt, komt ook zijn oude stiel weer in zicht. In 1929 start naast de lakspuiterij ook de carrosseriebouw van personenwagens.²³ Specialiteit zijn zespersoons sedans en cabriolets, waarmee ze exposeren op de stand van GM op de Jaarbeurs in Utrecht in 1933.²⁴

Dat jaar wordt Hover & Tiwi licentiehouder van Kellner Cabriolets.²⁵ Die licentie wordt even later ondergebracht in Carrosserie Alexis Kellner NV, waarvan Hover uit Blerick en Kellner uit Bern beide voor de helft eigenaar en directeur worden.²⁶ Februari 1934 exposeren ze op de RAI met een Studebaker en een Ford V8, en de Kellner automatische kapconstructie.²⁷ Januari 1936 wordt de vennootschap alweer opgeheven.²⁸ De firma Hover & Tiwi wordt ondertussen, in 1935, ook dealer voor Adler en krijgt een subagentschap voor Chrysler, Plymouth en Fargo.²⁹ Een jaar later komen er nog Packard, Nash en Hansa bij.³⁰



Hover & Tiwi vertegenwoordigen ook Alexis Kellner kapconstructies. (Nieuwe Venlosche courant 13 oktober 1935)

Blijkbaar is Eindhoven interessant voor carrosseriebouwers. Kusters & Lemmens openen eind 1935 een filiaal in Eindhoven en maart 1936 volgt het duo Hover & Tiwi.³¹ Zij vestigen zich op Havenstraat 3A in een deel van het pand van Opeldealer Jacques van der Meulen. Deze Jacques was in de tijd van de boevenwagen nog een van de directeur-eigenaren van Forddealer Van der Meulen-Ansems. De vestiging in Eindhoven wordt ingeschreven bij de Kamer van Koophandel (KvK).

Dan blijkt dat het niet alleen om Hover & Tiwi gaat, ook ene Johannes Hartoungh uit Roermond wordt als vennoot ingeschreven. Ook weten we nu dat Hover inmiddels in Eindhoven woont en dat Tiwi de Duitse nationaliteit heeft. Het bedrijf wordt ingeschreven als Carrosserie-fabriek Hover & Tiwi, tevens handelend onder de naam Carrosserie Alexis Kellner.³² Die handelsnaam wordt in advertenties overigens niet gebruikt. Waarom die inschrijving als Alexis Kellner gebeurt terwijl de samenwerking en naamloze vennootschap al in januari is opgeheven, is onduidelijk.

Blijkbaar is Eindhoven interessant voor carrosseriebouwers

Lang duurt dit Hover/Tiwi/Alexis Kellner feestje in Eindhoven niet. Na een half jaar wordt de vestiging opgeheven.³³ In Venlo-Blerick gaat het bedrijf als 'Carrosseriefabriek Hover & Tiwi' overigens gewoon verder. Tot wanneer precies is nog niet achterhaald, wel zijn er foto's bekend van naoorlogse carrosserieën gebouwd door Hover & Tiwi.³⁴

Hover, Eindhoven (1936-1938)

Een paar maanden nadat in 1936 de Eindhovense vestiging van Hover & Tiwi wordt opgeheven, blijkt dat Hover Eindhoven niet zomaar aan zich voorbij laat gaan. Het bedrijf heet nu Carrosseriefabriek J.H. Hover v/h Hover & Tiwi.³⁵ Aan diezelfde Havenstraat en met hetzelfde huisnummer.



Hover in z'n eentje verder in Eindhoven. (Zuid-Willemsvaart 17 september 1936)

Maar Hovers 'alleingang' in Eindhoven is bijna even snel als het in beeld kwam alweer verdwenen. Oktober 1938, huist in datzelfde pand aan de Havenstraat ineens Carrosserie-fabriek Hover & van Bergen.³⁶



Hover gaat in 1938 in Eindhoven verder met Van Bergen. (Zuid-Willemsvaart 31 december 1938)

Hover & Van Bergen, Eindhoven (1938-1942)

Nadat Hover samen met Tiwi en daarna alleen een carrosseriefabriek aan de Havenstraat in Eindhoven bestiert, gaat hij in 1938 in zee met Mathijs van Bergen. In de loop van de oorlog, 23 februari 1942, wordt de firma van Hover en Van Bergen aan de Havenstraat ontbonden.³⁷

Van Bergen, Eindhoven (1942-1959)

Nadat Carrosseriefabriek Hover & Van Bergen wordt ontbonden, gaat Mathijs van Bergen alleen verder.³⁸ Van Bergen verplaatst zijn fabriek in 1943 naar de Broekseweg 25 in Eindhoven.³⁹ De oorlog weet Van Bergen goed te doorstaan. Er worden brancards en carrosserieën gemaakt en gerepareerd, maar ook rijtuigen. Direct na de bevrijding van Eindhoven zijn er al personeelsadvertenties te vinden. Kort daarna bouwt Van Bergen jeeps afkomstig uit de oorlogsdump om tot stationwagens. Door de grote vraag gaat Van Bergen zelfs tot seriebouw over. Hij werkt in die tijd ook veel voor DAF.⁴⁰ Mei 1959 wordt Carrosseriefabriek M.H.A. van Bergen, nog steeds gevestigd aan de Broekseweg 25, bij de KvK uitgeschreven.⁴¹

Kusters, Venlo (1940-1995)

In 1940 wordt carrosseriefabriek van Kusters & Lemmens gesplitst. Lemmens gaat in Eindhoven verder, zijn ex-compagnon doet hetzelfde in Venlo als Venlose Carrosseriefabriek W. Kusters.⁴² De fabriek van Willem Kusters aan de Sinselveldstraat in Venlo wordt verwoest tijdens de oorlog en daarna weer opgebouwd.⁴³ Willem Kusters begint in 1945 dus opnieuw.

Gestart wordt met het opknappen van oude legervoertuigen. Ook gaat Kusters aan de slag voor vervoerders van mijnwerkers. Door de sluiting van de mijnen verdwijnen ook de autobussen daarvoor.

Willem Kusters' zonen André en Martin richten zich daarna, samen met inmiddels mede-eigenaar Huub Verdonck, op het bouwen van minibussen. In 1995 wordt Kusters onderdeel van de Berkhof Jonckheere Groep, die vervolgens in 1998 wordt overgenomen door de VDL Groep.⁴⁴ In 2010 verdwijnt de merknaam Kusters.⁴⁵

Lemmens, Eindhoven (1940-1958)

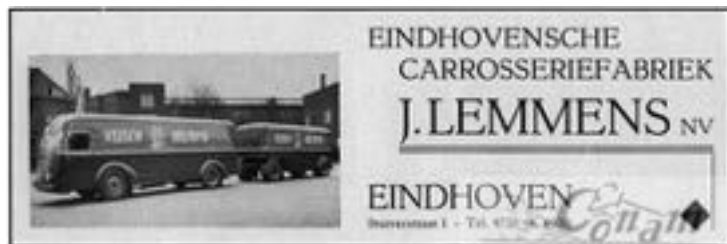
In 1940 wordt carrosseriefabriek van Kusters & Lemmens gesplitst. Kusters gaat in Venlo verder en zijn ex-compagnon doet hetzelfde in Eindhoven als NV Eindhovense Carrosseriefabriek J. Lemmens.⁴⁶ Het bedrijf is gevestigd aan de Stuiverstraat, hetzelfde adres waar hij met Kusters al vanaf 1935 werkzaam is.

Naast carrosseriebouw houdt Lemmens ook bezig met autoverhuur. In 1958 nemen Luijken en Van der Vorm de carrosseriefabriek en de autoverhuur over van Lemmens.⁴⁷ Na die overname verhuizen de bedrijven naar Dillenburgstraat Eindhoven. De Eindhovense Carrosseriefabriek ECF is nog steeds actief.

Dit dus naar aanleiding van een artikeltje over een boevenwagen! En eigenlijk komt het door de verhaspeling van de naam Kusters in Custers, want daardoor was het even zoeken en dan kom je zo het een en ander tegen. We weten daardoor inmiddels wel wat meer over enkele carrosseriebouwers en hun samenhang. Hoe het Hover verging, waar het allemaal mee begon en die we net voor de oorlog uit het oog verloren?

Het enige dat we daar nog over kunnen melden, is dat hij dan inmiddels in Lieshout bij Eindhoven woont. Hij biedt rijtuigen te koop aan en lijkt daarmee weer terug waar hij ooit begon. In 1946 gaat hij ook weer rijden. Het kenteken N-70391 is het laatste wat we van hem te melden hebben.

Bij het onderzoek voor dit artikel ben ik vele foto's van vrachtauto's en autobussen tegengekomen die herleidbaar zijn naar de carrosseriefabrieken uit dit artikel. Met de kennis van nu zijn de datering en naam echter vaak onjuist. Enkele zijn inmiddels *rechtgezet*. Hopelijk zal de nog *recht te zetten datering en naamgeving* met behulp van dit artikel opgepakt worden.



Voorbeeld van zo'n raadselplaatje. Van deze afbeelding op de Conam website is helaas geen datering bekend. Volgens diezelfde site gebruikte Kromhout deze foto in 1936. Op de Conam website staat ook een Excel lijst met Kromhout trucks. Vlisco kocht er een in 1937 en een in 1939. Lemmens NV wordt in 1940 opgericht als opvolger van carrosseriefabriek Kusters & Lemmens.

In dat Excel bestand staat bij die 1939 Vlisco Kromhout het chassisnummer en de naam van de volgende eigenaar. Die naam en dat nummer staan ook in de ADV-database. Het gaat dan om een autobus van Jac van Dijk, met de vermelding dat Lemmens in 1947 de carrosserie maakte.

Conclusie: de truck is een Kromhout van 1939 met een carrosserie van Kusters & Lemmens. Lemmens gebruikte de foto in een advertentie van 1940 of later. Maar waarschijnlijk niet later dan 1947, want toen bouwde Lemmens de Vlisco Kromhout truck om tot autobus (zie afbeelding hieronder).



Bronnen

Archief.venlo.nl
Jan Bakker (via mail)
Rutger Booy (via mail)
Brabants Historisch Centrum (bhic.nl)
Conam.info
Deautovanmnopa.nl
Delpher.nl
ECF.nl
Eindhoveninbeeld.com
Koninklijke Bibliotheek Den Haag (kb.nl)
Mijntransportblog.com
Regionaal Historisch Centrum Eindhoven (rhc-eindhoven.nl)
Kees van Schenk Brill (via mail)

Noten

1. Limburger Koerier, 4 maart 1905
2. Venloosche courant, 17 februari 1908
3. Nieuwe Venlosche courant, 15 januari 1910
4. Nieuwe Venlosche courant, 19 augustus 1911
5. Nieuwe Venlosche courant, 16 maart 1912
6. Nieuwe Venlosche courant, 20 april 1912
7. Nieuwe Venlosche courant, 22 juni 1912
8. Nieuwe Venlosche courant, 26 juli 1913
9. Limburger Koerier, 29 november 1913
10. Nieuwe Venlosche courant, 17 juli 1920
11. Nieuwe Venlosche courant, 5 juli 1921
12. Nieuwe Venlosche courant, 16 juli 1921
13. In onder meer Ondernemend Venlo, juli 2016, en op mijntransportblog.com wordt de Zuidsingel in Venlo genoemd. In geen van de andere geraadpleegde bronnen wordt die Zuidsingel echter vermeld.
14. Limburger koerier, 2 februari 1924
15. Nieuwe Venlosche courant, 2 februari 1924
16. Nieuwe Venlosche courant, 12 en 18 april 1926
17. Bedrijfsauto, 3 maart 1933
18. Eindhovens Dagblad, 7 november 1935
19. Zuid-Willemsvaart, 20 januari 1940
20. Nieuwe Venlosche courant, 24 oktober 1925
21. Nieuwe Venlosche courant, 24 december 1925
22. Nieuwe Venlosche courant, 1 mei 1926
23. Nieuwe Venlosche courant, 23 maart 1929
24. Nieuwe Venlosche courant, 15 maart 1933
25. Nieuwe Venlosche courant, 25 november 1933
26. Statuten, Nederlandse Staatscourant, 18 december 1933
27. Telegraaf, 14 februari 1934
28. Staatscourant, 27 februari 1936
29. Nieuwe Venosche courant, 20 april 1935
30. Nieuwe Venlosche courant, 6 juni 1936
31. Zuid-Willemsvaart, 28 maart 1936
32. Dossier 9463 Kamer van Koophandel (BHIC)
33. Zuid-Willemsvaart, 7 juli 1936
34. Conam.info/historie/carrosseriebouwers
35. Zuid-Willemsvaart, 5 september 1936
36. Zuid-Willemsvaart, 8 oktober 1938
37. Dagblad van het Zuiden, 28 februari 1942
38. Dagblad van het Zuiden, 3 maart 1942
39. Dagblad van het Zuiden, 29 juli 1943
40. Deautovanmnopa
41. Brabants Historisch Centrum / Opgeheven bedrijven
42. Limburger koerier, 1 maart 1940
43. Archief.Venlo.nl
44. Ondernemend Venlo, juli 2016
45. Mijntransportblog.com
46. Algemeen Handelsblad 6 augustus 1940
47. ECF.nl

