

# *Cônam*

*bulletin*

Orgaan van de Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie

Jaargang 18, nummer 1, maart 2008

ISSN 1387-5620



Willys-Overland, kenteken G-12237. Achter het stuur (rechts) een olijk kijkende jonge dame. Achterin zitten twee oudere dames. Let op de schijnwerper. Is de dame soms een dokter of een vroedvrouw?  
(Collectie Jan Bakker)

## Aan de lezer

Na jaren van afwezigheid in het Conam Bulletin, nu weer eens aandacht voor de motorrijwielen. Gememoreerd worden de FN, de Indian, de Douglas en de Edmund in twee artikelen.

Over de Autotourist en de B.B.T.B.B.A. is wat meer bekend geworden, lees de pagina's 26 en 27.

Ook over de autopionier Marinus Entrop is, na al die jaren, weer wat nieuws te vertellen.

Echt nieuws is, dat de Koninklijke Austin Sheerline teruggevonden is in Amerika. Zie het artikel met foto op pagina 18.

Verder mogen we natuurlijk trots zijn, dat de eerste postzegels die de Koninklijke TNT (ex KPN, ex PTT) uitbrengt ter herinnering aan de jaren vijftig, zestig en zeventig, gewijd zijn aan de DAF 600 Variomatic.

Tenslotte werd toestemming verkregen van de penningmeester om de pagina's 20/21 in kleur af te drukken.

Conammers (een benaming die Jan Polman op pagina 9 introduceert), veel leesplezier.

Hans Stoovelaar

Aan dit nummer werkten mee: Jan Bakker, Henny van de Bosch, Ruud van Bijnen, Albert Gerbel, Hans van Groningen, Gerard Hoogendijk, Frans Kense, Jac Maurer, Jan Polman, Henk Schuuring, Coen Temminck Groll, Bas de Voogd, Frans Vrijaldenhoven, Hans Waldeck.

## Inhoud

- |       |   |       |                                    |
|-------|---|-------|------------------------------------|
| 4     | 100 jaar Ford model T                   | 23    | Klaas Baving uit Zwolle            |
| 4     | Agenda                                  | 24    | International SF 172, opvolger GMC |
| 5     | Vooroorlogse V-16 benzinemotoren        | 26    | De Autotourist en de BBTBBA        |
| 9     | Het Nederlandse kentekensysteem, deel 1 | 28    | Limburgs autonieuws 1895-1898      |
| 12    | Garage Booij, Koog aan de Zaan          | 30    | 100 jaar Douglas en 100 jaar Croes |
| 15    | Marinus Entrop                          | 34    | 110 jaar kentekenregistratie       |
| 18    | Kon. Austin Sheerline teruggevonden     | 35    | Het kenteken G-1                   |
| 20/21 | Studebaker 1934                         | 36/37 | Reacties van lezers                |
| 22    | FN 1914 motorfiets van Van Asselt       | 38    | Wie Weet Meer                      |



DAF 600

100 jaar

# The Model T Ford

Het Gemeentebestuur van Amsterdam is nu helemaal het spoor bijster. Na het plan om iedereen voor zijn eigen parkeergarage te laten betalen en het plan om de Wallen te sluiten en de Rosse Buurt om te bouwen tot een modebuurt (Red Light Fashion Amsterdam), dat zelfs al voor een deel in uitvoering is, ligt daar nu het plan (in navolging van Londen?) om milieuvervuilende (?) personenauto's en bestelwagens uit de stad te weren. Dit betreft het gebied binnen de ring A10 met uitzondering van Amsterdam Noord. Vanaf oktober dit jaar worden bestelwagens ouder dan het jaar 2000, uit de stad geweerd. Vanaf halverwege 2009 is vorengenoemd gebied verboden voor personenauto's met bouwjaar vóór 1992.

De FEHAC is alert op de gevolgen van dit plan voor oldtimers en heeft inmiddels enige gesprekken met Amsterdam gevoerd. Om meer inzicht te krijgen in de situatie, wordt een ieder die dit betreft, verzocht een 'inventarisatieformulier' in te vullen, dat als bijlage bij dit CB gevoegd is.

Conam gaat zich dit jaar druk maken, evenals alle autoliefhebbers denk ik, over 100 jaar Ford model T. Op 18 maart 1908 kregen de Amerikaanse Ford-dealers een introductiefolder toegezonden van de Ford model T. De presentatie was op 1 oktober 1908.

Ter gelegenheid van het uitkomen van de introductiefolder op 18 maart, houden wij onze ALV op 15 maart in het Den Hartogh Ford Museum te Hillegom.

Bovendien zal het Conam Bulletin nummer 3 van dit jaar, in het teken staan van dit jubileum. Een ieder die iets bijzonders weet te vertellen of een bijzondere illustratie heeft aangaande de Ford T of TT, wordt verzocht dit vóór 20 augustus aan de redactie toe te zenden.

Aardig zou het natuurlijk zijn om in oktober, ter gelegenheid van 100 jaar Ford model T, een protestoptocht met Ford T en TT automobielen door Amsterdam te organiseren.

Hans Stoovelaar

## Agenda

- 15 maart : Conam-bijeenkomst en ALV, Den Hartogh Ford Museum, Hillegom.
- 16 maart : DAF-Verzamelbeurs, Hotel Nobis, Asten.
- 5 april : NAMAC-beurs, gebouw Euretco, Houten.
- 5/6 april : Verzamelaars Jaarbeurs, Utrecht.
- 24 mei : NAMAC-beurs, gebouw Euretco, Houten.
- 25 mei : Vehikel bromfietsbeurs, Veemarkthallen, Utrecht.
- 7 juni : Autopapierenbeurs, Van de Pollstraat 5, Vught.

## De vooroorlogse V-16 benzinemotoren

Door Coen Temminck Groll

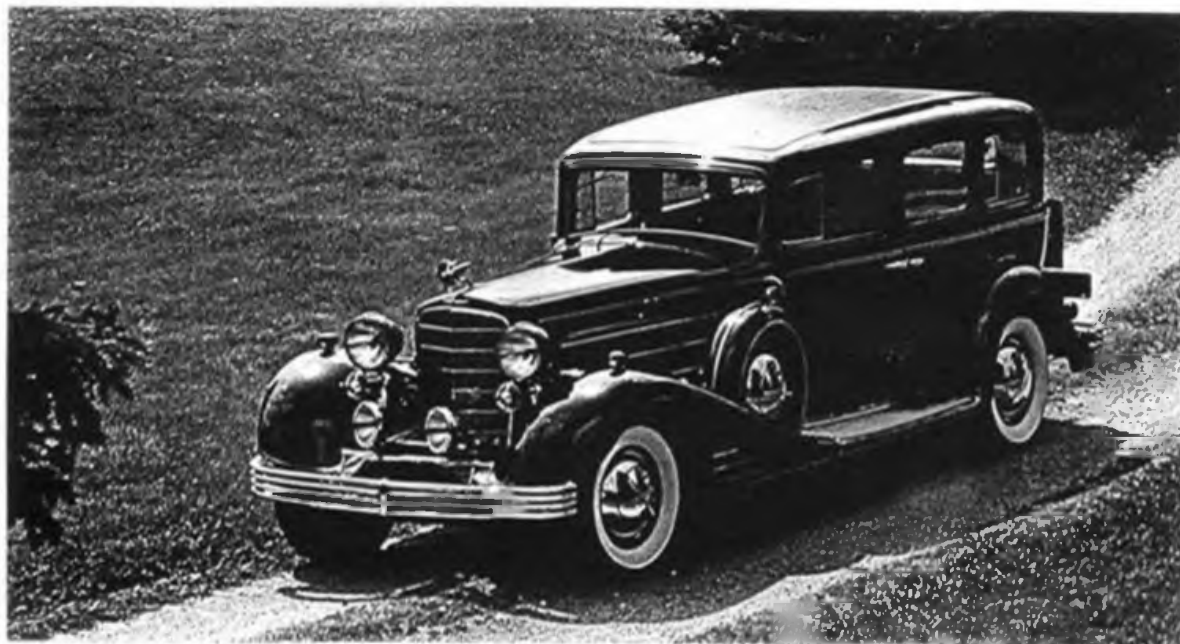
De vooroorlogse V-12 benzinemotoren zijn in enkele vorige Conam Bulletins reeds belicht, zie CB 17/3 en CB 17/4. In de jaren dertig waren er ook enkele merken, die een V-16 uitbrachten. Cadillac werd al genoemd in CB 17/3; uiterlijk week deze auto niet af van de V-12. Wel werden er vaker individuele carrosserieën op gebouwd. Bij de eerste versie van de Cadillac V-16, gebouwd in de jaren 1930-1937, stonden de twee blokken onder 45 graden. De motor had een vermogen van 165 pk bij 3400 opm. De tweede versie van de Cadillac V-16, die gebouwd werd vanaf 1938 tot 1940, had een motor van 185 pk bij 3600 opm. Hierbij stonden de blokken onder 135 graden.

De introductie van de Cadillac V-16 in januari 1930 was een groot succes. Alleen al in de jaren 1930/31 werden er 3250 stuks van gebouwd. De verkoop in de latere jaren zakte echter in, door de depressie, tot enkele honderden per jaar. In 1940 stopte de productie en stond de teller op totaal 4386 gebouwde Cadillac V-16's. (Bron: Cadillac, standard of the world, Maurice Hendry, Bonanza Books, 1983)

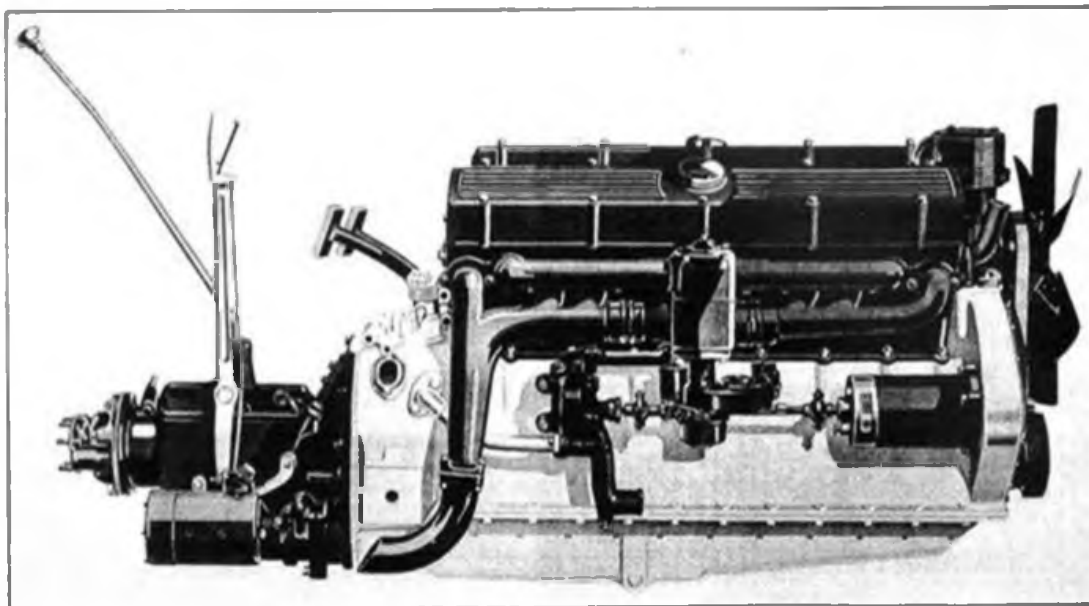
Daarnaast was er de mooie Marmon V-16 met een 200 pk motor. Deze werd gebouwd in de jaren 1931-1933.

Tenslotte was er nog in Frankrijk de Bucciali Double Huit met twee 8-in-lijn motoren naast elkaar. Een ontwerp uit de jaren 1932/33. Waarschijnlijk is deze nooit in productie gekomen. In 1980 verscheen er van het Engelse bedrijf Western Models een mooi model van in de schaal 1:43.

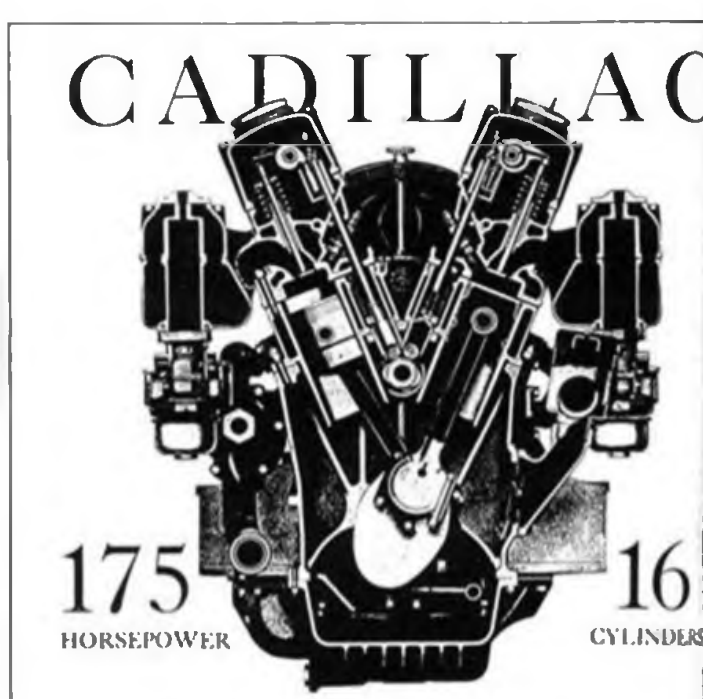
Recent verscheen er eveneens een model in 1 : 43 bij Editions Atlas (AG)



Cadillac Sixteen 'Town Car' met Fleetwood carrosserie, uit 1933.  
(Foto uit: Cars of the thirties and forties, Michael Sedgwick, 1979)

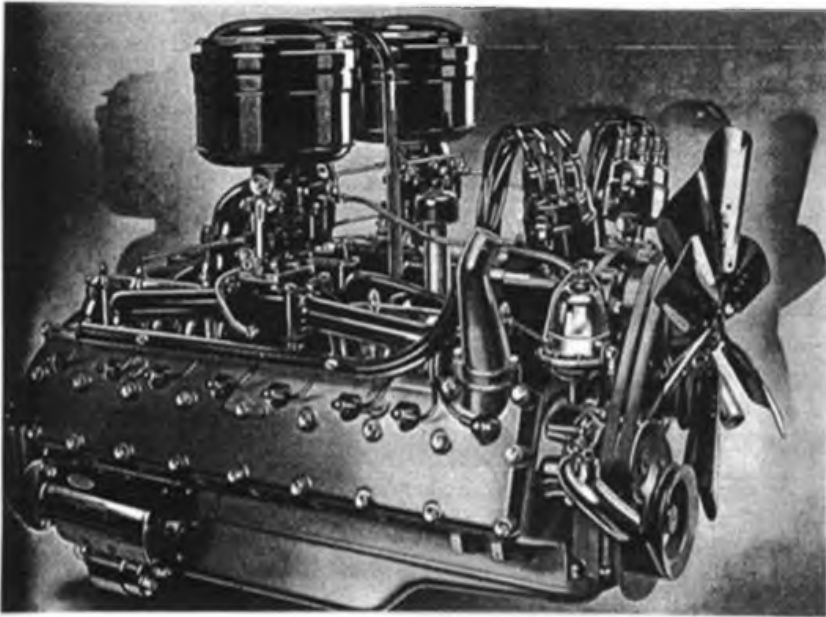


Cadillac V-16 motor uit de jaren 1930-1937, vermogen 165 pk bij 3400 opm.  
(Foto uit: Ford in the thirties, Spence Murray, 1976)

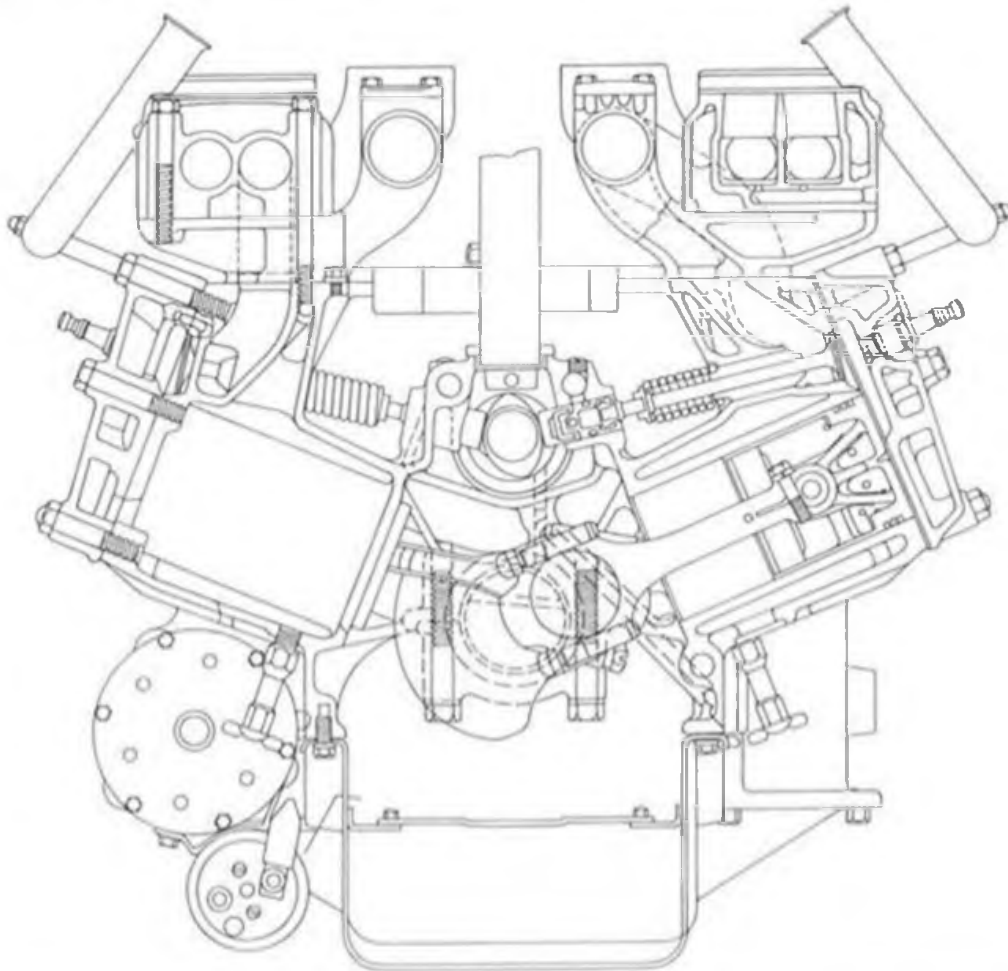


Doorsnedetekening van de Cadillac V-16 motor, de blokken staan onder 45 graden.  
(Illustratie uit: Cadillac, standard of the world, Maurice Hendry, 1983)





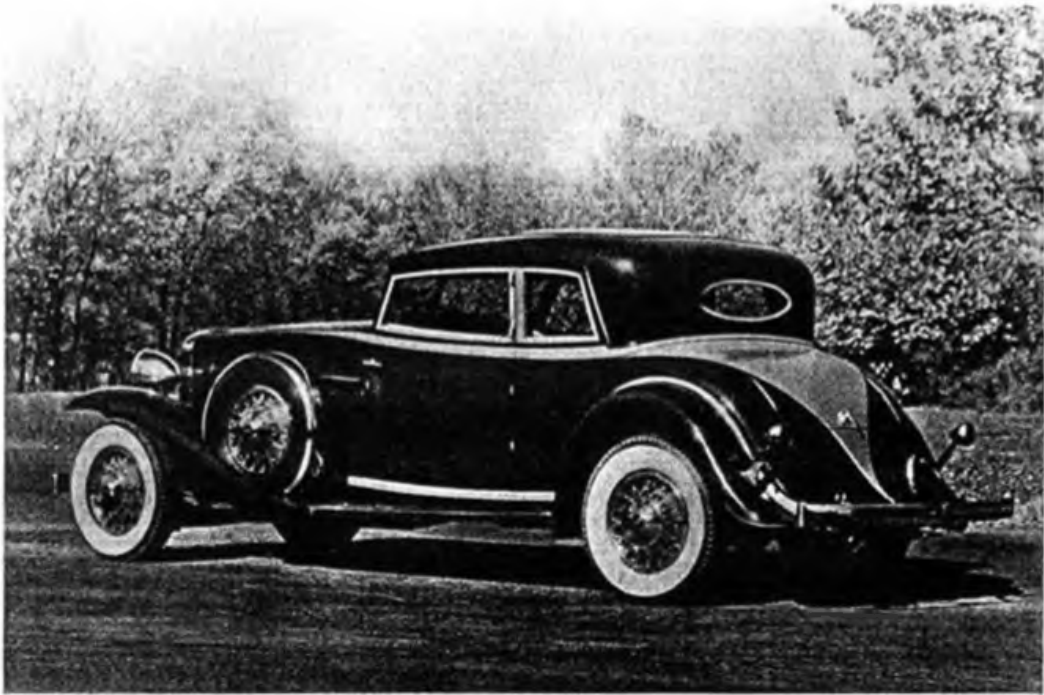
Motorblok van de Cadillac V-16 motor uit 1938, 185 pk bij 3600 opm.  
(Foto uit: Cadillac, standard of the world, Maurice Hendry, 1983)



Doorsnedetekening van de Cadillac V-16 motor uit 1938. De blokken staan onder 135 graden.  
(Illustratie uit: Cars of the thirties and forties, Michael Sedgwick, 1979)

For lavish power and arrogant chic, this Marmon Custom Coupé was hard to beat. Designed by de Sakhnoffsky. It had a V-16 engine of 200 hp and was priced \$5,700.

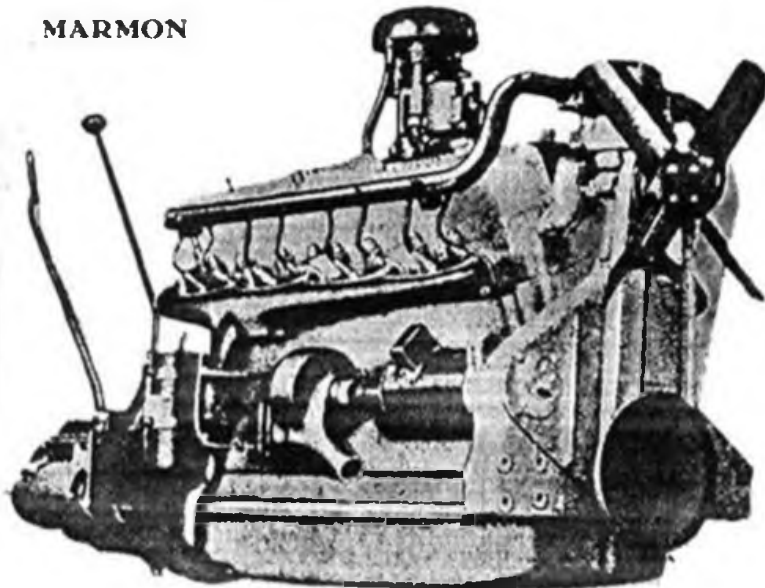
**1931**



Engineering masterpiece was 16-cylinder engine designed by Col. H. Marmon. Wide use of aluminum cut weight to 5.65 pounds per hp. Compression ratio: 6 to 1.

**1931**

**MARMON**



Marmon V-16 met 200 pk motor uit 1931.

## Het Nederlandse kentekensysteem (deel 1)

Door Jan Polman

In het Conambulletin 15<sup>e</sup> jaargang nr. 3 en 4 meldt Eduard Hattuma zijn ervaringen met het Nederlandse kentekensysteem, dat in 2005 toegankelijk is geworden via de RDW-site [www.RDW.nl](http://www.RDW.nl). Het voor Conammers interessante gebied is natuurlijk het oudste deel van het systeem, dus vanaf 1951.

De vergankelijkheid van de auto in die tijd wordt weer duidelijk wanneer je gaat zoeken naar nog in het systeem aanwezige restanten. Eduard moest er wel heel wat arbeid in steken om de in de Conam-bulletins getoonde resultaten te kunnen laten zien. Omdat ik eveneens wat met kentekens heb, ben ook ik geïnspireerd door de mogelijkheden die deze RDW-site biedt. Om alle mogelijkheden te benutten, is het zinvol om te weten hoe het Nederlandse kentekensysteem, dat inmiddels ruim vijftig jaar oud is, in elkaar zit en wat in deze periode zoal is aangepast. Daarom hierbij deze bijdrage. De bronnen bevinden zich in mijn persoonlijk archief en bestaan uit allerlei tijdschriftartikelen.