Reacties van lezers

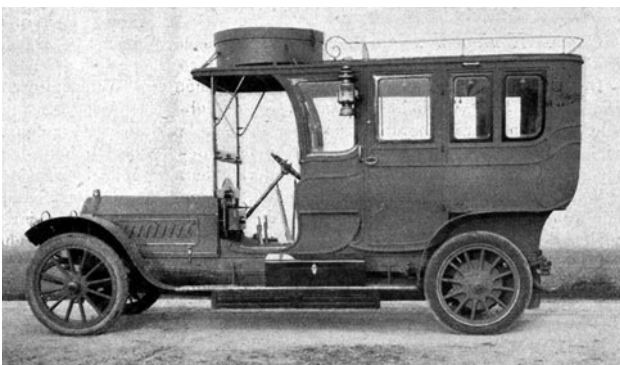


Reactie op het artikel over Donderwinkel, CB 1/2020

Een interessant artikel, waarbij echter het autodeel van de historie wat stiefmoederlijk bedeed is. Het artikel bevat een aantal mooie voorbeelden van Donderwinkel-koetswerken, die op de site van Hippomobiel Erfgoed in goede kwaliteit zijn te bewonderen. De ondertiteling van de foto's levert evenwel de gebruikelijke problemen, vandaar een kleine correctie en aanvulling mijnerzijds.

De auto op p.12 is een Darracq dubbele phaëton van ca. 1905. Op p.13 zien we een zeer fraaie Spyker berline met binnenbesturing van ca. 1912. Van de bovenste twee foto's op p.14 is de ondertiteling verwisseld, zoals menigeen ongetwijfeld al wel zal hebben geconstateerd. De dubbele phaëton rechtsboven is dus niet een Renault, maar een Hollandse Simplex van ca. 1908. De Spyker (limousine) op deze pagina en de Spyker (limousine-landaulette van ca. 1912) op de volgende zijn geen probleem.

De laatste foto is een interessante, aangezien we hier maar liefst vier verschillende merken naast elkaar zien. We zien v.l.n.r. het chassis van een FN en van een Unic, een Renault demi-limousine en helemaal rechts een chassis waarvan ik niet helemaal zeker ben, mogelijk een Berliet. Het jaartal van de foto lijkt 1907 te zijn. Tenslotte voeg ik een afbeelding van de Royal Star toe, die op p.14 wordt genoemd. Deze limousine stond op de stand van Van Genderingen & Co. tijdens de RAI van 1908.



Carrosserie Donderwinkel op zescilinder Royal Star. (uit De Auto 1908 p.133)

In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, was Royal Star een Belgisch merk, met als locatie Antwerpen.

Aanvulling op bovenstaande reactie

Ik bedacht toch nog even naar een foto van de stand van Van Genderingen op de RAI van 1908 te gaan zoeken.



RAI 1908 - De stand van M. van Genderingen.

Bijgevoegde afbeelding stond in hetzelfde nummer van De Auto, een paar pagina's eerder op p.127. Duidelijk is hier de Royal Star te zien, links op de foto. Daarachter een andere Royal Star, mogelijk ook door Donderwinkel van een carrosserie voorzien. In het midden een Prima en rechts een Opel. Dit is mogelijk de in het artikel van Broekhuis genoemde Opel met carrosserie van Donderwinkel. Interessant is hierbij de 'voorruit' van vermoedelijk celluloid in een canvas frame.

Met vriendelijke groet,
Ariejan Bos



Reactie op het artikel 'Auto- en motorfietsenroof', CB 2/2020

Geachte redactie,

Ik heb zojuist Conam Bulletin nummer 2 ontvangen en met veel genoegen gelezen. In het artikel 'Hoe kwam het tot de auto- en motorfietsenroof' is een fout geslopen: de auto van Mussert in 1941 was geen Wanderer W23, maar een Audi 920 met 3,2 ltr Horch motor.

Met vriendelijke groet,
Ed Beekman



Reactie op de vraag naar het V6-logo op een Magirus-Deutz, CB 2/2020

Ik denk dat het V6-logo van Magirus zelf is. De TB-08-29 bestaat nog steeds en de kentekengegevens zijn benaderbaar. Deze wagen staat als zescilinder op kenteken, dus dat klopt.

Ik heb na enig zoeken nog een Magirus-Deutz gevonden met hetzelfde V6 logo. Het betreft hier een brandweerwagen uit België die ook is voorzien van het kenmerkende V6 embleem.

Met vriendelijke groet,
Wouter Duijndam



Op de vraag van de redactie of deze foto gebruikt mocht worden, reageerde de eigenaresse, Anita Desitter, uitermate positief. "Ce n'est vraiment pas un problème, ta demande me fais très plaisir. Merci :)))" (Voor de lezers die de Franse taal niet machtig zijn: Geen enkel probleem, je verzoek maakt me erg blij). Fotobron: <https://flic.kr/p/2hAFEib>.

Van Fons Alkemade een aantal reacties op artikelen in CB 4/2019 en 1/2020



Adrian en de H.A.M., CB 4/2019

Ik verwijs graag nog even naar twee eerdere artikelen uit het Conam Bulletin voor extra informatie over deze interessante pionier en zijn bedrijf. Paul Vlemmings heeft in CB 3/2016 geschreven over de recordrit Parijs – Den Haag in 1914 en ikzelf heb geschreven, aan de hand van een serie unieke foto's uit de collectie van Hans Veenenbos, over de import van Delahayes door de H.A.M. rond 1914.

Op pagina 6 vermoedt Rutger Booy dat een prijs van 5000 gulden voor de toen net op de markt verschenen Citroën 'enorm' moet zijn geweest. Dat vraagt om enige speurwerk naar autoprijzen uit die tijd. In het blad De Auto van eind 1920 kom ik best veel advertenties tegen, maar prijzen blijken bijna nooit genoemd te worden. Een grote Steyr landaulet-limousine wordt aangeboden voor 16.500 gulden en een torpedo van dat merk voor 12.500.



Een Steyer voor 16.500 gulden. (afbeelding Conam)

Een Amerikaanse Liberty-Six torpedo wordt door de H.A.M. zelf aangeboden voor 8250 gulden. Een nieuwe Dixie Flyer sedan wordt voor 9250 gulden aangeprezen. De goedkoopste Ford T daarentegen kostte op dat moment nog geen 3000 gulden. Daaruit concludeer ik dat de Citroën niet tot de allergeedkoopste klasse behoorde, maar ook zeker niet flink aan de prijs was.

De foto van Adrian in een van spatborden ontdane Vauxhall op pagina 7 is gemaakt in juli 1923. De KNAC vierde toen zijn 25-jarig bestaan met diverse activiteiten in Bussum, waaronder snelheidswedstrijden op de Bussumergrintweg. Intrigerend zijn ook de namen ingeschreven in de foto op pagina 8 rechtsboven. Voor het ophalen van de Delahaye-chassis had Adrian blijkbaar ook de bekende autojournalist N.J. Kollewijn ingeschakeld. Penders was de directeur van de H.A.M. in Rotterdam; hij is eind jaren 1920 een eigen autobedrijf begonnen.

Dan nog even over het pand van de H.A.M. aan de Van Beverningkstraat in Den Haag. Ik heb het in februari bezocht en het is in opmerkelijk originele staat gebleven, al zijn er in de loop der jaren wel een paar dingen gewijzigd.



De binnenplaats van het pand van de H.A.M. in februari van dit jaar.

Bijgaand een foto van de boxengarages op de binnenplaats. Ik durf wel te stellen dat dit pand een van de oudste nog bestaande, in originele staat verkerende en speciaal als autopand gebouwde gebouwen in ons land is. Het moet dus zeker gekoesterd worden.

Van Cugnot tot Benz, CB 4/2019

Een nog altijd leerzaam boek over de vroege geschiedenis van zelfbewegende voertuigen is *Ainsi naquit l'automobile* van Jacques Ickx (de vader van Jacky) uit 1971. Helaas is het alleen in het Frans verschenen. In het verhaal van Henk Wagenaar Hummelinck hadden nog veel meer namen genoemd kunnen worden.

Ik denk dan bijvoorbeeld aan Lenoir en Delamare-Deboutteville. De laatste werd in 1984 uitgebreid door de Fransen geëerd als de man die de eerste auto heeft gebouwd en gereden. Daarmee probeerden zij de Duitsers de loef af te steken, want het was duidelijk dat men daar in 1986 de prestaties van Benz en Daimler wilde gaan herdenken. Wat betreft Nederlandse pioniers mogen we met enige trots toch ook wel wijzen op de stoomauto van professor Stratingh in Groningen, uit 1834! Daarover is geschreven door Willem Kooijmans in CB 4/2003 en 4/2010.

De oorsprong van het woord 'automobile' gaat volgens mij verder terug dan 'omstreeks 1895'. Het oudste Franse autoblad is *La Locomotion Automobile*. Het eerste nummer daarvan verscheen in 1894??

De term 'automobile' werd daarvoor al gebruikt als bijvoeglijk naamwoord om aan te geven dat iets 'zelfbewegend' was, bijvoorbeeld een stoomtram. Auto's werden rond 1891 in Frankrijk vaak 'voiture automobile' genoemd.

Diverse bijdragen, CB 1/2020

In diverse bijdragen aan dit nummer, maar ook in eerdere nummers, valt het mij op dat als bron wordt genoemd: 'Delpher' of 'www.delpher.nl'. Ik denk dat dit niet zinvol is. Delpher is een website waarop miljoenen scans van oude kranten, tijdschriften etc. te vinden zijn. Wie een dankzij Delpher gevonden artikel, advertentie of wat dan ook als bron gebruikt, zou gewoon de naam en datum van de betreffende publicatie moeten vermelden.

Reclame voor Bosch bougie

In het onderschrift wordt beweerd dat de bougie geen verzamelobject is, maar dat klopt niet. Wie een beetje neust op internet, vindt bijvoorbeeld de Amerikaanse verzamelaar Joe Cook met zijn 2400 oude bougies. En in de jaren 1980 en 1990 werd de meerdelige 'Spark plug collector's guide' uitgebracht. Ik heb ook weleens gehoord over een Nederlander die een flinke collectie had, maar ik weet geen details. En had het Louwman Museum ook niet (ooit) een vitrine met oude bougies?

Forddealers in Bergen op Zoom

Op pagina 4 wordt door de auteurs beweerd dat de Ford model T in ons land in de jaren 1920 relatief goedkoop was ten opzichte van landen als Frankrijk en Engeland. Daarvoor zou ik weleens bewijs willen zien. In genoemde landen werd de Ford toen al door Fordfabrieken gebouwd (Dagenham etc.) en ik vermoed dat door deze productie ter plaatse de prijs daar ook laag gehouden kon worden. In noot 4 wordt gemeld dat de Ford model T in ons land T-Ford of Ford-T werd genoemd. Die laatste benaming herken ik niet. Volgens mij werd deze auto simpelweg vaak 'de Ford' of misschien nog vaker 'het Fordje' genoemd; aangezien Ford lange tijd maar één model voerde, was nadere aanduiding niet nodig.