### Nationaal systeem

Nederland was niet het enige land dat begin jaren vijftig overging op een ander kentekensysteem. Zowel Portugal als het toenmalige Tsjecho-Slowakije begonnen in die periode met een vergelijkbaar systeem als het onze. Ik heb helaas weinig kunnen vinden over de overwegingen van de Nederlandse overheid om over te gaan van een eigenaargebonden systeem met provinciale registratie naar een nationaal voertuiggebonden systeem met een centrale landelijke registratie. Wel herinner ik mij de toenmalige bezwaren van velen, dat je nu niet meer kon zien waar een voertuig vandaan kwam. Aan de andere kant is het vanuit de overheid gezien handig en praktisch dat elk voertuig een eigen kenteken heeft. Daarmee is het kentekennummer de aanduiding van één bepaald voertuig van het Nederlandse voertuigenpark. Ik vraag me daarbij nog steeds af of men in 1951 door had, welke vlucht de ontwikkeling van het wagenpark zou nemen en wat dat zou betekenen voor de daarvoor benodigde hoeveelheid kentekennummers.

Deze Ford Taunus ontving op 3 januari 1951 het allereerste kenteken ND-00-01. (Foto RdW)



### Onderscheid

In het nieuwe systeem, dat op 3 januari 1951 werd ingevoerd, was het mogelijk gemaakt om onderscheid te maken tussen de kentekens voor motorfietsen, personenauto's, vrachtauto's (en bestelauto's) met een breedte kleiner dan 2,20 m en vrachtauto's en autobussen, die tenminste 2,20 m breed waren.



Het kentekennummer van het nieuwe systeem bestond uit twee letters, gevolgd door twee groepen van elk twee cijfers. Per lettercombinatie leverde dat bijna tienduizend nummers op. Het aantal lettercombinaties was om verschillende redenen beperkt. Ter vermijding van vreemde lettercombinaties werd besloten om geen klinkers te gebruiken. Ook combinaties die leidden tot afkortingen met onaangename associaties (zoals SA en SS), werden vermeden. In de lettergroep fungeerde de eerste letter als een volgordeaanwijzing, terwijl de tweede letter werd gebruikt om de voertuigcategorie aan te geven.

Sommige letters of lettercombinaties waren gereserveerd voor bijzondere groepen voertuigen. Zo was de A voor het koninklijk huis, de C voor buitenlandse diplomaten en instellingen, HA voor de autohandelaars, de K en de L als eerste letter voor het defensiewagenpark en ZZ voor voertuigen die niet op alle gebieden voldeden aan de toelatingsnormen voor wegvoertuigen. Ook werd een aantal lettercombinaties gebruikt voor buiten de importeurs om geïmporteerde voertuigen en voor vervangende kentekens.

De letterkeuze in het alfabet werd nog verder beperkt door het niet gebruiken van de I, O, Q, Y en de W vanwege de mogelijkheid tot verwarring. Deze zienswijze zou later worden aangepast, toen in de wetgeving ook aanhangwagens en opleggers moesten worden voorzien van een eigen kenteken.

De tweede letter in de combinatie werd als volgt over de voertuigcategorieën verdeeld:

- motorfietsen: E, H, L, R, U, Z
- personenauto's: D, G, K, P, T, X
- vrachtauto's smaller dan 2,20 m : A, F, J, N, S, V
- vrachtauto's van tenminste 2,20 m breed: B

Kennelijk realiseerde men zich bij deze indeling niet, dat de vraag naar kentekens per categorie niet overeen kwam met het aantal gekozen letters per categorie.

#### Startletter

Op 3 januari 1951 ging het nieuwe systeem van start, het eerst met de serieletter N voor alle categorieën. Het is mij helaas niet duidelijk geworden waarom deze letter als startletter werd gekozen. In antwoord op mijn vraag hierover aan de RDW heeft men dit niet kunnen achterhalen.

Ruim elf jaar later, in maart 1963, waren alle lettercombinaties voor personenauto's, dus tot en met MX, uitgegeven. De motorfietsen waren toen pas bij UU en de 'smalle' vrachtwagens en bestelauto's bij TV.

# Jan, Janus en de kinderen



De tekenaar/schilder Jan Kruis kreeg op 4 januari 1951 voor zijn nieuwe MG Midget het kenteken ND-00-07. Hij bezit deze auto nog steeds.

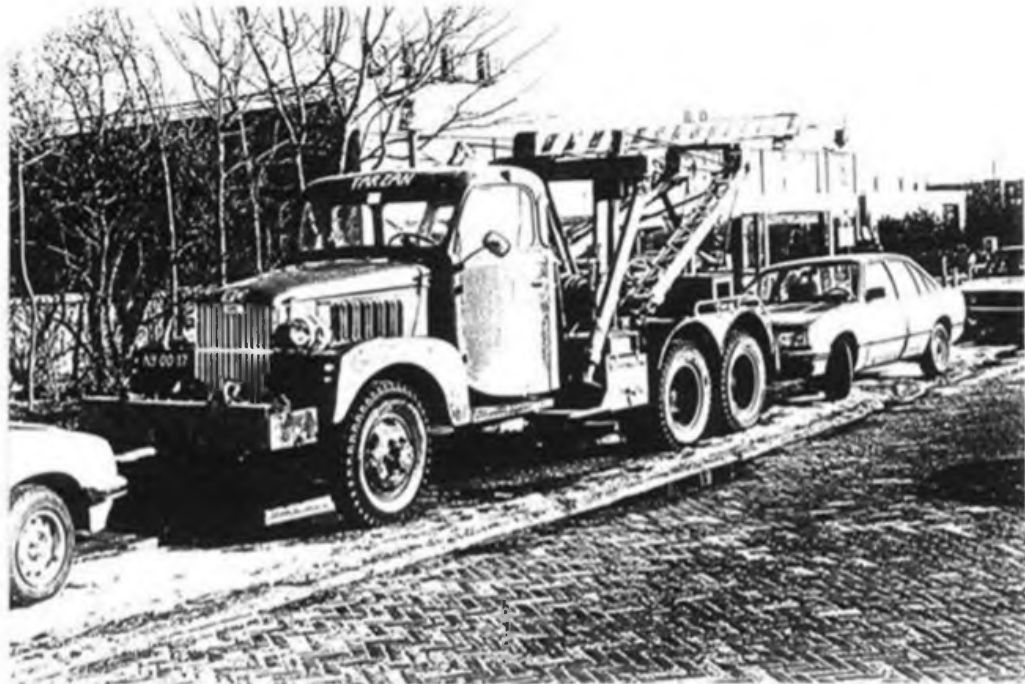
De brede vrachtauto's deden het rustig aan en waren met slechts de B als tweede letter in 1963 bezig met lettercombinatie VB.

Toen werd besloten om voor personenauto's vanaf MX eerst alle andere letters achter de M te gebruiken, daarna dit op dezelfde wijze te doen voor de N en zo verder terug te gaan in het alfabet. Dit ging zo door tot en met de combinatie EZ in 1965.

(Wordt vervolgd)



Austin brandweerwagen, smaller dan 2,20 meter, kenteken NA-74-84 uit 1951, tijdens een brandweeroptocht. (Foto: Len Jefferies)



Tot takelwagen verbouwde ex leger GMC CCKW 353 'Tarzan', met kenteken NB-00-17 uit 1951. (Foto: Henny van de Bosch)

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

Door Henk Schuuring

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

### **Gravering**

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

### **Beeldbank**

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

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

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

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

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

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

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

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



Garage Booy te Koog aan de Zaan, anno 1931.



Garage Booy te Koog aan de Zaan, anno 2007.



## Billiken

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



*Gevel op de vorige locatie in Leiden*

## Billiken

# „Vredestein”



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

Telefoon Den Haag: 2328

Telegram-Adres: „Consulting” Loosduinen

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



## Marinus Entrop, de eerste Brabantse autofabrikant

Door Frans Kense

In het sfeervolle dorpje 's Gravemoer, nu gespeld als 's Gravenmoer, produceerde Marinus Entrop (1874-1962) rond 1909 vier tricars automobielen. Onderstaande advertentie in de ANWB Kampioen van 27 augustus 1909 toont zijn toenmalige productassortiment.

### De 's Gravemoersche Rijwielen- en Motorrijwielenfabriek, Emaillier- en Vernikkel-Inrichting,

vervaardigt reeds 3 jaren met succes RIJWIELEN (merk ENTROP), ZIEKENWAGENS naar foto of tekening, LUXE VELOWAGENS voor 1 à 2 paarden, of voor hondenbespanning, DUWWAGENS met en zonder kap, TRICAR met en zonder kap voor 2, 3 of 4 personen, geheel eigen fabrikaat, evenals de 2-cyl. MOTORS met magneet- en accu-ontsteking.

Vraag; prijsopgaf aan

**M. ENTROP, 's Gravemoer.**

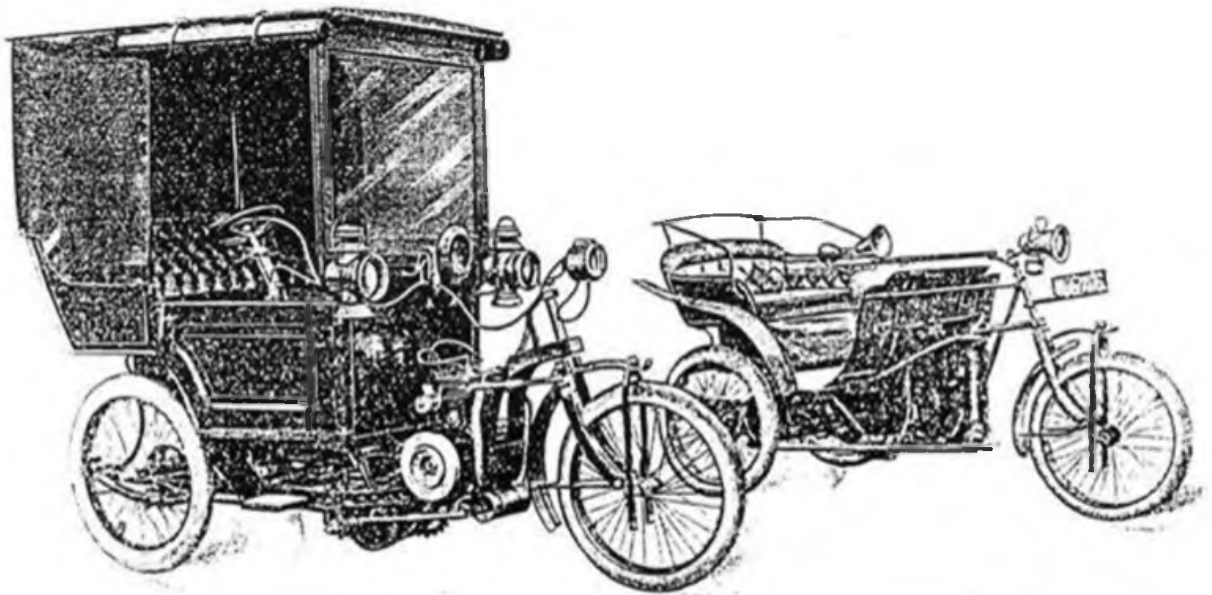
Bij de genoemde 'ziekenwagen' ging het om een bakfiets, waarover een Tilburgse krant in 1908 meldde: 'Voor het vervoer van zieken is een fietsbrancard aangeschaft, zodat het bekende ziekenwagentje uit het stadsbeeld verdwijnt. De brancard hangt op veren tussen de twee voorste wielen en het stuur van de driewielige fiets. Het hinderlijke stoten van zieken of gekwetsten is hiermee verdwenen.'

Ruim vijftig jaar later, rond 1960, konden journalisten van landelijke dagbladen, maar ook van het personeelsblad 'De DAF-bode', nog genieten van de sterke verhalen over het verleden, uit de mond van Entrop. Ook Jan Bakker in Uden heeft in die tijd met Entrop gecorrespondeerd. Nu eerst over de auto's. Volgens het kentekenregister kreeg Entrop in het voorjaar van 1907 het nummer N-646 toegewezen.

#### Tricars

Op 24 september 1909 verscheen onderstaand verslag in de ANWB Kampioen.

'Tengevolge van het zoeken naar een licht tweepersoons-motorwagentje, goedkoop in aanschaffing en onderhoud, zijn er in de laatste tijd verschillende systemen aan de markt gebracht. De twee hier afgebeelde tricars bedoelen zodanige wagentjes te zijn. Het kleinste bestaat uit een huizenframe, zeer sterk verende voorvork, een 1-cylinder motor met boring 76 mm en 92 mm slag (1,6 pk. F.K.), luchtkoeling met ventilator, groot vliegwiel buiten het carter. Het heeft vrijloop met aanzetslinger van de motor, inschakeling door middel van een nok. Inschakeling en overzetting van de versnellingen worden bediend door een handle op het stuur. De overbrenging van de motoras op de versnellingsnokkenas geschiedt door middel van twee Brampton kettingen. Van de nokkenas wordt de drijfkracht eveneens door een ketting overgebracht op de achteras, die van een differentieel is voorzien. Een voetrem werkt op twee remtrommels, aan de achterwielen aan gebracht; een handrem op de nokkenas. De ontsteking geschiedt door magneet en accu, door een manette op het stuur te regelen. Het gewicht van het geheel is ongeveer 200 kg. De versnellingen zijn rationeel gekozen, zodat dit wagentje, met twee personen, alle hellingen van de weg Utrecht-Wageningen zonder moeite neemt.



Afbeelding van de Tricars in de ANWB-Kampioen van 24 september 1909.

De constructie van het grootste wagentje berust op hetzelfde principe. Het frame is van U-vormig geperst staal; twee cilinders van 79 mm boring en 82 mm slag (3,1 pk, F.K.) zijn naast elkaar geplaatst; buiten het carter bevinden zich twee vliegwheels. De motor bevat aan de voorzijde mechanische in- en uitlaatkleppen, door een nokkenas bewogen; luchtafkoeling door twee ventilatoren. Deze heeft twee versnellingen vóóruit en één achteruit; de inschakeling geschiedt door metalen embrayage conis. De spoorwijdte is 1.220 mm; het totaalgewicht van dit wagentje bedraagt 325 kg. De fabrikant van deze tricars is de heer M. Entrop, 's Gravemoer.'

#### Mecaniciën

Twee ludieke verhalen hierbij. De latere lijmfabrikant Aarts in Dongen probeerde rond 1899 al om auto's en mogelijk 'omnibussen' te maken. In die tijd werkte Marinus Entrop bij Aarts en hij verklaarde later: "Ik ben er negen maanden geweest als mecaniciën. Daar leerde ik wel en ik kon van alles in elkaar prutsen. Op een goede dag zouden ze bij Aarts automobielen gaan maken. Er zou een busonderneming komen. Ik zie daar nog die motor staan. Een ingenieur erbij, een hele meneer, uit Brussel warempel. Die meneer zou nu eens laten zien hoe zijn motor liep. En verdraaid, hij liep ... nog geen twintig seconden. Het ding deed 'n sis en 'n blaas en dan zei het 'n keer tuf-tuf en dan nog 'n keer prut en dan niks meer ... " Na de cynische woordenwisseling die daarop volgde tussen Marinus en Aarts, stond Marinus op straat.

#### Carbidmotor

Vervolgens werkte hij korte tijd in Rotterdam, waar hij experimenteerde met carbidmotoren. "En 's avonds na het werk, prutste ik thuis. Ik had het in m'n hoofd gehaald een motor te bouwen die op carbidgas liep. Toen ik ermee klaar was, liet ik hem proefdraaien. Het ding draaide dat het een lust was. Even later komt m'n vrouw me roepen voor de koffie. Ik denk, laat m'n carbidmotor maar zolang draaien ... Ik zit goed en wel met m'n vrouw aan een 'bakske' en daar valt me een slag ... ik zag m'n vrouw even niet zitten. Alle ruiten d'r uit; bij ons, bij de burens, overal en nergens een carbidmotor meer te zien en ook geen schuurtje waarin-ie gestaan had ... Toen m'n vrouw weer op adem was, vroeg ze argeloos: 'Wat kan dat toch geweest zijn, Rinus? Ik zei: 'O niks, ik denk een bom ... ' "

De verdere dag bleef ik maar rustig binnen. Vijftig meter van ons vandaan was een bonk ijzer door de waranda gevlogen van de officier van justitie. De man kreeg de schrik van zijn leven. Het eind van het liedje was, dat ik op het matje moest komen bij de commissaris van politie. 'Entrop', zei-ie, 'nu moet je me eens vertellen wat er gebeurd is.' Ik zei: 'Ja commissaris, dat is geen alledaagse kost.' Om kort te gaan, ik kreeg geen proces-verbaal, want de man vond dat ik een vooruitstrevende vent was. Maar de stukken bij de burens moest ik natuurlijk betalen. En dat was een grapje van duizend gulden." (Qua koopkracht ca. € 11.000 nu, F.K.)



Marinus Entrop rond 1920.

Mariunus Entrop op 87-jarige leeftijd in 1961 staande bij een DAF. (Foto uit DAFbode, juni 1961)



#### Fietsen

In totaal zou Entrop volgens eigen zeggen in de periode van 1906 tot 1912, het jaar dat hij in even in financiële problemen kwam, 1.800 fietsen hebben gemaakt. Hij bleef constructeur, maar werd vervolgens dealer van de Gruno rijwielen uit Winschoten. Na WO II concentreerde hij zich op het maken van kettingwielen en andere onderdelen van motorfietsen. Trots was hij op zijn 400 geleverde vorstvrije buitenkranen naar eigen ontwerp, zonder leertje. Via mensen die hem gekend hebben en uit wat hij heeft gemaakt en verteld, blijkt dat hij een echte 'vernufteling' was die iedereen met mechanisch-technische problemen kon helpen. Wel stond hij erom bekend dat hij regelmatig weigerde om een opdracht te accepteren, omdat hij er domweg geen zin in had. Het werk moest allereerst een uitdaging zijn. Ruim tien jaar na de eerste Noord-Nederlandse auto's, maar vijftig jaar vóór DAF heeft Marinus Entrop dus de eerste Brabantse 'personenauto's' geproduceerd! Na door Jan Bakker op het spoor van Marinus Entrop te zijn gezet en een jaar lang gegevens te hebben verzameld, mag ik in april in 's Gravenmoer voor een variëteit aan genodigden een lezing geven over deze unieke persoon en zijn leven.

Met dank aan Jan Bakker, Uden; Marius Verhagen, 's Gravenmoer en journalist Arie van Pas.

## Koninklijke Austin Sheerline teruggevonden

Door Frans Vrijaldenhoven

In 1950 moet er in de koninklijke familie gesproken zijn over de aanschaf van een representatieve 6-raams cabriolet, te gebruiken bij koninklijke ontvangsten en in eerste instantie bedoeld om mee te nemen tijdens het geplande bezoek aan de Nederlandse Antillen. Koningin Juliana had in mei 1950 een bezoek gebracht aan de Franse president Vincent Auriol en was in Parijs waarschijnlijk onder de indruk gekomen van de presidentiële cabriolets. Kort daarop gaf zij opdracht aan de ontwerpers van carrosseriefabriek Pennock & Zoon te Den Haag een 6-raams cabriolet te ontwerpen, overeenkomstig de styling van de Franse carrossiers. De ontwerpers bestudeerden de Franse presidentiële automobielen en ontwierpen een carrosserie op een lang Austin chassis. Het chassis had de motor met drie SU-carburateurs en verdere technische uitrusting van de Austin Princess A 135. Mogelijk in verband met de koninklijke bestemming koos men voor de naam 'Sheerline' (Princess paste natuurlijk niet), een naam die eigenlijk hoorde bij het lange Austin A 125 chassis. Februari 1952 was de auto gereed.

De koninklijke familie was niet erg tevreden over deze grote, zware auto. De chauffeurs klaagden over de uitzonderlijk slechte wegligging en over het zware sturen. De enorme linnen kap was nauwelijks te hanteren. De kleurrijke wagen werd derhalve vroegtijdig via Domeinen verkocht. Later is de auto gesignaleerd in het bedrijf van de heer Post te Heemstede. William Oxener, een geëmigreerde Nederlander, kocht de auto en liet hem in 1960 naar de States verscheppen. In het tijdschrift 'Antique Automobile' van maart 1963 werd de auto door de heer Paul Rutherford te koop aangeboden.

Daarna was het spoor duister. Het heeft heel wat jaren correspondentie gekost om erachter te komen waar die exclusieve automobiel zich zou bevinden, maar anno 2008 ben ik een gelukkig man, want de Austin is terecht. De huidige Amerikaanse eigenaar is de heer Bob Botsford en die wil deze Austin verkopen. Onderstaande foto toont de koninklijke Austin Sheerline in de huidige toestand.





De Austin Sheerline met koningin Juliana tijdens het bezoek aan de Antillen, oktober 1955.

(Op de pagina's 20/21 Studebaker 1934, uit folder in collectie Coen Temminck Groll)





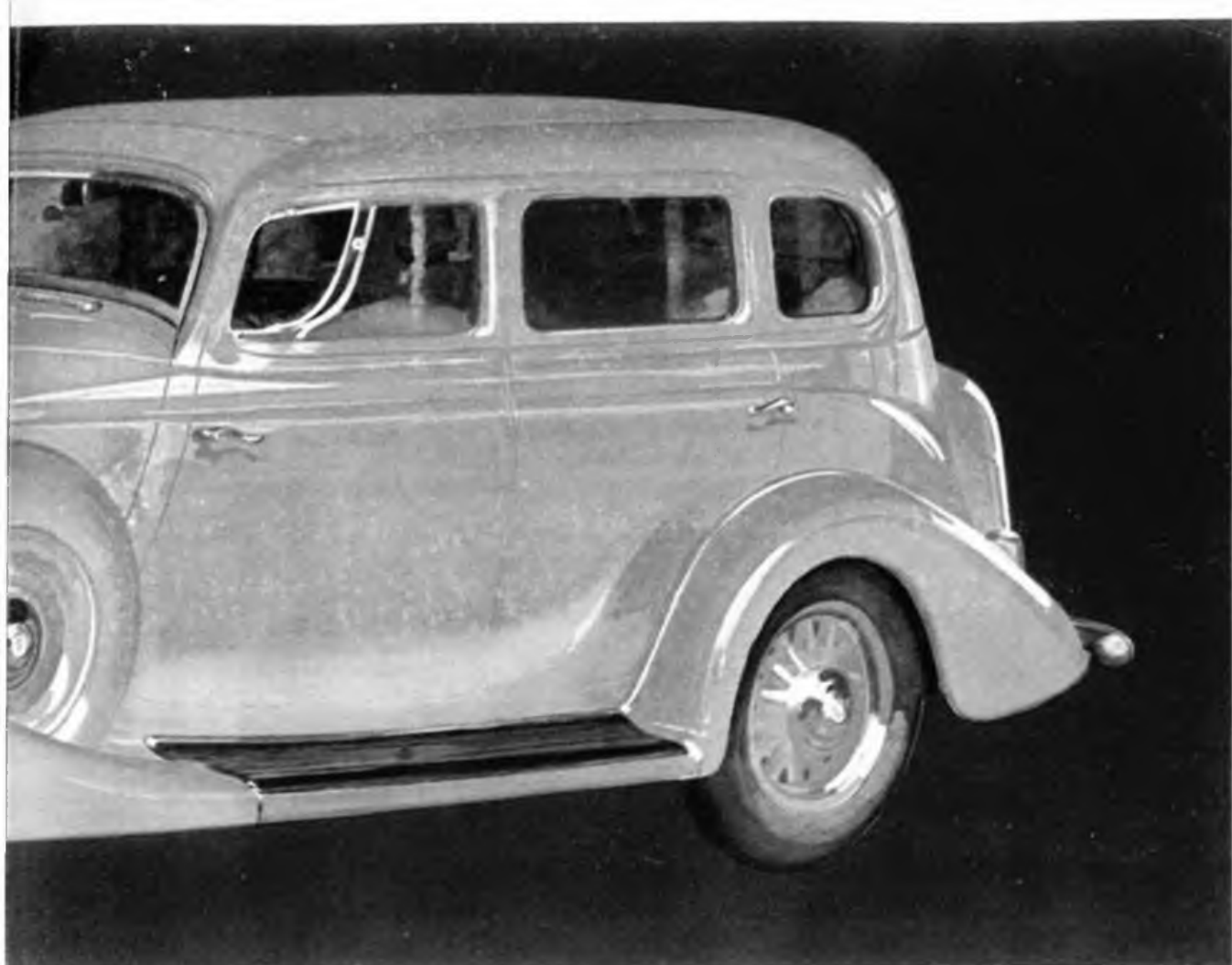
## AERODYNAMISCHE CARROSSERIE



**Z**Y HEBBEN dezelfde stroomlijnvorm, vertegenwoordigd in de meest moderne transportatie vliegtuigen. De carrosserie afwerking is zoo voortuitstrevend, zoo gedistingeerd en gratieus in conceptie, dat zy den styl aangeven voor 1934. Zy bezitten bedrijfsvaardigheid welke 35% standaard uitgeruste Studebakers, zonder eenige reparatie in staat stelden tot de leiders te behooren in de snelste 300 K.M. automobiel race gehouden in Indianapolis. Zy zyn de schitterende nieuwe 1934 Studebakers.