Van 1 naar 24 uur

door Hans Kloos

Nadat in oktober 1949 de FIA-licentie voor het circuit van Zandvoort was verkregen (zie ook 'Badplaatsen en automobielen' in het voorjaarsnummer), kwam een aantal enthousiaste autosportmensen op het idee om op het circuit nationale uurrecords per cilinderinhoudsklasse te vestigen.

'Nationaal' heeft geen betrekking op de nationaliteit van degene die het record vestigt, maar op de plaats waar de prestatie plaatsvindt. Er kan met dezelfde voertuigen op een komba van bijvoorbeeld Monthlery veel sneller gereden worden. Bij het vestigen van een eerste record is het altijd raak, maar er werd toch gestreden voor de scherpste tijd.

Het initiatief ging uit van het viermanschap Maus Gatsonides, Klaas Barendrecht, Henk Hoogeveen en A.J. ten Hope. Circuitdirecteur Hans Hugenholtz was direct enthousiast en de K.N.A.C. gaf ook zijn onontbeerlijke medewerking. Op vrijdagochtend 11 november 1949 ging het van start, het weer was winderig en betrokken.



Van links naar rechts: de Gatso 4000 met Barendrecht, de Citroën met Ten Hope, de Gatso 1500 met Gatsonides en de Minor met Hoogeveen jr.

Sportcommissaris Van Haaren vlagde af en tijdwaarnemer Reidt zette zijn chronometers in gang. Onverstoorbaar en met het kenmerkende snerpende tweetaktgeluid draaide Hoogeveen het ene na het andere rondje over het vreemd lege, afgezette circuit. Het motortje was wel iets opgefokt, het recordreglement stelde hierin geen beperkingen. Na 21 ronden was het uur vol en was er een gemiddelde van 87 km/h neergezet met een snelste tijd 2 min. 50.5 sec. (ruim 88 km/h). Bij het nameten van de cilinderinhoud bleek de boring 2 mm groter dan standaard, hetgeen de cilinderinhoud op 650 cc bracht.

Noot* van de K.N.A.C.

De Nederlandse autosportwereld staat nog vreemd tegenover deze materie, en wij wijzen dan ook ondernemingslustige liefhebbers erop dat uit organisatorisch en financieel oogpunt gezien het niet eenvoudig met een briefje naar de K.N.A.C. of zij dan en dan maar met de officials in Zandvoort present willen zijn en een telefoontje met Zandvoort of men op die dag en dat uur de baan even af wil sluiten, gedaan is. Wie plannen koestert, wint eerst maar eens informatie in!

De deelnemers:

Henk Hoogeveen met een Tsjechische tweecilinder tweetakt Minor Coach 615 cc in de klasse tot 750 cc. Maus Gatsonides met een Gatso 1500, bijgenaamd 'Platje', een op Fiat-techniek gebaseerde open 'special' rensportwagen in de klasse tot 1.5 liter.

A.J. ten Hope met een standaard 1.9 liter Citroën Traction Avant 11 CV in de klasse 1.5 tot 2 liter. Klaas Barendrecht met een Gatso 4000 in de klasse 3 tot 5 liter.

Tegen half tien kreeg de 35-jarige Henk Hoogeveen (zijn vader Geert was in Haarlem onder andere Minor-dealer) het startsein van de K.N.A.C. (toen nog met puntjes).



Voor Hoogeveen en zijn Minor zit het uur erop. Hij heeft 87 kilometer afgelegd.



Controle op de cilinderinhoud is bij recordpogingen een officiële eis. Op de foto wordt de opengelegde motor van de Gatso 1500 nagemeten.

Om 10.45 uur ging Gatsonides van start met zijn Gatso 1500 ('Platje'). Die hield een heel wat hoger tempo aan, na 60 minuten bleken er ruim 24 ronden (101,9 km) te zijn afgelegd met een gemiddelde van 104,7 km/h en een snelste ronde van 2 min. 24 sec. Het had ook niet veel langer moeten duren, want van de linker voorband (nieuw aan de start) was het canvas duidelijk te zien.

Bij controle bleek de cilinderinhoud de standaard 1493 cc te zijn.

Iets na twaalf uur ging nummer drie van start, Ten Hope met de standaard Citroën Traction Avant 1911 cc. Na een uur bleek het gemiddelde van 91,3 km/h, de snelste ronde duurde 2 min. 42.1 sec, 93.1 km/h.

Tot dusver verliep alles zonder incidenten en met eentonige regelmaat. Klaas Barendrecht ging als laatste met de grote Gatso 4000 van start. Bij het ingaan van de laatste ronde kwam hij luid toeterend de pits inrijden, de motor proestte en sloeg bijna af.

De geestelijke vader van de auto, Maus Gatsonides, had snel de motorkap open en fikste het benzineprobleem in 15 tot 20 seconden! Het eindresultaat was een gemiddelde van 104,4 km/h met een snelste ronde in 2 min. 20 sec, 107,8 km/h.

De cilinderinhoud bleek na meting exact de standaard 3.9 liter te zijn en die van de Citroën was ook conform de fabrieksgegevens. Zo waren er op die dag vier nationale uurrecords geboren.

Technische gegevens

Aero Minor Coach

Tweecilinder tweetakt, vloeistofgekoeld, vier versnellingen, voorwielaandrijving. Opgeboord van 615 naar 650 cc, land van herkomst Tsjechoslowakije.

Gatso 1500 ('Platje')

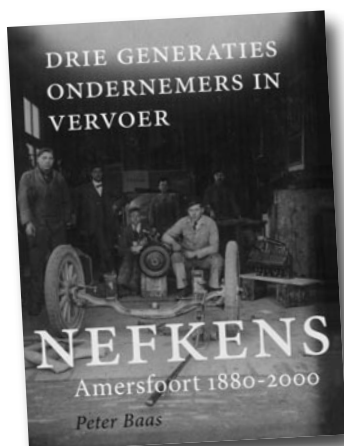
Onderstel Fiat 1500 (verlaagd), aluminium stroomlijncarosserie ontworpen door Jan Apetz, zes cilinder in lijn, kopkleppen, 2 SU-carburateurs, vier versnellingen. Later voorzien van lichtmetalen cilinderkop. Uniek exemplaar, de auto bestaat nog.

Gatso 4000

Deze werd in 1946 als eerste Gatso-exemplaar gebouwd op het chassis van de Ford V8 roadster waarmee Gatsonides en Barendrecht de tweede plek in de Luik-Rome-Luik rallye van 1938 behaalden en overall winnaar werden van de standaardklasse. Onderstel iets verlaagd, standaardmotor van 3.6 liter vervangen door Mercury V8. Blok getuned door USA tuningexpert Eddy Edmunds. Dubbele carburateurs en aangepast inlaatspruitstuk, lichtmetalen geribbelde cilinderkoppen, compressieverhouding verhoogd van 6.8:1 naar 7.5:1.

De standaard driersnellingsbak werd gecombineerd met een Columbia achteras met dubbele reductie.

* zie Ben Uijtenhaak, Gatso history:
https://www.ujtenhaak.nl/gatso/gatso_history.html



Boekbespreking

door Jac Maurer

Nefkens: Drie generaties ondernemers in vervoer, Amersfoort 1880-2000

Auteur: Peter Baas

ISBN 9789070545444

280 pagina's, rijk geïllustreerd in kleur

Prijs: € 25

Nefkens is van oudsher een bekende naam in de Nederlandse automobielen geschiedenis. Rond 1900 werden in Amersfoort de eerste automobielen verkocht door Jan Nefkens, oorspronkelijk molenaar van beroep, die inmiddels ook tot de verkoop van fietsen was overgegaan. Zijn zonen zouden de verkoop van automobielen voortzetten en vele vestigingen in het land opzetten.

Het is Peter Baas gelukt om de geschiedenis van het bedrijf, zoals dit in Amersfoort vorm kreeg, uitvoerig te beschrijven.

Als lid van de 'Nefkens-familie' heeft hij dit verhaal vanuit de familiekring kunnen optekenen, waarmee het een intiem biografisch verslag is geworden van drie generaties: van Jan Nefkens (1853-1934), diens tweede zoon Henri (1880-1942) en van diens jongste zoon Piet (1920-2006).

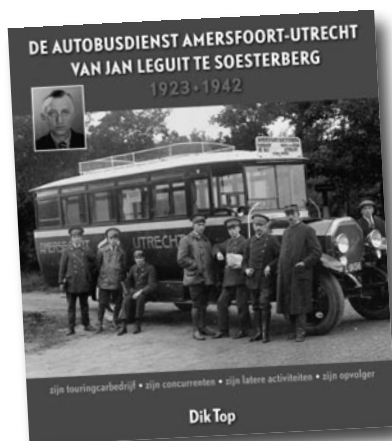
Deze Piet is niet te verwarren met zijn oom Piet (de oudste zoon van Jan en broer van zijn vader Henri), die de firma Gebr. Nefkens in Utrecht uitbouwde tot de importeur van Peugeot (waarover ik schreef in mijn boek Gebr. Nefkens N.V., een eeuw autogeschiedenis).

Baas kan vanuit zijn kennis van de familiegeschiedenis veel details aandragen over de onderlinge verhoudingen binnen het gezin van Jan en zijn zonen (en dochters), en hoe de verschillende bedrijfsonderdelen tot stand kwamen en hun uiteindelijke vorm kregen: zowel verbonden met als los van elkaar.

In die zin geeft het boek een goede inkijk in de ontwikkeling binnen de Nederlandse automobielenhandel tegen de achtergrond van een familiegeschiedenis geplaatst in historische context. De bedrijfsgeschiedenis beweegt zich van het exploiteren van een windmolen, vervolgens van een molen aangedreven door een stoommachine, van een fietshandel, een autohandel, een auto-importeurschap, het particuliere Amersfoortse stadsbusvervoerbedrijf, om uiteindelijk te eindigen in een overkoepelend financieel concern.

Het boek is mooi uitgegeven, genaaid gebonden met harde kaft; het verhaal is in een prettige stijl geschreven. Alleen al de zeer vele foto's van de garagebedrijven en de automobielen (vanaf 1900) maken de aanschaf van dit boek interessant, en dat voor een billijke prijs.





Boekbespreking

door Albert Gerbel

De autobusdienst Amersfoort-Utrecht van Jan Leguit te Soesterberg 1923-1942

Auteur: Dik Top

Uitgave: eigen beheer

Gebonden, harde kft

ISBN n.v.t.

184 pagina's

Prijs: € 19,95

Verkrijgbaar bij www.winkelsoesterberg.nl,
www.boekhandelvandeven.nl en bernhard@progarments.nl

Als er ooit een boek verschenen is waarvan de titel de inhoud niet dekt, is het dit wel. Het is veel meer dan 'zomaar' de geschiedenis van een busverbinding tussen twee steden. Dat blijkt al uit de inleiding, waarin de auteur aangeeft het historisch verhaal over de particuliere busondernemer uit Soesterberg in een groter verband te zien, als een stukje Nederlandse en in engere zin Utrechtse cultuur.

Jan Leguit is weliswaar de hoofdpersoon, maar met name het ontstaan en de ontwikkelingen van het OV in het oostelijk deel van de provincie Utrecht komen uitgebreid aan de orde. En meer, veel meer!

In 1983 neemt Dik Top, die sinds 1967 in Noorwegen woont maar al decennia over onderwerpen met betrekking tot zijn geboorteplaats Soesterberg publiceert, kennis van het bestaan van veel documentatie over de activiteiten van Jan Leguit. In 2013 krijgt hij de gelegenheid van die documentatie gebruik te maken. Maar Top begint zijn verhaal met wat vanaf 1829 aan de autobus voorafging. Leuk om te zien dat ook toen al sprake was van veiligheidseisen!

Daarna is er aandacht voor de eerste auto-omnibussen, met een opsomming van ondernemers in het gebied rond Utrecht. Sowieso komen naast de firma Leguit komen veel andere personenvervoerders in het oostelijk deel van de provincie Utrecht aan de orde.