Het zyn opvallende nieuwe, geheel verschillende autos met buitengewone automatische bijzonderheden welke Studebaker beroemd maakten als de eerste auto in de wereld welke alles verricht met uitzondering van zelfbesturing. Nieuwe gemakken zyn toegevoegd aan deze bijzondere "mechanische hersens," waarvan Studebaker de pionier is.

By voorbeeld een nieuw en exclusief ventilatie controle systeem verzekert tochtvry gemak in mild klimaat voor elke passagier zelfs met het windscherm op, en open wagen gemak in het warmste klimaat. Nieuw type koplampen voor veiliger ryden gedurende



## IEËN OP RACEBAAN CHASSIS

den avond met lichtbundels, welke op drie verschillende hoogten gesteld kunnen worden en welke het licht zwaarts werpen door middel van een pedaaldruk.

In bedrijf, bezitten zij elke kwaliteit verlangd by motor liefhebbers. Aluminium zuigers en cilinder koppen geven racebaan prestatie by gebruik van gewone benzine kwaliteiten. Free Wheeling met gesynchroniseerde overschakeling verhoogt het rygenot.

Zij zijn buitengewoon ruim, ryk bekleed. Van binnen vindt U overal waar U rond ziet onverwachte gemakken voor persoonlijk comfort.

Geen autos in de geschiedenis van Studebaker zijn van beter materiaal geconstrueerd of met meer nauwgezette zorg uitgesvoerd. Echter zijn zij verkrygbaar tegen de laagste pryzen waarvoor Studebakers verhandeld zijn.

De schitterende nieuwe 1934 Studebakers zijn verkrygbaar in drie classis—een nieuwe Dictator, de beste Zes ter wereld—een nieuwe Commander Acht en een nieuwe President Acht.

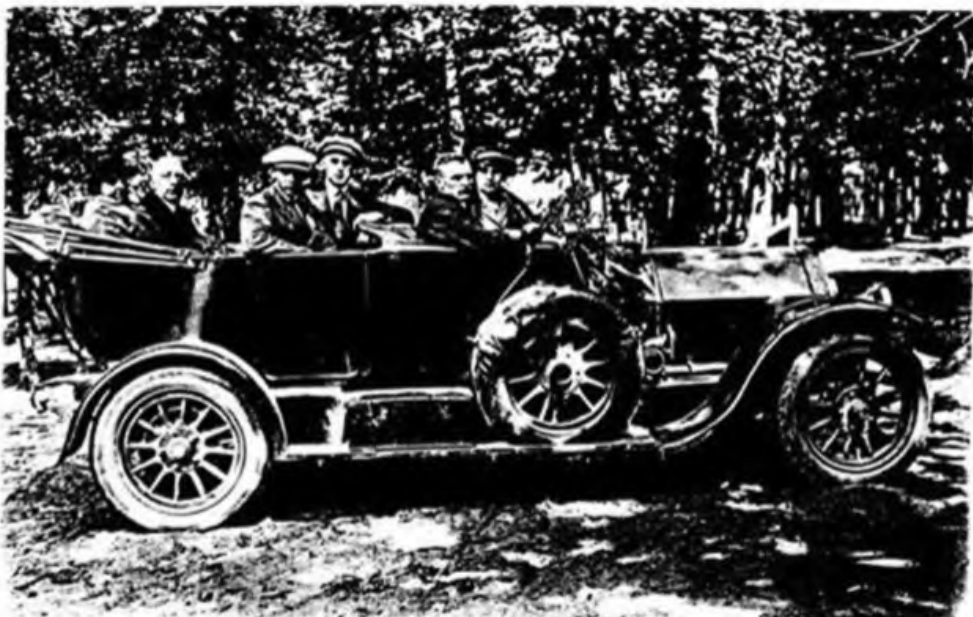


## FN 1914 motorfiets van Van Asselt

Door Bas de Voogd

Onlangs kwam ik bijgaande aardige foto's op het spoor van de familie Van Asselt. De motorfiets met kenteken H-13120 is een FN uit 1914. Aan het stuur zit Geerlig van Asselt en Arie van der Hoeve zit achterop.

De auto was eigendom van dokter Van Asselt uit Heenvliet en het zou een Itala kunnen zijn. Dokter Van Asselt zit zelf met zijn echtgenote op de achterbank. Op de stoeltjes in het midden zitten dezelfde lieden als op de motorfiets, Geerlig van Asselt en Arie van der Hoeve. Wie voorin zitten, is mij niet bekend.



## Klaas Baving uit Zwolle

Door Henk Schuuring

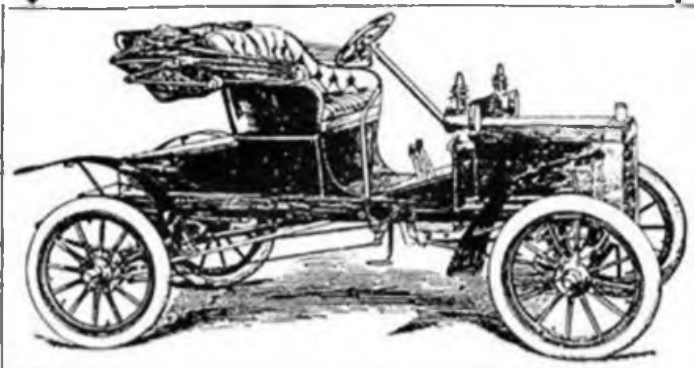
In verscheidene Conam Bulletins in het verleden is het bedrijf van Klaas Baving te Zwolle besproken. Deze importeerde verscheidene producten zoals fietsen, motoren, auto's en zelfs boten, die hij onder eigen merknaam verkocht. Het gerucht ging dat hij ook eens Ford auto's als 'Success 4-cilinder' heeft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

### Success-Buckboard.

**Eenvoudigst, betrouwbaarst en meest oeconomisch twee persoons motorrijtuig**

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

Catalogus gratis op aanvraag.



### Stalen SUCCESS-MOTORBOOTEN

vanaf f 6400,-

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

Catalogus gratis op aanvraag.

2 4 en 6 CYLINDER

**B A V I N G**

Autocars-1906/7

Nadere inlichtingen op aanvraag.

**Klaas Baving,**  
Zwolle.

Importeur voor Nederland en Indië.



## International SF 172, opvolger van de GMC-kipper

Door Henny van de Bosch

Als kind reed ik altijd met mijn ooms mee, deze reden betongegels. In hetzelfde dorp, Lange Ruige Weide (nu geheten Driebruggen) bij Woerden, was ook de firma Verheul gevestigd. Dit was familie van ons en vaak ging ik met Pons Verheul mee op de GMC kipper. Dat was voor mij een hele ervaring. Een stoere truck met drie assen. Bij het remmen hoorde je van alles onder de bank verschuiven, de krik, kettingen, reserve steekassen, een wielmoersleutel en een grote pijp waarmee je de wielmoersleutel verlengde (Pons stond dan op de lange pijp te dansen om de wielmoeren los te krijgen). Ook de platte schop lag los in de cabine, hier werd het zand mee vlak gestreken en het zand los gestoken van de randen. Zelfs een radio was aan boord en Pons zijn lievelingsnummer was 'Bouquet of roses' van Marty Robbins, dat hij keihard ten gehore bracht.

Pons moest laden in de zandput van Weber aan de Woudenbergseweg te Utrecht, vlakbij waar nu het KNVB-centrum ligt. Het zand werd op diverse plekken aan de Gemeente Utrecht geleverd, onder andere werden daar enkele singels mee gedicht. Veel van de zandputten werden later volgestort met huisvuil, maar deze zandput van Weber werd later het allurepark 'de Krakeling'. De GMC's vroegen veel aan onderhoud, elke avond werden ze nagekeken en werden eventuele reparaties verricht en doorsmeren was ook elke week noodzakelijk. In de jaren 1955/56 ontstonden er problemen met de RDW (zie het artikel van Gerard Hoogendijk in CB 17/4) over het toelaatbare laadvermogen van de GMC CCKW-353 kipper. Onder bepaalde voorwaarden en na een reeks aan modificaties mocht dan nuttig op kenteken 6 ton, mogelijk zelfs 6,5 ton worden vervoerd.

In 1956 kocht de firma Verheul drie 6x4 Internationals van het type SF 172 bij Terberg te IJsselstein, destijds dealer van Englebert. Door de tonnage-perikelen rond de GMC-kippers was International in het ontstane gat gesprongen. International adverteerde destijds met de slogan '8 ton nuttig op kenteken' en belangrijk voor de chauffeurs was ook de nieuwe comfortabele cabine. International had al voor de oorlog een goede naam in Nederland opgebouwd en vlak na de oorlog werd de International KB-serie populair. De importeur Englebert assembleerde de Internationals aan de Dobbeweg 1 te Voorschoten. De trucks werden in onderdelen in kisten uit de USA geïmporteerd. (Ook Krupp-vrachtwagens werden door Englebert geassembleerd)

De Internationals type SF 172 waren 6x4 trucks, dus met een aangedreven tandemstel. De vooras werd, in tegenstelling tot de GMC, niet aangedreven. Ondanks deze handicap voldeden deze 6x4 trucks uitstekend in het terrein. De trucks werden op gas (LPG of elpegee genoemd) geleverd. De motoren hadden een vermogen van 137 pk bij 3600 opm en een maximum koppel van 34,5 kgm bij 1800 opm. Uit de klantenkaarten van Englebert blijkt dat ze in de jaren 1956/57 totaal circa 60 stuks van het 6x4 type hebben geleverd. Er waren bedrijven die opdrachten voor drie stuks plaatsten en de firma Weber aan de Gansstraat te Utrecht kocht er zelfs acht stuks tegelijk. Englebert verkocht de 6x4 SF 172, chassis met cabine, voor circa Hfl. 29.000,- (Schleuholts Tichelaar, 1957).

Daarnaast werden er door Englebert 18 stuks van het type SF 172, doch met 6x6 aandrijving geleverd. Deze was ook voor 8 ton nuttig op kenteken, maar door de hogere prijs (ca. Hfl. 43.000,-) minder interessant. Totaal leverde Englebert dus 78 stuks SF 172 kippers voor zandtransport. Daarna begon het Henschel-tijdperk, maar dat is een ander verhaal.





International SF 172, een 6x4, kenteken PB-94-76.

**Met 3-zijdige kipper  
8 ton op Uw kentekenbewijs!**



**INTERNATIONAL  
TRUCKS**



***Steeds  
vooraan !***

**IMPORTRICE: H. ENGLEBERT N.V. - TEL. 723904\* - DEN HAAG**

## De Autotoerist en de B.B.T.B.B.A.

Door Albert Gerbel

Op pagina 29 van CB jaargang 17, nummer 2 vertelt Fons Alkemade dat hij antiquarisch een stapeltje nummers vond van het vooroorlogse tijdschrift 'De Autotoerist.' Het blad was het orgaan van de B.B.T.B.B.A.