Uitputtend wordt ingegaan op de ontwikkelingen rond het OV in die regio, het duizelt de lezer van al die ondernemingen! Wat het boek erg interessant maakt, zijn de vele prachtige zwart-witfoto's. Maar er zijn veel meer illustraties, zoals advertenties en dienstregelingen; ook krantenartikelen vergezellen hier en daar de tekst.

Naar Twente

Pas vanaf pagina veertig focust Top zich op Jan Leguit. De lijndiensten worden tot in detail besproken en dat geldt ook voor de andere activiteiten, zoals de groepsreizen en vooral de binnen- en buitenlandse trips, die door prachtige foto's geïllustreerd worden. Vanzelfsprekend is er veel aandacht voor het materieel, per slot van rekening wordt daarmee het geld verdiend. Hoewel in de titel van het boek de periode 1923-1942 genoemd wordt, komen ook de latere oorlogsjaren en de tijd van de wederopbouw uitgebreid aan bod.

Vanaf 1942, nadat de concessie is overgedragen aan de Gooische Tramweg Maatschappij, exploiteert Leguit twee stoomsleepboten. In 1946 keert hij terug naar het OV, aanvankelijk met een Bedford vrachtwagen, spoedig met 'echte' bussen. Ook de excursies, de reisjes en het groepsvervoer worden weer opgepakt. Rond 1950 ontstaan ambitieuze plannen voor reizen naar Noord-Afrika. Er wordt een verkenningstocht gemaakt, maar de reis vindt waarschijnlijk nooit plaats.

Leguit ziet weinig toekomst voor zijn bedrijf in Soesterberg, krijgt de kans personeelsvervoer uit te gaan voeren in Twente en verhuist met zijn zeven bussen naar Glanerbrug. Eind 1954 overlijdt hij onverwacht op 59-jarige leeftijd. Neef Jan Richtering Blenken zet de activiteiten voort, hoewel de concessie opgezegd is. In 1956 wordt de onderneming opgeheven, Jan wordt chauffeur bij de NBM.

In 1963 keert de naam Leguit terug in Soesterberg, als neef Jan onder die naam een handel in caravans begint die uitgroeit tot benzinepomp, autowasservice en ... busonderneming. Die bestaat van 1966-1968, een brand maakt er dat jaar een einde aan. In 1969 begint Jan met de productie van miniatuurauto's in de grote schaal 1:12. Hij overlijdt in 2010. Aan het eind van zijn boek besteedt Top enige aandacht aan andere busmaatschappijen, als Tensen en de NBM.

Verbazingwekkende titel

Zoals eerder aangegeven, verbaast de titel. Het boek omvat immers zoveel meer dan de lijnbusdienst van Amersfoort naar Utrecht en bestrijkt een veel langere periode dan 1923-1942. In zijn kennelijke streven om compleet te zijn gaat Dik Top heel ver, dat maakt een en ander minder overzichtelijk door de veelheid aan besproken ondernemingen.

Toegegeven, hij heeft een enorm werk verricht; wat een uitzoekerij moet het zijn geweest! Natuurlijk zijn er wat op- en aanmerkingen. In een bijschrift op pagina 25 wordt de spoorwijdte van 1435 mm 'breed spoor' genoemd. Ik zou hier kiezen voor 'normaalspoor'.

Het was aardig geweest op pagina 35 toe te voegen dat A.S. een Nederlands merk (Nederlandsche Automobielfabriek Schmidt) was. Pagina 75: Saurer is niet Duits, maar Zwitsers.

Gewoonlijk worden de bussen bij naam en toenaam vermeld. Maar bij de Tempo Wiking op pagina 160 wordt volstaan met 'een bestelwagen die veel leek op een Volkswagenbusje'. In de tekst op pagina 164 staat dat Jan Richtering Blenken twee of drie keer een Borgward had, 'waaronder een fraaie Isabella'. Dat zal wel als je in die tijd Borgward reed, maar bij de foto op pagina 161 is te lezen 'Voor zijn zaak staat de lange Jan, met als blikvanger een van de Borgwards die hij in die tijd bezat'. Op de foto is een 2,3 liter P100 te zien en dat is best bijzonder, dus de typeaanduiding had vermeld mogen worden.

Ondanks de paar kleine kritiekpuntjes - die geen afbreuk doen aan het geheel - een zeer aanbevolen uitgave, duidelijk met veel liefde samengesteld!



Boekbespreking

door Fons Alkemade

Pake syn wein

Auteurs: Otto Kuipers en Piter Wilkens

Uitgave: Tresoar & Uitgeverij Wijdemeer, Leeuwarden, 2019

ISBN 978-94-92052-57-5

120 pagina's

Prijs 19,50 euro

De titel van dit boekje - u mag zelf raden naar de betekenis - is die van een liedje van de 'Friese troubadour' Piter Wilkens, die ook het voorwoord schreef (in het Fries). Hij heeft de keuze gemaakt uit de vele foto's die inmiddels te vinden zijn op de fantastische website die in 2006 is opgezet door Tresoar, het provinciaal

archief van Friesland: kentekens.tresoar.nl. Naar aanleiding van de restyling van die website in 2019 is dit boek verschenen met daarin een inleiding van een pagina of tien over het autoverleden van de provincie met de provincieletter B, van de hand van Otto Kuipers.

Kuipers geeft onder andere een grafiek waarin we de ontwikkeling van het aantal uitgereikte B-nummers in de periode 1906-1950 kunnen zien. Tot 1918 was dat aantal heel laag (wat hij onder andere verklaart door de slechte toestand van de wegen).

Opvallend is dat het aantal uitgereikte nummers in de jaren twintig en dertig vrijwel constant bleef en dat er vanaf 1945 werkelijk een enorme 'explosie' was. Voor mij nieuw was overigens het feit dat al in de jaren twintig 'lage nummerbewijzen' te koop werden aangeboden. Sommige eigenaren hadden er een flink bedrag voor over om hun auto van een kort kenteken te voorzien (waarbij B-1 uiteraard de heilige graal was).

Uiteindelijk zijn ruim 41-duizend B-nummers uitgereikt en die zijn alle op de site van het Tresoar gezet met de oproep foto's en verhalen in te sturen. Dat is een enorm succes geworden en van bijna vierduizend motorvoertuigen zijn nu foto's te vinden op de site.

Daarmee heeft het Tresoar belangrijk pionierswerk verricht, want in 2006 was - als ik me niet vergis - Friesland de eerste provincie waar een website voor provinciale kentekens is opgezet. Daarna volgden gelukkig meer provincies, maar helaas hebben zes provincies, waaronder Noord- en Zuid-Holland, nog altijd geen website als deze van Friesland.

Terwijl dat voor historici, zowel degenen die zich met de autogeschiedenis bezighouden als die zich met de geschiedenis van 'mens en maatschappij' bezighouden, een geweldige bron van 'oral history' is. Dat blijkt ook weer uit de verhalen in dit boekje, waarin bijvoorbeeld kleindochters van vroege autobezitters de verhalen uit de familie doorgeven en we diverse grappige of onthullende verhalen te horen krijgen.

De ongeveer tachtig motorvoertuigen in dit boek tonen een grote variatie. Dat komt ook doordat in de tijd van de provinciale kentekens heel veel voertuigen een kenteken moesten voeren.

Naast personenauto's, bussen, vrachtauto's en motorfietsen komen we een brandweerauto, een vuilnisauto, een 'stoomwals', een lijkauto, een ijscokar en een Solex tegen.

Bijzondere aandacht verdienen, in mijn ogen, een Skoda van 1938 die in 2013 bij een bunker op Terschelling werd teruggevonden, een Friese Gatso en de Vribon, een zelfgebouwde auto uit Dokkum. Verder komen we de 'nodige' aanrijdingen en auto's met aanpassingen uit de Tweede Wereldoorlog tegen.

Dit boek is niet heel diepgravend in de zin dat er veel over de motorvoertuigen wordt verteld en dat we de hele geschiedenis achter de voertuigen te lezen krijgen. Het is vooral een boek met 'praatjes bij plaatjes'. Maar dat is geen kritiek, dit soort boeken is ook zeer welkom. Wel zou het fijn zijn geweest als van alle voertuigen in elk geval merk en model waren gemeld.

Fragment uit het boek:

Zo stond het nummer B-142 op naam van Jille Westerhof uit Woudsend. Hij ging met de auto naar Sneek, waar mensen een ritje met de auto mochten maken. Op het Schaapmarktpllein keerde Westerhof en reed dan terug. Een agent gaf aan dat de bestuurder daar niet mocht keren en maar achteruit moest rijden. Westerhof maakte de agent wijs dat er geen achteruit op de auto zat. De smoes werd geaccepteerd, zoveel verstand had de politie destijds niet van auto's.

Het is vooral een boek met 'praatjes bij plaatjes'.

Dat hadden de mensen van het Tresoar met hulp van de Conam-website zeker kunnen realiseren (een paar van onze leden worden ook genoemd in het boek trouwens, zoals Hans Waldeck die hielp bij het identificeren van de ambulances).

Een index met alle merken (en misschien ook achternamen en plaatsnamen) was ook prettig geweest.

Boekbespreking

door Wim Oude Weernink



WIEL EN RUPS

Voertuigen van de landmacht 1945-2015

Auteur: Sander Ruys

Uitgave: Uitgeverij JEA

ISBN 978 90 824 7176 2

557 pagina's, € 59,95

Laat ik deze recensie voor een keer beginnen met een conclusie: Wiel en Rups is een met militaire precisie samengesteld document met grote historische waarde. Ik zal proberen uit te leggen waarom.

Sander Ruys (1952) is vanuit een diepgaande interesse in militair materieel van de krijgsmacht sinds de Tweede Wereldoorlog al in 1973 (!) begonnen met het aanleggen van een privéarchief over deze materie. Dat resulteerde in dit 2,9 kg wegende boek.

Hoe minutieus Ruys te werk is gegaan, blijkt direct al uit zijn woord vooraf en inleiding. Daarin hij vermeldt hij iedereen en alles als verantwoording en verontschuldigt zich tevens enigszins dat het wellicht niet eens een compleet overzicht is van de naar zijn inschatting tussen de 2000 en 2500 verschillende voertuigtypen van de Koninklijke Landmacht tussen 1945 en 2015.

Voor al hen die ooit militaire dienstplicht vervulden, is dit boekwerk een feest van herkenning. Na de eerste van de geallieerde bevrijders overgenomen Fords, GMC's, Chevrolets, Dodges, Diamonds, White half-tracks en Jeeps volgt de introductie van nieuw materieel. Dat omvat meer dan alleen de DAF YA 328, alias 'Dikke DAF', en Nekaf Jeeps.

Naast een gedetailleerde aanloop naar serieproductie van nieuw materieel en technische modificaties worden de diverse varianten omschreven van de DAF YA 314, 324, 318, 328 en 616 (plus YB 616/626 varianten) en de 126. Maar ooit van de DAF YT 1500 en bijbehorende YAA 1025 oplegger gehoord?

Ook die worden vermeld, net zoals alle andere typen volgwagens. En wist u dat van de op de DAF 66 gebaseerde YA 66 nog enkele YA 44 en YA 55 voorserie-exemplaren zijn gemaakt? En natuurlijk ontbreekt de kleine serie FTF trekkers niet.

Het aandeel in ons land geproduceerd landmachtmaterieel is groot, maar overheerst niet eens, want er is zoveel meer gebouwd, aangekocht en ingezet tussen 1945 en 2015, van een grote variëteit aan artillerievoertuigen, pantserwagens en tanks (van Centurion tot AMX en Leopard) tot allerlei de logistiek ondersteunende voertuigen, alledaagse dienstauto's en AJS en Moto Guzzi motorfietsen.

Naast DAF, lange tijd hofleverancier van het Nederlandse leger, pikten kleinere spelers steeds vaker een graantje mee van bestellingen voor specifieke toepassingen, zoals het Franse Berliet, International Harvester uit de VS, M.A.N., Iveco, Van Hool uit België voor personeelsbussen en uiteindelijk, op grotere schaal, het Zweedse Scania.

Van belang is ook de aandacht die aankoopprocedures krijgen. Zoals het besluit in de jaren zeventig om Land Rovers aan te schaffen, terwijl de Toyota Land Cruiser beter uit de test kwam - een politiek-economische beslissing, zo valt te lezen.

De gevolgen voor de beschikbaarheid van materieel na de grote recente bezuinigingsoperaties bij Defensie is Ruys evenmin ontgaan. Die veelheid aan voertuigtypen en ontwikkelingen in een boek heeft niet tot een saaie onoverzichtelijke opsomming geleid.

Ruys schrijft zakelijk en kort maar desondanks boeiend, met steeds duidelijke tussenkopjes in de tekst zodat je niet verdwaalt in de materie.

Wie desondanks toch interesse toont in statistieken, wordt niettemin op zijn of haar wenken bediend. Nog los van bij de verschillende hoofdstukken opgenomen relevante tabellen en overzichten - tot en met vermeldingen van

het land van bestemming van verkocht materieel - completeert Ruys zijn document met een 158 pagina's tellend overzicht van al het ooit door de Koninklijke Landmacht ingezette wagenpark, inclusief de kentekens van elk individueel voertuig.

Wat moet ik daar nog aan toevoegen?

De restanten van een Packard

door Hans Jurriëns

Al fietsend over het industrieterrein in Beneden-Leeuwen valt mijn oog op een soort van botenwagen of anders gezegd een zware platte wagen, gebouwd door middel van twee zware assen en ijzeren profielen. Dichterbij gekomen zie ik dat de vooras draadspaakwielen heeft die in zeer slechte staat verkeren, op het eerste gezicht lijken het mij truckwielen van omstreeks 1930.

Op de naafdoppen is tekst ingeperst, maar door de roestvorming en overige viezigheid is er niets van te lezen. Mijn nieuwsgierigheid naar dit naar mijn idee negentigjarig onderstel is gewekt. Daar er niemand bij die wagen te zien was, heb ik aangebeld bij een voor mij bekende ondernemer met de vraag of hij wist van wie die wagen was.



Bij het zien van dit spaakwiel werd mijn nieuwsgierigheid gewekt. Ik wilde hoe dan ook weten wat eronder schuil ging.

Nu, dat was snel opgelost; met een 06-nummer op zak naar huis en daar de eigenaar gebeld. Hij begreep in eerste instantie mijn belangstelling niet, maar na het een en ander uitgelegd te hebben, ging hij ermee akkoord dat ik met een staalborstel zou proberen de tekst op de naafdoppen leesbaar te maken.



Na het verwijderen van onregelmatigheden werd de tekst zichtbaar.

Na enig borstelwerk verdwijnen loszittende roest en andere ongerechtigheden en tot mij verbazing lees ik op de naafdop 'Packard Motorcar Co USA'. Het betreft 20 inch draadspaakwielen die, zoals ik al zei, in bijzonder slechte staat verkeren.

Bij nadere beschouwing blijkt de gehele vooras ook van een Packard te zijn, duidelijk herkenbaar aan de knik in het midden van de as. De bladveren zijn op de as gemonteerd in plaats van eronder en erg zwaar, zij lijken mij niet bij de as te horen. Thuisgekomen mijn Packardboek er nog eens op nageslagen en ik kom uit op een model Packard van 1929/1930.

Nieuwe leden stellen zich voor



Henk van Sijtveld

Zojuist heb ik van uw secretaris vernomen dat ik als lid nr. 131 in de Conam-gelederen zal worden opgenomen. Als nieuw lid wil ik me graag aan u voorstellen.

Mijn naam is Henk van Sijtveld, lichting 9-47. Na de middelbare school, het IVA en de militaire dienst ben ik als autotechnisch vertaler in dienst getreden van het autotechnisch bureau van Piet Olyslager in Soest. Hier heb ik werkplaatsdocumentatie vertaald voor de inmiddels verdwenen merken Simca, Matra, Chrysler-France en American Motors. Na de oliecrisis heb ik me als zelfstandig vertaler gevestigd en ben ik me meer gaan toeleggen op het vertalen en copywriten van brochures en persberichten.

Zo heb ik jarenlang voor Ford gewerkt, tot het hoofdkantoor in Detroit besloot het uitbesteden van opdrachten centraal te gaan regelen en niet meer aan de importeurs over te laten. Gelukkig had ik inmiddels op Italiaanse les kennism gemaakt met de technische man van Alfa Romeo en daar had men vanwege de introductie van de Alfa 75 behoefte aan een vertaler Italiaans. Als liefhebber van Italiaanse auto's ging daarmee een langgekoesterde wens in vervulling!

Vrijwel gelijktijdig kwam ik in contact met Lancia-importeur Lanim en vervolgens kon ook het tweede Italiaanse merk aan mijn klantenkring worden toegevoegd. En toen Alfa onder de hoede kwam van Fiat, kon ook dit merk op mijn lijstje worden bijgeschreven.

Het '*festa tricolore*' werd compleet toen ook Iveco de weg wist te vinden naar mijn bescheiden bureau. Inmiddels zijn de vertaalactiviteiten aan een jongere collega overgedragen, maar ik spring nog regelmatig bij.

Het zal u niet verbazen dat mijn passie op autogebied vooral uitgaat naar de Italiaanse merken. Met name de klassieke modellen van Lancia behoren tot mijn favorieten. Niet alleen het relatief kleine kwaliteitsmerk spreekt me aan, ook binnen de Lancia Club Nederland voel ik me thuis. Zo ben ik als co-redacteur actief betrokken bij de totstandkoming van het clubmagazine.

Verder ben ik geïnteresseerd in vrachtwagens, met uiteraard weer een voorkeur voor het Italiaanse fabricaat en dan speciaal de kenmerkende mastodonten uit de jaren zestig.

Vrachtwagens met grote cilinderinhouden, ongesynchroniseerde versnellingsbakken met hoog-laag reductie en vooral véél assen (met als *non plus ultra* de Fiat 690 '*Millepiedi*' achtassige bakwagencombinatie). Maar ook de oudere generaties DAF-trucks en de torpedo-vrachtwagens van Kromhout hebben mijn bijzondere interesse. En aan mijn cavalerietijd heb ik nog een warme belangstelling voor militaire voertuigen in het algemeen en tanks in het bijzonder overgehouden.

Via mijn lidmaatschap van de Conam hoop ik mijn passies te kunnen delen met medegeïnteresseerden en kennis te kunnen maken met voor mij tot nog toe onbekende facetten van de vaderlandse auto- en motorfietswereld.



Nico Aaldering

Liefde voor klassieke auto's, dat zit bij Nico Aaldering in de genen en is de basis voor het familiebedrijf Gallery Aaldering. Sinds 1987 gehuisvest in Brummen aan de Zutphensestraat, waar momenteel de tweede werkplaats en poetsafdeling zijn gevestigd en sinds 2000 in het toonaangevende pand aan de Arnhemsestraat.

Inmiddels is Gallery Aaldering uitgegroeid tot één van de grootste spelers in de wereld van de klassieke autodealers.

Samen met zoon Nick vormt Nico Aaldering de directie van het bedrijf. De recent geheel verbouwde showroom huisvest een collectie van ruim 350 klassieke auto's van verschillende merken, waar Nico Aaldering zich als een vis in het water voelt. "Ik heb het leukste vak van de wereld!"

In memoriam

FRED VAN LEEUWEN 1931-2020



Hij was geen Conam-lid, maar iedereen kende hem: Fred van Leeuwen, de joviale, kundige en eerlijke autofolderverzamelaar. Op 1 juni is hij overleden op 89-jarige leeftijd. Eind januari hebben velen hem nog gesproken in Eerde, op de Autodocumentatiebeurs. Fred was sinds de

jaarwisseling ziek, wist men, maar toch nam hij de moeite om in zijn geliefde omgeving tussen vrienden en bergen unieke autoliteratuur nog een praatje te maken.

Openhartig sprak hij over zijn naderend einde, om toch ook iets opmerkelijks over zijn collectie folders en brochures te vertellen. Want Fred wist veel van zijn passie, waarvoor hij al kort na de Tweede Wereldoorlog de basis legde. Had hij nu 50.000 of 60.000 folders? Het doet er niet toe. Fred had het of wist wel waar en bij wie het zich bevond. Hij schatte de hoge waarde van topstukken uit de wereld van autoliteratuur, zoals de schitterend geïllustreerde drukwerken van Amerikaanse topmerken.

Fred kende ook de prijzen daarvan, maar handelde niet uit winstbejag.

Elke verdiende euro investeerde hij in dat ene nog ontbrekende topstuk. Hij was van niet één auto-gerelateerde vereniging lid, behalve van zijn eigen club - wat een persoonlijkheid!

Voor vrienden hield hij gastvrij audiëntie in zijn Amsterdamse bovenhuis, later in het Brabantse Breugel. Ik kende Fred sinds de jaren tachtig. Hij kocht ooit een of twee Packard-brochures van me en ik heb maar een keer een folder bij hem gekocht. Die had hij voor me gevonden, in Beaulieu.

Want al sprak je hem maanden niet, hij vergat nooit dat je iets speciaal zocht. Daarom bleef je bevriend met deze unieke man, die de verzamelhobby niet als zaak maar op het hoogste liefhebberijniveau bedreef. Daarbij altijd gesteund door zijn even aimabele echtgenote Lipke.

Laat de herinnering aan deze unieke man voor haar en hun drie kinderen een troost zijn.

Wim Oude Weernink

Omnia, een ander Nederlands fabricaat

door Rutger Booy

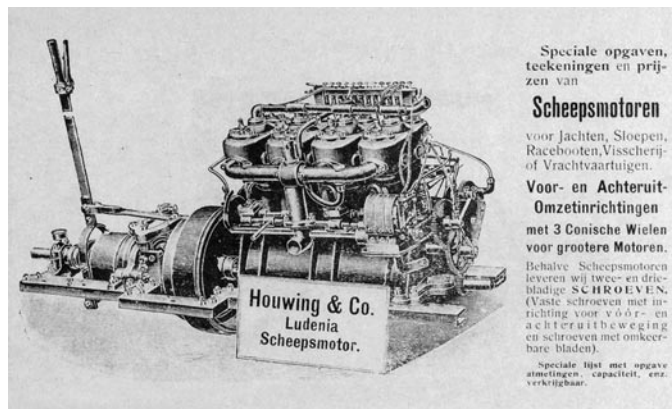
Van 1996 tot 2014 woonde ik aan de Scheepmakerskade te Rotterdam. Vanuit mijn woonkamer keek ik naar rechts uit op de Leuvehaven en naar links op de kantoorholos van Rijkswaterstaat, op de hoek van de Boompjes en de Rederijstraat. Geïnteresseerd in mijn omgeving ging ik op zoek naar de geschiedenis van deze plek.

Zo kwam ik erachter dat aan het begin van de vorige eeuw aan de Leuvehaven een bedrijf had gezeten dat zich bezighield met de fabricage en handel in motorboten en losse motoren onder de naam 'Omnia Engineering Works, Houwing & Co.' Omnia betekent 'alles' in het Latijn en 'wens' in het Arabisch. De scheepsmotoren werden verkocht onder het merk 'Ludenia'. Niet veel later, in 1905, verhuisde de firma naar de Reederijstraat 2, op de hoek van de Boompjes, precies op de plek waar nu Rijkswaterstaat is gevestigd.



De Reederijstraat in 1906. Het pand van Houwing & Co. bevindt zich rechts op de hoek. (bron: Gemeentearchief Rotterdam)

Al gauw kwam ik erachter dat Houwing en Co. kort daarna begon met de productie van een automobiel. Het besluit om naast scheepsmotoren ook auto's te gaan produceren, werd eind 1905 genomen door de directie van Houwing & Co., de heren J.C. Houwing en ir. P.C. Zuiderhoudt. De licentierechten werden gekocht van een Belgische firma, waarschijnlijk Dyle & Bacalan.



De Ludenia scheepsmotor uit de brochure van 1905.