Zowel 'De Autotoerist' als de 'Bond ter Behartiging der Toeristische Belangen van Buitenlandsche Automobilisten' – want daarvoor stond die lange afkorting – riepen de nodige vragen op. Die konden, zo ondervond Fons, maar ten dele worden beantwoord, zodat hij zich afvroeg hoe het de Bond vergaan is en welke rol de Bond gespeeld heeft in het toerisme in ons land.

Veel vond ik er niet over, maar wel iets. De informatie is afkomstig uit 'Ontmoetingen met verzamelaars' door J. H. Kruizinga. Het boek, dat ik in 1987 antiquarisch aanschafte, dateert van 1952. Ongeveer, want een jaar van uitgave ontbreekt. Aan de hand van de diverse artikelen kon ik echter redelijk nauwkeurig uitrekenen wanneer het boek verschenen moet zijn.

### Kentekenplaten

Hoofdstuk XIII van 'Ontmoetingen met verzamelaars' heet 'Een nummerbord ontsluit geheimen' en gaat over een zekere Karel H. Stoel uit Utrecht, verzamelaar van kentekenplaten. Volgens het artikel heeft Stoel de grootste collectie van Europa. Ik laat Karel Stoel aan het woord: "In 1929 verscheen als uitgave van de A.N.W.B. de eerste druk van het boekje 'Waar hoort deze auto thuis?'. In dit handboekje, geschreven door H.J. Peppink, stonden de inheemse en internationale tekens vermeld van auto's uit de meeste Europese landen. Nederland was ook in die tijd een geliefkoosd toeristenland en men kon zich nu op het gebied der autonummering oriënteren. In het 'hart van Holland', Utrecht, ontstond omstreeks die tijd een clubje jongelui, H.B.S.-ers, die in hun vrije tijd speciaal gingen letten op buitenlandse auto's.

Het 'boekje van Peppink' bewees nuttige diensten bij die speurtochten. Door het opschrijven van bijzondere autokentekens ontstond er systeem in dit speurwerk. Het duurde niet lang of men vond deze jongelui op de drukste verkeerspunten, waar zij vooral letten op buitenlanders die de weg kwijt waren. Deze werden door hen geholpen en vaak gebeurde het, dat uit een korte kennismaking een hartelijke correspondentie groeide. Belgen, Duitsers en Fransen werden natuurlijk ook wegwijs gemaakt, maar met trots vertelden de jongens het elkaar, wanneer ze een meneer uit Jamaica of een dame uit Chicago de weg hadden gewezen. Het bleek, dat ook in andere steden jongelui hun diensten – die ze absoluut niet betaald wilden zien – aan vreemdelingen aanboden.

Hierdoor aangemoedigd besloten zij in 1933 te Utrecht op te richten de Bond ter Behartiging der Toeristische belangen van Buitenlandse Automobilisten, kortweg de B.B.T.B.B.A. Het doel van de organisatie was duidelijk: gratis service bieden aan buitenlandse automobilisten. Behalve dit propageert de Bond (die thans Nederlandse Amateursgidsenbond heet) het veilige verkeer (door propagandamateriaal te verstrekken) en het vreemdelingenverkeer."

### Voorzitter

Tot zover het citaat. Karel Stoel was aanvankelijk lid en later voorzitter van de B.B.T.B.B.A. Als dank ontving hij van de buitenlandse automobilisten prentbriefkaarten, foto's en brieven. De kentekenplaat van een automobilist uit Californië, die zich in Nederland vestigde en zijn Amerikaanse nummerbord aan Stoel schonk, vormde het begin van een grote collectie. Maar dat valt buiten het kader van dit verhaal. Veel meer dan wat Fons te weten gekomen is over de B.B.T.B.B.A. weten we nog steeds niet, maar wel dat de wat ongemakkelijke naam gewijzigd werd in Nederlandse Amateurgidsenbond. Google leert, dat die bond niet meer bestaat – tenminste, niet onder die naam. Ik heb contact opgenomen met de vereniging 'De Nummerplaat' om te trachten Karel Stoel op te sporen. Frans de Been van 'De Nummerplaat' ([www.de-nummerplaat.nl](http://www.de-nummerplaat.nl)) wist me te vertellen dat Karel Stoel inderdaad lange tijd een prominent lid van die vereniging geweest is, maar al enige tijd geleden is overleden. Voorlopig loopt het spoor naar de B.B.T.B.B.A. daarmee dood, zodat ik besluit met dezelfde woorden als Fons Alkemade vorig jaar: wellicht weet iemand meer?



Uit 'Ontmoetingen met verzamelaars':  
Karel Stoel temidden van zijn  
collectie kentekenplaten.

#### BOND TER BEHARTIGING DER TOERISTISCHE BELANGEN VAN BUITENLANDSCHE AUTOMOBILISTEN

OPGEHEFFD IN 1950  
HERSTELD IN 1951  
HERNAMING VAN DE TOERISTISCHE  
BELANGEN VAN BUITENLANDSCHE  
AUTOMOBILISTEN

**D**EN 15<sup>de</sup> JUNI 1951 werd te Londen door een aantal partijen een  
vereeniging opgericht, welke het naam kreeg „Bond ter Behartiging der  
Toeristische Belangen van Buitenslandsche Automobilisten“ (B.B.T.B.B.A.).  
De Bond werd als volgt opgericht:

1. de belangen van buitenlandsche automobilisten te behartigen en daarbij  
het verkeer te bevorderen en het algemeen te bevorderen;
  2. propaganda te maken voor het Vrij Verkeer.
- Hij streeft ernaar dat te bereiken langs omwegen erg door voorstellen op  
alle mogelijke manieren behulpzaam te zijn, o.a. door:
- a. Het voor te komen bij het toerisme door Nederland en omringende te ver-  
sterken over te verrijzen wegen en het te helpen bij het bezochten van  
andere en bezwaarsaaiende;
  - b. Een algemene propaganda te maken overal in het toerisme als het  
Nederland op een wijze dat raad en daad ter zijde te staan, waarbij op  
geveer wij te enige gedeeltes / verponding en / raad te aanpakken te oeff-

Afhandelingen zijn reeds gemaakt in de volgende gevallen:  
AANKOMST VAN BUITENLANDSCHE AUTOMOBILISTEN IN NEDERLAND  
De afhandelingen van dit toerisme worden geregeld door de Bond, die de belangen  
van de / 3 - per jaar  
De afhandelingen van de Buitenslandsche „De Auto-Lover“ behelzen een aantal in de toerisme  
/ 1,50 per jaar  
De B.B.T.B.B.A. heeft van zijn oprichting af op 15 Jun 1951 tot November 1951 een 2700 buitenland-  
sche automobilisten geboden en 57 auto's / 2700 auto's in de toerisme geregeld.

## **Limburgs autonieuws 1895-1898**

Door Jac Maurer

Eind 2007 heeft Frank Jansen een boek uitgebracht onder de titel 'Limburgsch Nieuws 1891-1915' (ISBN/EAN 978-90-809825-2-9).

Al jaren werkt Frans Jansen systematisch kranten door, waarbij hij alledaagse en bijzondere berichten verwerkt als een bloemlezing uit vervlogen tijden. Eerder is een boek gepubliceerd dat de jaren 1841-1890 bestrijkt.

Hij heeft voor zijn laatste boek in totaliteit zeventien Limburgse dagbladen en periodieken doorgewerkt en verwerkt in een zeer lezenswaardig boek. Veel thema's rond criminaliteit, drankmisbruik, politiek, zedelijkheid en angst voor vreemdelingen spelen in feite in alle tijden op een vergelijkbare manier. Nieuw in de beschreven periode is de verschijning van de auto in het straatbeeld, waarover enkele opmerkelijke berichten zijn geselecteerd. Die uit de jaren 1895-1898 citeer ik hier letterlijk. Bij één bericht is een foto toegevoegd die niet in de krant heeft gestaan, maar door de auteur uit een van de Roermondse fotoboeken is gechaald. In genoemde jaren werden nog geen foto's gepubliceerd in dagbladen.

### **Dagblad van Maastricht, Woensdag 13 november 1895**

Gronsveld, 12 Nov. Heden passeerde alhier een rijtuig met twee personen, voortgedreven door een petroleummotor. Dat dit nieuwe vervoermiddel vele nieuwsgierigen lokte, kan men denken, bijzonder toen een paar kinderen riepen: "Hulp! Hulp! Een roazitige koetsch!" ("Help! Help! Een razende koets!", JM)

### **Limburger Koerier, Zaterdag 29 januari 1898**

Maastricht, 28 Jan. Veel bekijks had heden eene 'Tricycle automobile', waarmede een der firmanten Du Moulin & Cie tochtjes door de stad maakte. Deze machine, uiterlijk gelijk aan een gewone tricycle, wordt gedreven door petroleum, en heeft eene snelheid van 25 à 35 kilometer per uur. Zij kan gemakkelijk bestuurd worden. De vervaardigers zijn de bekende ingenieurs-constructeurs De Diow, Bouton & Co te Puteaux. (Diow is natuurlijk Dion, blijkbaar een zetfout in de krant, JM)

### **Maas- en Roerbode, Dinsdag 5 Juli 1898**

Maastricht. Onze stad zal met eene automobielenfabriek (de eerste in Nederland) worden verrijkt. Als directeur zal optreden de heer M. Du Moulin, terwijl aan de fabriek zal worden verbonden een bekwaam ingenieur, thans als chef in eene buitenlandsche automobielenfabriek werkzaam. Het lijdt geen twijfel of de zaak komt tot stand, daar reeds op de openstaande beide seriën voor 90.000 gulden is ingeschreven. (volgens de auteur is op dit bericht in de kranten nooit een vervolg gekomen. In het Maastrichtse adresboek staat de firma wel als garage genoemd. Ik zal nagaan of er meer boven water kan komen. In 1899 was de eerste auto van Du Moulin een Benz, geen eigen fabrikaat dus. JM)

### **Venloosche Courant, Zaterdag 9 Juli 1898**

Venlo. De Fransche Automobilen-Club, bestaande uit schatrijke grotendeels adellijke liefhebbers van dure sport, begon deze week de wegwedstrijd Parijs-Amsterdam. De beide afdelingen, toeristen en snelrijders, passeerden gister onze stad. Er waren hier, evenals elders, vele toeschouwers op de been. Het eerste automobile-rijtuig, dat wij te zien kregen, was dat van den heer Wabrus. De politie had alhier goede maatregelen voor de veiligheid genomen. Heden ochtend tegen 5 uur kwam nog een automobile door.

Tot zover de citaten. De berichten over auto's na 1898 hebben vooral betrekking op ongelukken met vaak ernstige afloop, meestal op neutrale toon geformuleerd. Over het stofprobleem werd meer afwijzend geschreven. Met betrekking tot mobiliteit valt verder het nodige te lezen over rijwielen, trams, stoomwalsen, tolbruggen en slechts een enkel bericht over een autobus en één over een omnibus.

Het onderstaande bericht betreft de allereerste geregistreerde Limburgse auto.

**Maas-en Roerbode, Dinsdag 9 augustus 1898.**

De firma Cox-Geelen heeft een automobiel aangeschaft. Dit voertuig kwam Zondagmiddag van den Swalmerweg gereden naar Roermond. Vele nieuwsgierigen waren samengestroomd, teneinde dezen wagen te zien. Deze motor-car is van de firma Benz en Co uit Mannheim. De wagen weegt 360 kilo, heeft een motor van 3 pk en kan 30 kilometer per uur afleggen. Is de grootste snelheid bereikt, dan kan toch binnen 4 meter geremd worden. Gevaar voor ontploffingen bestaat er niet, daar de Benzine niet door een vlam, doch door electriciteit werkt. 30 kilo Benzine kan als reserve medegenomen worden, terwijl op iedere 10 kilometer één kilo Benzine wordt verbruikt. De wielen zijn van luchtbanden voorzien.



De heer Cox met zijn auto (een Benz van 3 pk) in 1898.