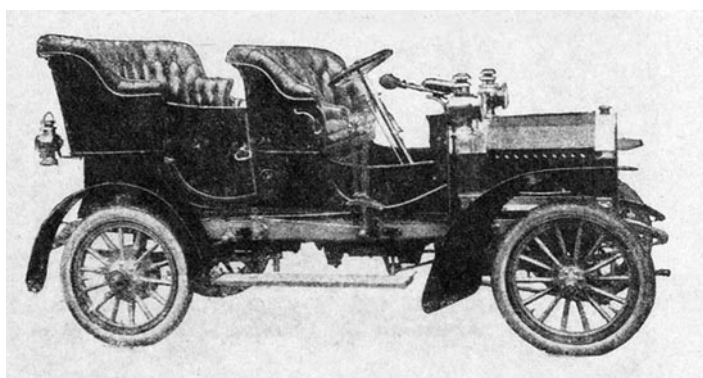
Volgens eigen zeggen had Omnia door deze licenties jarenlange kennis in huis gehaald en kon Houwing & Co auto's bouwen met een grote reputatie. De Omnia's werden waarschijnlijk in elkaar gezet in een fabriekje aan de Oostkousdijk 16 te Rotterdam-Delfshaven.

Er werd een prachtige brochure gemaakt waarin drie - getekende - typen personenwagens werden aangekondigd, plus een bestelwagen en een lichte vrachtwagen. Het duurde tot eind 1906 voor de productie op gang kwam.

RAI-tentoonstelling

In februari 1907 stond Omnia op de RAI-tentoonstelling in het Paleis voor Volkslijt in Amsterdam. Hier stonden de reeds in 1905 aangekondigde auto's, namelijk een licht chassis type B met een 10-12 pk tweecilinder 2089 cc motor en een wielbasis van 2,45 meter; een viencilinder 16-20 pk chassis type C met 2,60 meter wielbasis en een chassis type D met een zware 45-55 pk viencilinder van 8012 cc inhoud en een wielbasis van 3,10 meter. Het lichtste chassis type B was ook leverbaar met een driecilinder 12-15 pk motor en stond geprijsd voor 4250 gulden.

Voor ongeveer duizend gulden kon een 'double phaeton' carrosserie op het chassis worden gebouwd, compleet met kap en met alleen portieren achter. Zonder verlichting, want niet iedere auto werd ook 's avonds gebruikt. Wie dat wel aandurfde, kon voor 175 gulden zijn wagen zowel voor als achter van acetyleen-verlichting laten voorzien. De lichtere typen hadden cardanaandrijving, maar de zware viercilinder moest het nog doen met een kettingoverbrenging, in 1907 toch al wat ouderwets voor een personenwagen.



Het 10-12 pk model met chassis type B uit de brochure van 1905.

Op de RAI stand waren de bestelwagen en de vrachtwagen op chassis type E niet tentoongesteld. Deze twee konden geleverd worden met de drie- of viercilindermotor. Deze RAI-tentoonstelling was de eerste geheel elektrisch verlichte expositie en werd druk bezocht, een totaal aantal van 23.704 mensen liepen langs de geëxposeerde voertuigen.

De fabriek was ruim van opzet en de plannen waren groots

Onder protest van de RAI-vereniging hield een maand later de 's Gravenhaagsche Vereeniging voor den Rijwielen- en Automobielhandel een tentoonstelling in de Haagse Dierentuin. Hoewel minder groots opgezet dan de RAI, was Omnia ook hier present. De Haagse firma E. Branbergen & Co., die niet alleen Omnia maar ook het merk Lorraine Dietrich verkocht, had stand nummer 31 in het bijgebouw, waar de verschillende typen van Omnia werden getoond. De auto's stonden op banden van het merk 'Persan'.



De stand van Branbergen op de expositie in de Haagse Dierentuin in 1907.

Een nieuwe fabriek

Een van de redenen dat Omnia hier exposeerde, kan zijn dat er toen al plannen waren om de productie naar Voorburg te verhuizen. Het Haagse dagblad 'Het Vaderland' schreef rond die tijd: 'Door de Antwerpse firma Houwing en Co. wordt alhier een grote fabriek voor machinerieën opgericht, waar men zich in 't bijzonder zal bezighouden met de vervaardiging van automobielen en motoren. Het voorgebouw van de fabriek, die in het geheel aan een driehonderd werklieden en dertig man kantoorpersoneel werk zal verschaffen, is reeds voltooid.'



Het embleem op de radiator van de Omnia is een gestileerde schepsschroef. Dit is logisch omdat Houwing begon met de import van scheepsmotoren.

Eensdeels is deze aanbouw van een inrichting van dezen omvang voor ons dorp van groot belang, te meer omdat de firma van haar werklieden eist, dat zij in of onmiddellijk nabij Voorburg wonen, maar anderdeels zien vele inwoners zeer ongaarne, dat door het ontstaan van een fabrieksbuurt de schilderachtige kijk op de Vlietzijde van ons dorp geheel zal verloren gaan. Vooral klemt dit bezwaar, waar de eigenaars van de fabriek zich om uiterlijk schoon allerm minst schijnen te bekommeren! Ook toen al een typisch voorbeeld van NIMBY-gedrag, not in my backyard!

Ondanks de protesten werden op 20 december 1907 de tekeningen van de te bouwen fabriek goedgekeurd door de gemeente Stompwijk, waaronder Voorburg toen viel.

De firma 'Houwing & Co., Ingenieurs-Constructeurs' kreeg daarbij toestemming om aan de weg langs de Trekvliet een machinefabriek te bouwen voor 'het vervaardigen van automobielen, motorboten, motoren, ysmachines, enz. enz. allerlei machines'.



Links: een Omnia radiator omstreeks 1910, rechts een Omnia radiator omstreeks 1914.

Door de aanschaf van moderne machines kon Omnia beginnen met productie op grotere schaal. Niet alleen de fabriek was ruim van opzet, maar ook de plannen waren groots. In februari 1908 stond Omnia niet op de RAI 'wegens drukke werkzaamheden bij de bouw van een nieuwe fabriek te Voorburg', zoals in diverse advertenties stond (zie pagina 27).

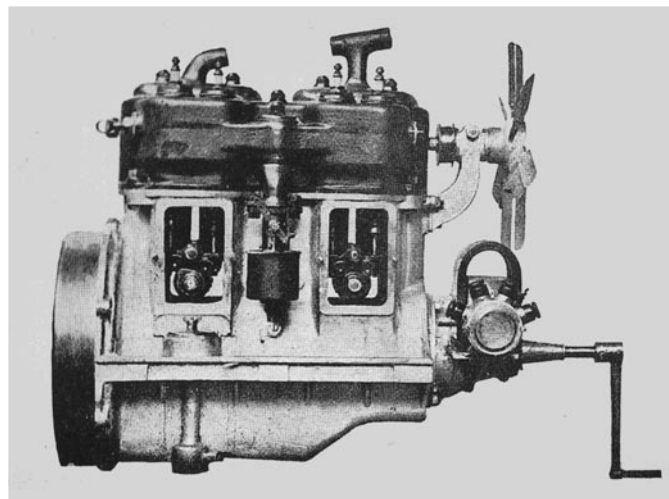
In die advertenties viel ook te lezen dat de fabriek zelfs filialen had in het buitenland, want Omnia wilde ook daar een plaats veroveren. Inderdaad zijn er enkele exemplaren geëxporteerd, onder andere naar Nederlands-Indië, Denemarken, Oostenrijk en Engeland.

In Londen was Houwing & Co. gevestigd op het adres 8 Bonnystreet, London N.W. Ook te Rotterdam bleef een vestiging bestaan, maar aan de betekenis van al deze steunpunten moet getwijfeld worden, gezien de geringe productie van de fabriek.

Met de Duitse Presto-fabriek te Chemnitz werden later onderhandelingen geopend tot levering van vijftig tot honderd chassis om de verkoop in Duitsland op gang te brengen, maar zover is het nooit gekomen.

Op 4 oktober 1908 werd de commanditaire vennootschap Houwing & Co. ontbonden en volgde de oprichting van de 'N.V. Limited Liability Company Omnia Motors (Omnia Motoren)', gevestigd te Stompwijk'. Tot directeur werd benoemd de heer Willebeek Le Mair. Ingenieur Zuiderhoudt kreeg het eigendomsrecht over de naam en de roerende en onroerende goederen van de firma. De naam van J.C. Houwing kwam in deze akten niet meer voor!

Korte tijd na de oprichting kreeg ir. Zuiderhoudt opnieuw de leiding over de fabriek, waarbij de naam van de onderneming weer werd gewijzigd, dit keer in 'N.V. Omnia Motoren'. De nieuwe fabriek te Voorburg werd geopend op een moment waarop 'Trompenburg', de fabrikant van Spyker automobielen, in grote problemen verkeerde. Wellicht was dat de reden dat in 1909 Omnia een nieuw model op de markt bracht, waarvan de viercilinder 15-20 pk motor was ontworpen door J.V. Laviolette die, hoewel verbonden aan de Spyker fabriek, een zelfstandig ontwerper was die zich verhuurde.



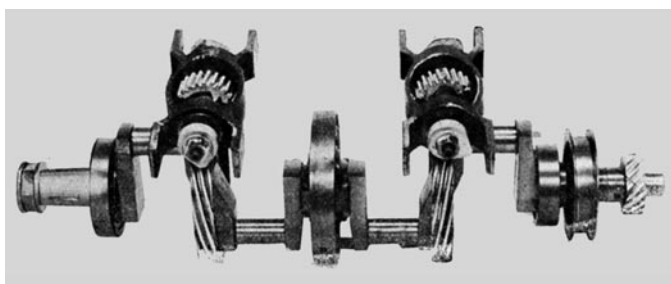
De 15-20 pk Omnia motor.

Waarschijnlijk had Spyker in dit tijdsbestek geen geld voor innovatie en experimenten, maar Omnia vermoedelijk wel. Hier kon later Spyker weer van profiteren, zij kwamen niet veel later uit met een auto waarvan de motor grote overeenkomsten vertoonde met de motor die Laviolette dus eerder voor Omnia had ontwikkeld.

Hoe die samenwerking precies zat, is niet bekend. Volgens R. Poppenk, een oud-medewerker van zowel Omnia als Trompenburg, stond Laviolette werktekeningen af aan Omnia. Waarschijnlijk leverde Spyker ook andere onderdelen.

De verkoop aan particulieren was van weinig betekenis

Omnia had patent aangevraagd op deze 15-20 pk motor waarvan de stoterstangen, die de in- en uitlaatkleppen bedienden, stofdicht aan de binnenzijde van het motorblok waren aangebracht. De kleppen werden niet met onderliggende nokkenassen bediend die aan de linker- en rechterzijde waren aangebracht, maar door twee dwarse nokkenassen die halverwege de cilinders in de motor waren gemonteerd.



De krukas met dwarse nokken, ontworpen door Laviolette in 1910.

Hierdoor liep de motor vrij geruisloos en soepel. Daarnaast waren de motor en de versnellingsbak niet separaat achter elkaar geplaatst, maar waren de gietstukken zó gegoten dat beide delen direct op elkaar vastgeschroefd konden worden en zodoende één stevig geheel vormden.

Succes met taxi's

Voor deze wagens maakte Omnia dan ook veel reclame, maar een echt verkoopssucces bleef uit. Wel werd een aantal van deze auto's verkocht als taxi aan de Haagsche Automobielen Taxameter Onderneming. De HATO bestelde bij Omnia hun eerste veertien auto's. Deze taxi's hadden een carrosserie van het type 'landaulette de voyage' met neerklapbaar achterdeel van de kap en met linkse besturing, wat toen nog vrij zeldzaam was.

Bovendien hadden de taxi's een speciale constructie van de achterwielen, waardoor de zijdelingse druk bij het nemen van korte bochten in het stadsverkeer werd opgevangen en daardoor de slijtage verminderde.



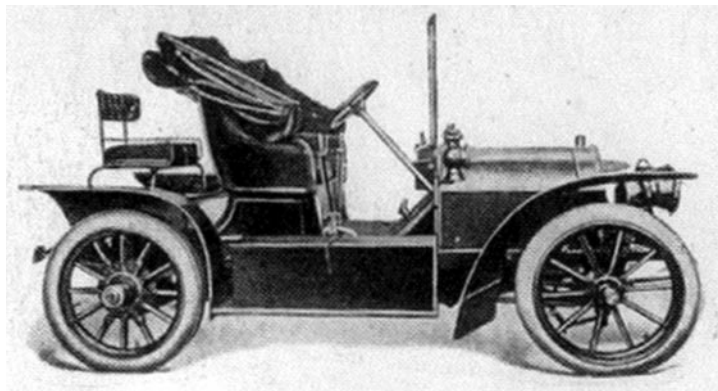
Omnia taxi van de HATO. De nummers H-2982 t/m 2991 stonden op naam van de N.V. Haagsche Automobielen- en Taxameter Onderneming (HATO) te 's-Gravenhage.

Deze roomkleurige taxi's werden een bekende verschijning in het Haagse stadsbeeld en voldeden goed. Ook Deventer bestelde een aantal exemplaren. Die werden gebouwd op een Omnia-chassis type D met een 18-22 pk viercilindermotor. Voor particulier gebruik werd deze uitvoering aangeboden voor 6250 gulden.

De verkoop aan particulieren was van weinig betekenis

Er werden enkele besteld, maar verder was de verkoop aan particulieren van weinig betekenis. Begin 1910 verliet ir. Zuiderhoudt de firma om in het zuiden van Nederland een eigen machinefabriek te beginnen.

De heer Willebeek le Mair werd opnieuw directeur en hij nam kort daarop het besluit om de productie geheel te concentreren op het 15-20 pk type en alle andere automodellen te laten vallen.



Omnia tweecilinder 10-12 pk Spider met dicky seat.

Eerder, in 1909, was het aantal typen nog uitgebreid met twee kleine wagens, zogenoemde 'voiturettes'; een eencilinder 9 pk en een tweecilinder 10-12 pk. Beide wagentjes waren tweepersoonsuitvoeringen met achterop een 'dicky seat' voor een eventuele derde passagier. De verkoop hiervan hield niet over, waardoor ze dan ook weer snel uit het verkoopprogramma verdwenen en alleen de 15-20 pk over bleef.

Ook over 1910 konden de aandeelhouders niet erg tevreden zijn

Zo hoopte Omnia betere bedrijfsresultaten te behalen, helaas konden de aandeelhouders ook over het jaar 1910 niet erg tevreden zijn, want het bedrijf zat dik in de rode cijfers. Ondanks dat veel reclame werd gemaakt, werden er in totaal slechts zo'n honderd auto's geproduceerd en besloot de directie eind 1911 de productie te beëindigen.



Omnia 15-20 pk uit 1910 op weg naar carrosseriebouwer. (collectie Stijmus Schotte)



De heer De Pauw uit Den Haag maakte met zijn 15-20 pk Omnia Landaulette van 21 februari tot en met 7 april 1910 zonder problemen een reis van 12.000 km naar Zuid-Frankrijk en Spanje.

Omnia probeerde het tij nog te keren met de fabricage van producten als motorboten, motorbrandsputten, locomotieven en wegebouwmaterieel, maar ook dit had geen succes en in 1912 volgde de liquidatie van Omnia Motors. Voor zover mij bekend is er geen enkele Omnia automobiel bewaard gebleven. Zijn ze echt allemaal gesloopt of weet iemand er misschien toch nog eentje te staan?

De fabriek werd overgenomen door de N.V. Eerste Nederlandse Kogellager- en Schroevenfabriek Enkes. Hoewel er geen auto's meer werden gebouwd, bleef Enkes zich met allerlei toeleveringen op de auto- en garage-industrie richten. Ook kon je er terecht voor het reviseren van automotoren. Enkes bleef tot 1975 gevestigd aan de Trekweg te Voorburg. Nadat Enkes de activiteiten staakte ging ook hun archief verloren.

N.B. Dit is een iets ingekorte versie van mijn onderzoek. Het uitgebreide verhaal met meer details en met meer foto's en advertenties komt na publicatie in het Conam Bulletin op de Conam website te staan (zoek op: historie - fabrikanten - Omnia).



Links een Omnia, rechts een Spyker. De Omnia met het nummer H-1400 stond op naam van Houwing & Co. te Rotterdam en de Spyker met kenteken G-421 op naam van de Industriële Maatschappij Trompenburg te Amsterdam.

De foto dateert uit 1911. Gezien de militaire uniformen zou dit een vergelijkingstest van het leger kunnen zijn voor de aanschaf van militaire voertuigen. (bron: C. Poel, 1958)

Omnia trivia

De vader van Pieter Carel Zuiderhoudt, directeur van Omnia, heette Teunis Christiaan en verdiende in Indië een fortuin met de handel in koffie. Pieter Carel bouwde dit vermogen verder uit en liet het laatste nouveau-riekasteel van Nederland optrekken: Geulzicht.

Hij trouwde gunstig met Fannij Enthoven, die zelf al de buitenplaats Hofwijck bezat, die ooit aan Constantijn Huygens toebehoorde. Fannij's vader was een beroemd mecenas en financierde onder anderen Vincent van Gogh, die vaak kwam logeren in Huize Enthoven op de Zwartelaan in Voorburg en er op zolder werkte. Toen Vincent naar Frankrijk vertrok, bleef hij van daaruit tekeningen, schetsen en rollen met schilderijen sturen naar de man die hem geholpen had.

Fannij's vader was om de een of andere reden boos op Vincent en borg het werk ongezien op in een grote mand. Vincent stierf in 1890 en Fannij's vader in 1920. De erfgenamen, onder wie Pieter Carel Zuiderhoudt en Fannij Enthoven, ontruimden het huis en verdeelden de boedel. De mand met schetsen en opgerolde doeken werd de tuin in gedragen en verbrand. Zij zagen niet veel in de doeken en verkochten wat er bij vader aan de muur hing op een Amsterdamse veiling. Het bracht twee miljoen gulden op. Dit schudde hen wakker, maar te laat.

(bron: Scholten, Jaap: Horizon City, pag, 20-21)

Bronnen:

Bos, Ariejan; Groningen, Hans van; Mom Gijs; Vinne, Vincent van der: Het paardloze voertuig, de auto in Nederland een eeuw geleden. Kluwer 1996, pag. 132 en 211

Deautogids.nl, website

De Kampioen 1914 (advertentie)

De ingenieur; Weekblad gewijd aan de techniek en de economie van openbare werken en nijverheid jrg 23, no 38, 19-09-1908

Economisch- en sociaal-historisch jaarboek, Deel 33, M. Nijhoff, 1971

Heldt, B.H.: 80 jaar Nederlandse Automobiellindustrie. Peters Uitgeversmij B.V., Deventer, 1976

Het Leven: artikel Omnia automobielen - Nederlandsch fabricaat, 9 mei 1911

Hünninghaus, K., Door miljoenen begeerd!, uitgave onbekend

Jong, Sicco de: Geschiedenis eener Nederlandsche Vereeniging, C.A.J. van Dishoeck, Bussum

Lammerse, Jan: Autodesign in Nederland. Uitgeverij Waanders, 1993

Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Justitie: Centraal Archief Vennootschappen, NV-dossiers, nummer toegang 2.09.46, inventarisnummer 10570

Nederlandse Staatscourant van 24 nov. 1908 no 276

Schuuring, Henk: opmerkingen over Spyker en Omnia; diverse artikelen en foto's

Stadsarchief Amsterdam, Archief van C. Poel Jr., Catalogus van de Omnia automobielen; Houwing en Co. te Rotterdam, 1905

Stadsarchief Rotterdam, In januari 1906 en in januari 1907 vermelding in de gids van de Gemeentelijke telefoondienst Rotterdam: Houwing & Co., ingenieurs, tel. 4439

Vinne, drs. Vincent van der: Spyker 1898-1926. De Bataafsche Leeuw, blz 136/137/139

Wallast Martin: artikel in Het Automobiel nr. 11, februari 1981, blz. 20-23

Wallast, Martin.: Historisch overzicht van de Nederlandse Automobiellindustrie, 1979

Wikipedia:

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Omnia_\(automeerk\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Omnia_(automeerk))

Auto- en motoronderdelen op het Waterlooplein

Van Ruud van Bijnen ontvingen we een artikel dat begin jaren dertig verscheen in *Het Motorrijwiel en de Lichte Auto*. Ruud licht toe:

‘Als bijlage stuur ik een artikel uit Het Motorrijwiel en de Lichte Auto van 15 september 1933. Het gaat over een onderwerp dat, voor zover ik me herinner, nog niet vaak in het Bulletin aan de orde is geweest. Mijn vader heeft als spoorwegbeambte rond 1948 enkele jaren in Amsterdam gewoond en gewerkt. Daarna is hij weer teruggekeerd naar Brabant, maar hij had aan zijn Amsterdamse jaren wel een zwak voor Amsterdam en de Amsterdammers overgehouden. Als kind ging ik vaak met hem naar het Waterlooplein - we hadden vrij reizen met de trein - en toen ik rond 1970 mijn eerste motorfiets kocht, een BSA uit 1955, bezochten we verschillende malen de motorsloperij van Jack Maandag aan het plein. In het artikel staan ook diverse verwijzingen naar de Joodse achtergrond van veel van de auto- en motorslopers. Als je dan bedenkt dat dit artikel in 1933 geschreven is, het jaar van de machtsovername door Hitler, gaan je gedachten onwillekeurig naar wat die mensen allemaal nog te wachten zou staan ... ’

‘HET LAATSTE STADIUM’ WAAR AUTO EN MOTOR ALS EENHEID OPHOUDT TE BESTAAN



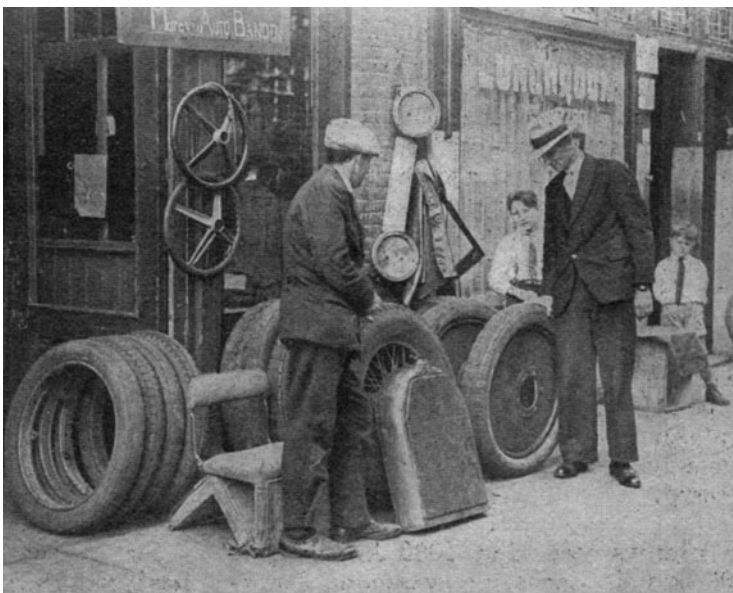
De wereld van de auto breidt zich gestadig uit. Wij kennen nu al automarkten, waar expaardenhandelaars acht, tien en meer paardenkrachten, zij het soms zéér verzwakte, aan den man brengen. Wij bezoeken, zonder eenig gevoel van mede-doogen, de autokerkhoven, waar de mokers onbarmhartig op de verroeste karkassen van eens fonkelende limousines neerdalen ...

Er is geen stad meer ter wereld, waar geen oude stallen zijn omgebouwd tot verzamelplaatsen van tweede- en zooveelste handsch wagens ... Het dorp in Nederland, waar geen roode, groene of gele pomp als concurrent van die op het marktplein optreedt, zal spoedig aan de lijst van monumenten, die ijverige Heem-schutters wenschen te bewaren, worden toegevoegd ...

Zóó breidt zich de wereld van de auto bij den dag uit. En het kon niet anders of –evengoed als kachel-, rijwiel- en andere onderdeelen op ‘openbare of jaarmarkten’ voor een krats te koop zijn – moesten ook auto-onderdeelen vandaag of morgen dit lot deelen.

Wij zijn niet zoo chauvinistisch om vol te houden, dat Amsterdam op dit gebied vooraan staat. Wel durven wij beweren, dat de Amstelstad in het plein, dat den naam van een van de roemruchtste veldslagen, die wij op ons vaderlandsche credit hebben staan – het Waterlooplein – wakker houdt, een specifiek centrum van tweedehandsch onderdeelen bezit, dat zoo geen wereldvermaardheid bezit, dan toch groote landelijke bekendheid heeft.