## 100 jaar Douglas... en 100 jaar Croes

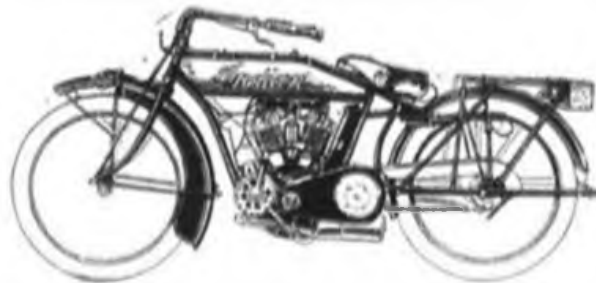
Door Ruud van Bijnen

De heer Croes is begonnen met de firma Croes & Co. in Bussum op 1 mei 1907. Dat beginjaar past dus prima bij het beginjaar van Douglas. Maar de firma Croes bestaat nog steeds en is nu dus 101 jaar jong. In 'De Kampioen' van juli 1909 adverteert Croes al als importeur van Douglas. Aanvankelijk was het bedrijf gevestigd aan de Regentesselaan 7. Dit adres wordt ook nog genoemd in de telefoongids van 1915, alleen is het daar vermelde huisnummer 13 en het bedrijf wordt ook genoemd als importeur van automobielen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog is de firma (ook?) gevestigd in het gebouwencomplex van de kolonie Walden bij de Franse Kamp, gesticht door psychiater en schrijver Frederik van Eeden. Hij richtte deze socialistische (tuinbouw)kolonie in 1898 op het landgoed Cruysbergen op, gebaseerd op onder meer gemeenschappelijk grondbezit. De kolonie was ook bedoeld als rustoord voor psychiatrische patiënten. De opzet mislukte door vooral het weinig zakelijke beheer. Na eerst omgezet te zijn in een verbruikcoöperatie, ging Walden in 1907 toch failliet. Uit een dagboek van Van Eeden blijkt dat de heer Croes zich in juni 1921 heeft doodgereden op een motor toen hij tegen een vrachtautootje aanreed. Hij liet een vrouw met een ongeboren kind achter. In 1924 wordt als adres 's-Gravelandseweg 56 opgegeven. Klaarblijkelijk is verschillende malen van vestigingsplaats gewisseld. De inschrijving in de Kamer van Koophandel in 1921 vermeldt reeds andere eigenaren en ook de oprichtingsdatum 1 mei 1907. Er zijn meerdere eigenaren en directeurs geweest, zoals de latere BMW dealer in Hilversum Hennie van Donkelaar, motorhandelaar Wim van 't Hoogh, Jo Bakker en Jan Buitenhuis. Naast Douglas heeft Croes in de vooroorlogse jaren diverse andere merken ingevoerd, zoals Indian, Henderson, Excelsior, Edmund, Matchless en Morgan driewielers.

Indian.

Zodra W.O. I afgelopen was, zette Stokvis alle zeilen bij om de alleenverkoop van Indian voor ons land te krijgen. Vooreerst zonder succes, want Indian was sinds 1 januari 1914 in handen van de in de motorhandel wel heel goed ingevoerde - en dat tot in de jaren zeventig toe - firma Croes & Co. te Bussum. Ook Croes & Co. had sinds eind 1914 bittere pillen te slikken gekregen toen hun Engelse importen, o.a. Douglas en Matchless, steeds minder gingen leveren, maar ze prezen zich toch nog gelukkig met vooral de bestseller Indian met daarnaast als tweede USA-merk Henderson, waarvan nog regelmatig zendingen binnenkwamen voordat Wilhelm II met zijn duikboten de deur op slot gooide.

# INDIAN 1913.



MOTOR-  
RIJWIELEN.

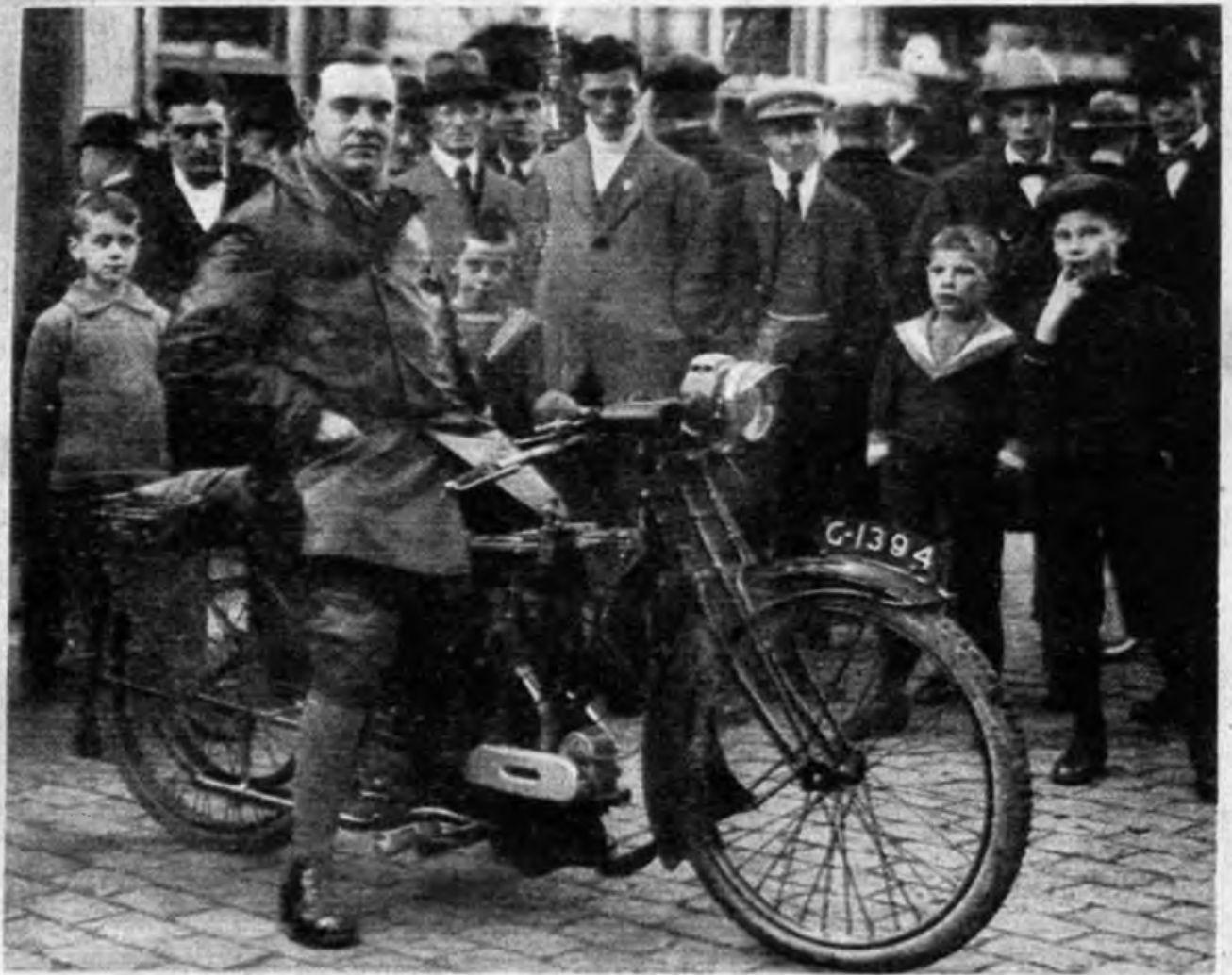
Eén-cyl. 3 1/2 P.K. en twee-  
cyl. 7 P.K. Met koppeling  
en pedaal-aanzet van de  
motor (kick starter) en gear  
wastel met 2 snelheden (1e  
standaard). Beschikbaar  
met rijspanwagent leverbaar.

Alleenverteenwoordigers voor Nederland en Koloniën:

**CROES & Co., 11-13 Regentesselaan, Bussum.**

TELEFOON INTERCOMMUNAAL 263.

(Onze zaak is geopend op werkdagen, van 9 uur 's ochtts tot 7 uur 's avonds, en op zaterdag van 10 uur 's ochtts tot 5 uur 's avonds.)



De heer Schuiver van de firma Croes & Co., die de reunie op z'n Edmund bezocht; deze Edmund was behalve met het bekende systeem van achterveering, uitgerust met een „Blackburne”-motor; dus wel het beste van het beste. Over dit nieuwe type vertellen we tijdens de Engelsche motorrijwiel tentoonstelling meer.

### Gulzig

Al met al heeft het na beëindiging van deze gruwelijke oorlog een dik jaar geduurd voordat Croes & Co., maar alle andere importeurs eveneens, weer zendingen binnenkregen. Gedurende die tijd zaten Croes & Co. de fabrieken die ze vertegenwoordigden danig achter de broek en om kracht achter hun argumenten te zetten, bestelden ze bij ieder schrijven weer een aantal machines. Maar ze waren te gulzig geweest, want de ene na de andere fabriek meldde dat ze aan het produceren waren en of Croes & Co. maar zo vriendelijk wilden zijn de ingesloten pro forma (voorlopige) factuur alvast over te maken.

### Castrol

Dat was een nieuwe en onverwachte conditie: Croes & Co. had in de stille jaren veel van hun bedrijfskapitaal 'opgegeten' en de zakenwereld van toen leunde nog niet zo op bankkredieten, zodat ze met de handen in het haar zaten. Hun bleef niet anders over dan steun te zoeken en te vinden bij bevriende relaties. Eén van hen was de motordetailhandel Burlage, toen te Utrecht. Het kostte Croes & Co. echter een deel van hun Indian-debiet, want Burlage nam slechts genoeg met een mede-Indian-importschap. Deze Burlage verhuisde later naar Den Haag en toen z'n zoons Karel en Nico zeggenschap in het bedrijf kregen, namen de zaken een reuzenvlucht: AJS en Norton gingen ze importeren, alsmede de Castrol-oliën en deze laatste bron van inkomen werd zo belangrijk, dat ze de omzet van motoren overtrof, reden dat de gebroeders zich begin jaren dertig geheel aan Castrol gingen wijden.

### Toenadering

Croes & Co was nog niet helemaal uit de nesten, hetgeen Stokvis niet ontgaan was. Ook dat bedrijf zocht toenadering en Stokvis kon Croes verzekeren, hen steeds als het nodig mocht zijn uit hun moeilijkheden te helpen, mits ... ja, ze ook maar een stukje van die Indian-import konden krijgen! Min of meer met de rug tegen de muur gaf Croes toe, vooral toen Stokvis steeds terugkwam op een ander dan bij hun gezindte gangbaar argument, namelijk dat waar plaats is voor twee, er dan ook plaats is voor drie! Ze gingen er maar aan voorbij dat dit argument in de oorspronkelijke versie van geestelijken op huisbezoek stamde en op het kindertal betrekking had!

### Vestigingswet

Niet helemaal naar Stokvis' zin waren ze nu mede-Indian-importeur, maar van de drie waren ze niet de onbelangrijkste. Immers, iedere zakenman die met Stokvis zaken deed, of het nu een smid, loodgieter, elektricien, aannemer, constructiebedrijfs-eigenaar, scheepsbouwer, mijnexploitant of wat dan ook was, kon bij de handelsmaatschappij een motorfiets voor de nettoprijs bestellen. Pas in september 1939 werd deze handelwijze onmogelijk door de afkondiging van de vestigingswet Motorrijwielen die, zeer tot genoegen van de BOVAG - die daar lang voor gestreden had - aan importeurs verbood aan anderen dan erkende BOVAG-handelaren, motorfietsen, zijspannen, motordriewielers en driewielige autootjes te leveren.

### Alleenheerschappij

Inmiddels liet Stokvis geen middel onbepoefd om de alleenheerschappij over Indian te bemachtigen. De fabrieken in de USA hadden al gemerkt dat Stokvis het leeuwendeel van de naar Nederland geleverde machines afnam en omdat ze tegen versnippering waren, hadden ze wel oren naar de argumenten van Stokvis. Het heeft echter tot begin 1924 geduurd voor de zaak rond was, want Indian had eisen - en geen geringe! De fabriek bleek bereid met Croes en Burlage te breken, mits Stokvis bereid zou zijn geen ander merk dan Indian meer te voeren. Alles op één kaart zetten was niets voor Stokvis, maar de Indian business overvleugelde al hun andere merken niet onbelangrijk toen ze zelfs nog maar één van de drie

importeurs waren en het slot was inderdaad dat men zich alleenverkoper voor Nederland en Koloniën mocht noemen.