Aan de voeten van de Mozes- en Aäronkerk, die met zijn massieve zuilen als een burcht te midden van het ghetto staat, op een steenworp afstand van de drie synagogen, die Hoog-Duitsche en Portugeesche Israëlieten elken Zaterdag bevolken, dáár, in het brandpunt van Joodschen handel, heeft sinds kort ook de auto hare entree gemaakt.



Het getal van kooplustigen, dat een goed tweedehandsch bandje zoekt, is legio.

Stampend en hijgend, vaak door een sterkeren kameraad, door middel van een stevig touw voortbewogen, doet menige auto hier hare laatste wankelende stappen.

Om dan op het abattoir, dat openbare straat heet, te worden ontzield, gevild, gesloopt, afgetakeld, in duizend en één onderdeelen uiteengerafeld, die eens met bijzondere zorg en de regelmaat van een loopenden band van een Amerikaansche fabriek tot een schoon geheel werden gemonteerd, dat onder lokkende namen als ‘vliegende kracht’, ‘koning van den weg’, enz. naar de showrooms in Europa werd vervoerd.

Niemand beter dan de autosloopers aan het Waterlooplein, die zonder uitzondering zonen van het Oude Volk zijn, weten, wat ‘het publiek’ vraagt. Want dag in dag uit, leuren hier kandidaten voor tweedehandsch onderdeelen rond. Deze zoekt een carburateur voor een Citroën Klaverblad, die mist een dop van zijn benzinetank, een derde zoekt een dynamo voor een Ford ‘29. Het getal van kooplustigen, dat een goed tweedehandsch bandje zoekt is legio. Naar merk en maat liggen de rubberrupsen in de hoge rekken van de ruimere magazijnen opgestapeld, of tot aan de zoldering opgetast in de ‘zaken’, die zich tot een lage, donkere ruimte moeten beperken.

Een stoep, een kelderdeur van 1 m bij 1.50 m, een ‘étalage’ van nog bescheidener afmetingen, ziedaar de drie eischen, die aan een beginnend, tweedehandsch auto-onderdeelenhandelaar gesteld mogen worden. Aangenomen, dat de beginnening een populairen naam aan zijn onderneming geeft en vast van plan is elke koper zóó te overvragen, dat de kooplui in Port Said er kinderen bij zijn.

Op de trottoirs, die mede behooren tot het domein van de auto-slooperijen, lokken de bandjes en radiatoren de koopers ... De handelaar die een ‘occasion’ heeft, steekt dit niet onder stoelen of banken. Hij annonceert dat op een stuk carton, waarop hij in sierlijke letters graveert ‘Ford Dynaamo 1926’ of ‘Suureligt, als nieuw’. Vier- en zescilinderblokken liggen in een rij in plassen olie en water ... Te wachten, waarop?

De hemel mag het weten!

Oude wrakken, die hun laatste dagen op drie wielen zonder banden voor de deur slijten van hun laatste rustplaats, worden tot een tijdelijke speelplaats voor de jeugd, die de vehikels in- en uitklautert, die zich met twee en drie tegelijk verdringen achter het stuur ... Chauffeur spelen, voor autobusconducteur fungeeren en in hun fantasie een 'dagje naar see' gaan, in hun eigen wagen. Zóó vervult zelfs het oudste Fordjeswrak nog een rol in de samenleving ...



Waar kruk- en cardanassen als oud vuil op straat liggen.

Zoo ergens, dan geldt hier het devies: Wat U niet in de étalage ziet, vindt U binnen!

Drie treden van de uitgesleten hardsteenstoep af en een strapontin van een Spyker of Hispano wacht den koper, die op zoek is naar een stel richtingaanwijzers, naar een bermlamp, een pyrene, een kilometerteller, een sigaren-aansteker, een bagagerek, een stel mistlenzen, een bloemenvaasje, een ampèremeter, een bumper, enz.

De grootste dwaas kan hier een onderdeel noemen, de gezamenlijke handelaars zullen hem met beschaamde kaken doen terug-deinzen. Zij kunnen den man, die voor een prikkie een Ford kocht, de vreugde schenken er een bumper klokje, een op te monteren van een Hispano-Suiza, met het merkplaatje voorop.

Zij kunnen den man, die een mascotte zoekt, die als twee druppels water lijkt op die van een wagen van zes prijsklassen hooger, uiteindelijk bevredigen.

Natuurlijk, de slanke vogel mag een centimeter van zijn spitsen snavel missen, een kniesoor zou er acht op slaan. De bermlamp mag een belangrijk onderdeel, den schakelaar, missen, men moet ook iets aan het initiatief van den koper overlaten ...

Volmaakt is er niets ter wereld, ook hier niet! Stel u niet voor, dat de transactie over rozen gaat. Menschen, die hier ergens de hand op willen leggen, zijn echter veelal op strubbelingen ingesteld. In zijn hart zal de verkoper U het niet kwalijk nemen, dat U tegenover zijn bod er een stelt, dat den prijs met twee derden verlaagt.

Maar de kans, dat hij U met een verbazing, die voor den oningewijde aan verbolgenheid grenst, zal bejegenen, is groot. Maar ook hier wint de aanhouder en de waarschijnlijkheid, dat de tegenpartij voor een kwartje méér het bandje zal 'laten', grenst aan zekerheid.

Het is nog niet zóó, dat de autokelders zich huis aan huis rijden. Van een radiator zal uw blik overspringen op een bonte verzameling strandpyama's, waarvan de pijpen u bijna in het gezicht wapperen. Tusschen twee auto- of motorkerkhoven in, voor wier ingangen de kruk- en cardanassen als oud vuil op straat liggen, is een 'ijspaleis' ingericht, dat de verhitte kelen met kleurige wafels, bekers en hoorntjes weer voor hun propagandistische taak geschikt maakt.

Ergens, waar op een blauw fond in witte letters een autoslooper-in-opkomst zijn naam en voornaam heeft geschilderd, deelt zijn 'buurman Jopie' mede, dat in dit perceel zijn marktwinkel is gevestigd, die echter 'Op Sabbath gesloten' is ...

Men zou een Breitner of een Jan Steen moeten zijn, om het beeld, dat het Waterlooplein op warmen zomermiddag vertoont, volkomen vast te leggen. Of een modern cineast, die de camera weet te hanteeren, in deze overdaad van warmte, licht en levendigheid, in deze schilderachtige ghettowijk, waar het lawaai van loven en bieden niet van de lucht is.

Waar de geur van sinaasappels en bananen zich vermengt met die van zure haring en olijven, waar de Joodsche vrouwen breed uit achter hare kramen zitten te breien of op de stoepen van de smalle, hoge huizen den burgerlijken stand van alle étalages bediscussieeren.

Beter dan de schrijfmachine van den reporter, zou de lens van een Ivens, een Franken of Hin de Oostersche tafereelen kunnen uitbeelden, de donkerte van de kelders, waarin de oogenschijnlijk waardelooze schatten elken avond worden opgeborgen, de benauwende lucht in de vunze vertrekken, waar de atmosfeer bezwangerd is met rubber- en oliegeuren ...

De moderne techniek, die de auto schiep, heeft aan het bonte beeld van de klassieke markt op het Waterlooplein een nieuwe schakeering geschonken. Een nieuwe generatie van sloopers en verkoopters van mechanische paarden groeit er op. Ehrenburg schiep in '10 P.K.' een roman over het leven der auto's.

Hier is een brok realiteit ervan te beleven. Het is een sensatie apart ... Haast u, vóór Cook en de zijnen het ontdekken ...

Dàn is het te laat!

PMSN

Toelichting bij het artikel

door Jaap Dekker

Waterlooplein

Het Waterlooplein ontstond nadat in 1880 de Leprozengracht en de Houtgracht werden gedempt. De emoties laaiden hoog op toen de toenmalige bestuurders besloten dat de voornamelijk Joodse kooplieden moesten verhuizen van de Jodenbreestraat naar het Waterlooplein, maar zoals dat vaak gaat na ambtelijke besluiten, de verhuizing ging gewoon door. De markt werd in 1893 een dagmarkt die 's zaterdags (Sabbat) uiteraard was gesloten. De echte Joodse Waterloopleinmarkt is door de Jodenvervolging in de Tweede Wereldoorlog voorgoed verdwenen.

Jack Maandag

Jack Maandag, die Ruud van Bijnen in de inleiding noemt, werd geboren op 5 december 1898. Hij was een beroemd Amsterdammer die zelfs een woord aan onze Nederlandse taal wist toe te voegen, het woord autokerkhof is aan hem te danken.

Nadat begin jaren zestig duidelijk werd dat een deel van het Waterlooplein moest wijken voor de aanleg van de metro en de bouw van de Stopera, het nieuwe stadhuis van Amsterdam, verzette hij zich hevig tegen de plannen.



Autosloperij Jack Maandag op het Waterlooplein, Amsterdam, 1962. Foto Ben van Meerendonk / AHF, collectie IISG (Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis), Amsterdam

Begrijpelijk, want zijn zaak besloeg inmiddels drie panden op het plein en het kapitaal dat het schroot vertegenwoordigde was zijn oude-dagsvoorziening. Het mocht niet baten. Een 'zure' overwinning was wel dat hij als laatste de deuren van zijn bedrijf sloot. Jack Maandag overleed op 13 mei 1977 op 70-jarige leeftijd.

Bronnen:

Joods Amsterdam (www.joodsamsterdam.nl/)
wikikids.nl/Waterlooplein



De af- en aantredende voorzitters John Mulder (l) en Koen Ongkiehong poseren na de ledenvergadering in Woudenberg in de prachtige MGA uit 1959 van Conam-lid Rutger Booy.

De nieuwe voorzitter stelt zich voor:

Koen Ongkiehong

In 1959 werd ik geboren. Mijn opleidingen zijn vwo en werktuigbouw TU Delft, afstudeer-richting flexibele productieautomatisering (CNC-machines/robots) in 1984.

Ik werkte zestien jaar voor ingenieursbureau Tebodin en sinds 2000 ben ik zelfstandig in allerlei vakgebieden. Op mijn visitekaartje staat: van keukenblad tot frikandel! Momenteel ben ik tijdelijk werkzaam in de zonnepanelenfabriek van Exasun in Den Haag. Op mijn site www.ibuko.com staat meer over mijn werk. De interesse waar ik de laatste tien jaar veel tijd in steek is celbiologie, waaronder virologie.

Mijn interesse in Amerikaanse auto's werd aangewakkerd door een buurman die een witte Pontiac LeMans uit 1965 had en werd verder vergroot door de advertenties van Hessing de Bilt en de bezoeken aan hun showroom in het begin van de jaren zeventig. Over Hessing heb ik een website gemaakt met de naam www.hessingdebilt.nl.

Sinds 1985 rijd ik voornamelijk Cadillac en ik heb er meer dan vijftig gehad, waarmee ik meer dan een miljoen kilometer heb gereden. Ik heb ook veel gesleuteld en gerestaureerd, o.a. aan de 1976 Cadillac Eldorado convertible en de 1975 Cadillac Fleetwood Station Wagon die ik beide nog heb.

Op mijn site www.cadillackoen.nl staat meer over mijn interesse in Cadillacs.

Praktisch sinds de oprichting van de Cadillac Club Nederland in 1990 ben ik daar lid van. Jarenlang en ook momenteel ben ik verantwoordelijk voor het samenstellen van het clubblad The Standard en sinds 2010 ben ik voorzitter van de CCN. Tevens verzorg ik daar de website www.cadillacclub.nl en de ledenadministratie. Namens de CCN bezoek ik de FEHAC-vergaderingen en heb ook goede contacten met de NCAD.

Ik ben sinds 2016 lid van de Conam door kennismaking met de 'Jeugdherinneringen' van Conam-lid Frans Vrijaldenhoven, waarover ik de volgende keer meer zal schrijven.

Port Betaald



www.sjefprint.nl

Indien onbestelbaar retour; Schaapherder 9, 3834 CG Leusden