#### Automobielen.

Naast de Douglas Kleinauto, die door de oorlogstoestand eerst in 1920 verscheen, nam de firma Croes de vertegenwoordiging op zich van een paar Amerikaanse automobielenmerken, namelijk Monitor en Premier. Dit waren 5- en 7-persoonswagens en onderling geen concurrenten door hun verschillende prijsnotering. De Premier automobiel was uitgevoerd met een elektrische gangwissel en verwarming en was wel het nieuwste en meest volmaakte wat er op het gebied van luxe automobielen bestond.

#### Overgenomen.

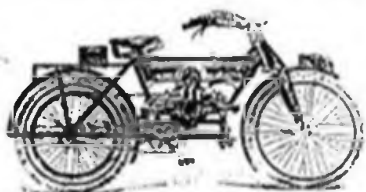
Op 4 januari 1968 werd de firma Croes overgenomen door de heer R.Schipper en zijn vrouw. De heer Schipper werkte al hobbymatig sinds 1954 bij Croes, waar toen de Jawa's Junior met 150 cc CZ-blok en swingarm 'als broodjes over de toonbank' gingen. Andere merken die Croes vertegenwoordigde waren NSU, de Stokvismerken Ariel en Matchless en de BMW en BSA van Hart, Nibbrig & Greeve. Daarnaast verkocht Croes scooters en bromfietsen van diverse merken.

Begin jaren zestig kwam er geleidelijk meer geld onder de mensen; de motorfiets werd vaak ingeruild voor een kleine auto - Messerschmitt, Goggo, BMW Isetta - en later kwamen de grotere modellen. In 1962 kwam Trabant, in 1966 Wartburg, in 1969 Skoda en in 1970 Mazda. Tot 1 januari 2004 deed Croes Mazda verkoop en onderhoud op 3000 m<sup>2</sup> vloeroppervlak, na die datum verhuisde Croes en voert op 300 m<sup>2</sup> oppervlak aan de Nijverheidswerf Mazda aftersales uit.

Helaas is bijna niets overgebleven uit de vooroorlogse jaren. De enige originele papieren die er nog zijn (en uiteraard gekoesterd worden!), zijn enkele originele nummerbewijzen van de firma Croes: G-1394, G-10394 en G-10395. Het eerstgenoemde nummer is al vóór 1908 uitgegeven aan Alphonsus Martinus Maria Croes te Bussum. Later is de tenaamstelling veranderd in 'Firma Croes & Co, 's-Gravel.weg 56, Bussum'. Overigens stonden de nummers 10393-10398 op naam van de firma. Tenslotte kreeg de heer Schipper enkele jaren geleden via-via enkele oude foto's van het bedrijf. De heer Schipper houdt zich aanbevolen voor interessante vondsten met betrekking tot de vooroorlogse firma Croes & Co. Met dank aan de heren R.Schipper en Wil van Katwijk alsmede de redactie van het VMC-clubblad.

**CROES & Co., Regentesselaan 7, BUSSUM**

Telef. interc. 263.



**DOUGLAS** 2 cyl.  
2 $\frac{3}{4}$ P.K.

Geén trilling, loopt snel, maar ook **langzaam.**

**De** machine voor dagelijksch gebruik. Geén vermoeienis. Een continueel freewheelen. Motorwerking, slechts hoor-, NIET voelbaar.

## 110 jaar kentekenregistratie

Door Hans van Groningen

A. Dasselaar (ANWB?) wijdt uitvoerig aandacht aan de geschiedenis van het Nederlandse kenteken in Elsevier, thema Auto van november 2007. Wij hebben als eerste land ter wereld de kentekenplaat ingevoerd, al meen ik mij te herinneren dat Frankrijk (eveneens) vroeg actief was op dit punt.

Vóór de invoering heeft een klein aantal pioniers zonder kenmerk rondgereden; Zimmermans met zijn Benz Vis-à-vis (mei 1896) en Backx met een Daimler Viktoria (september/oktober 1896). Van deze eerste twee zijn alleen foto's bekend van opzij genomen en die vertonen dus geen nummers; van de derde auto zijn die foto's er wel, want de eigenaar M.W. Aertnijs staat een aantal malen afgebeeld met de nr.7 in zijn boekje uit 1948.

Nr. 1 ging niet naar Zimmermans, die was te laat met zijn aanvraag en kreeg nr. 6. De Groningse heren Van Dam verwierven de nrs. 1 en 2 op Duitse Lutzmanns. Backx als tweede eigenaar kreeg nr. 4. Naar Manson ging nr. 5 voor een tot nu toe onbekende 'eigenbouw' (?). Prominent in het artikel is een White vrachtwagen met Kromhout dieselmotor afgebeeld. Deze draagt het kenteken G-1, dit nummer sierde eerder de Spijker van bankier B.G.J. Blancke.

Vanaf 1906 geldt dan de provinciale nummering, waarbij 'R' mijns insziens voor automobilisten uit het buitenland gold. Het overzicht in het artikel van gebruikte registraties is erg praktisch, alsmede de verschillend gekleurde borden van nu. Het vodge papier van 1898, zoals genoemd op pagina 63 was minder voddig dan men denkt en moest getoond kunnen worden, ze raakten wel eens weg. Onze specialist Van der Valk bekeek e.e.a. op internet.

Literatuur: -Hessel/Brezet, Keuringen en kentekens, zonder jaar.

-Het paardloze voertuig, Deventer 1996 (met lijst van vergunninghouders).

-Lijst van afgegeven nummerbewijzen, F. Vogels 1915 (inz. Blancke).

Het nummer van Elsevier is nog te bestellen via e-mail [klantenservice@reedbusiness.nl](mailto:klantenservice@reedbusiness.nl)  
Voor liefhebbers heb ik eventueel nog nummers en overdrukken beschikbaar.

Foto op pagina 35.

White vrachtwagenchassis met Kromhout dieselmotor in de sneeuw voor het pand van de firma Albatros in de Pieter Baststraat 21-27 te Amsterdam. De truck draagt het kenteken G-1 dat op naam staat van de heer H. van Ramshorst, directeur van Albatros. De auto dateert van vóór 1935 want toen ging Kromhout zelf vrachtwagens bouwen en werd de levering van Kromhout motoren aan Albatros stopgezet (bron: Niels Jansen in Transmobiel 36).

ELSEVIER  
THEMA  
AUTO



De herrijzenis  
van Fiat

INTERVIEW  
BMW-DESIGNER  
CHRIS BANGLE

Technisch ABC  
voor de leek

FOTOSERIE  
CAR GIRLS

Sexy & hip:  
kleine auto's als  
statussymbool



## Het kenteken G-1

Een Nederlander met een beetje historisch besef denkt bij het noemen van de G-1 direct aan de beroemde jachtkruiser met dubbele staart G-1 van Fokker uit de jaren van vlak voor de oorlog. Conam-leden echter denken dan aan het kenteken G-1. In de Autokampioen van maart 1954, staat in een artikel de historie van het kenteken G-1 beschreven.

De wonderlijkste geschiedenis, welke de heer H. van Ramshorst in Amsterdam, de houder van dat nummer, kan vertellen, is wel, dat hij met die G-1 op een goede dag naast de G-0 parkeerde. Eigenlijk is er geen mens, die dat verhaaltje gelooft. En toch is het waar. De heer Van Ramshorst reed met zijn G-1 in Schotland en bracht zijn wagen even buiten Glasgow tot stilstand. En daar stond dan de G-0! In Glasgow wordt voor motorrijtuigen de letter G afgegeven met daarbij een cijfer. Nu was het Glasgow'se G-1 voor de burgemeester geweest; toen er een nog hogere autoriteit een autonummer moest hebben, gaf men die maar G-0.

Het Nederlandse nummer G-1 is oorspronkelijk het eigendom geweest van de heer Jan Blanken in Hilversum, die het in januari 1906 kreeg. Volgens de heer Van Ramshorst werden er in die maand niet minder dan duizend nummers tegelijk uitgegeven en de heer Blanken, die met een Spijker reed, kreeg alweer toevallig dat nummer G-1. Die Blanken was in zijn tijd een bekend man. Een groot bankier, kundig zeiler, knap schoonrijder en vindingrijk automobilist. Er zijn heel wat verhalen over hem in omloop. Toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak, hield de heer Blanken op met autorijden. Hij schonk zijn Spijker aan het leger.

Het nummer G-1 gaf hij aan de heer Van Ramshorst. Bezoekers van de RAI zullen dat nummer trouwens ook wel gezien hebben op het speciale parkeerterrein, want de heer Van Ramshorst is een bekend RAI-official. Dezer dagen vertelde hij ons, dat hij dat nummer nog altijd heeft. "En ik zal het houden ook; tot het bittere einde toe", zei hij er een beetje spijtig bij. Ja, tot het bittere einde, want het is nog maar een kwestie van tijd, van korte tijd zelfs, of alle goede oude autonummers zullen zijn verdwenen en met hen ook de trotse nummers 1, waarvan we hier een klein beetje geschiedenis hebben opgehaald. (F.)





## Reacties van lezers op Conam Bulletin jrg. 17, nummer 4

Voorblad/pagina 2: Het kenteken H-956 van de Opel behoorde in 1922 aan A.W. van Santen, da Costastraat 5 te Den Haag.  
Hans Waldeck.

Pagina 5: De inzet van de Rolls-Royce pantserwagens is uitstekend beschreven in het boek 'Steel Chariots in the Desert' door S.C. Rolls. Overigens, als men enige boeken goed leest, kan men tevens concluderen dat de eenheid van Lawrence meer plezier had van zes lichtere Model T Fords, uitgerust met Lewis machinegeweren. Mede door de successen van Lawrence met automobielen, besloten de Amerikanen, toen zij zich in 1917 in de oorlog mengden, het gebruik van paarden totaal te elimineren. Men besloot grootschalig standaard 3,5 tons Liberty-trucks (die gemaakt werden door verschillende autofabrikanten) toe te passen.  
Henk Schuuring

Pagina 8/12: De vooroorlogse V-12 benzinemotoren.

Pagina 8, de Cadillac was de officiële 'hof'-auto. Prins Bernhard en prinses Juliana kochten in 1937 ieder een Packard-limousine. De in het artikel genoemde '4-deurs Packard in de Erdmann & Rossi cabriolet-uitvoering, met nummerplaat H-37, werd in 1937 aangeschaft door de toenmalige Duitse consul-generaal A. von Saher. Gedurende de Tweede Wereldoorlog was deze auto ondergedoken. Onverwachts verscheen deze auto op 6 juli 1945, met koningin Wilhelmina, aan de grens van Den Haag.

Pagina 10, de Voisin V-12 automobielen. De 'Myra' was een Berline met vier portieren, de 'Mylord' was een Demi-Berline met twee portieren.

Pagina 11, Nick Georgano geeft aan, dat de 12-cilinder-in-lijn werd ontwikkeld in de jaren 1934/35.

Frans Vrijaldenhoven.

Pagina 24/25: De auto op Ansichtkaarten, deel 22.

(1) Het probleem bij deze modeljaren en de verstrekte kentekens was, dat er verschillende tweede letters werden uitgegeven voor vrachtauto's breder dan 2,20 meter en alles wat daaronder viel. Pagina 24, het wagenpark van Anton Geldens. Een mooie kaart met zoveel Kromhouts. De lampen van de vooroorlogse Kromhouts (2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> van links) waren op de voorspatborden bevestigd en de lampen zaten daardoor wat hoger dan die van de twee naoorlogse Kromhouts (1<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> van links). Bij deze zat de lampsteun op de voorbumper. Zo te zien is de meest linkse Kromhout van een zwaarder type dan de derde, ook afgaande op de bandenmaat. Kennelijk had Anton Geldens vóór de oorlog een andere cabineleverancier dan daarna en was hij daarvan de vaste afnemer. Ook de Ten Cate trekker had dezelfde cabine als de vooroorlogse Kromhouts.

Pagina 24, het bedrijf NEMA te Winschoten. De eerste drie Fiats zijn van het type 650 E, een van de weinige Fiats uit die tijd (naar schatting rond 1965) met een korte fabriekscabine, dus zonder een ruitje achter het voorportier. Het was een distributietruck met een zescilinder motor met een vermogen van rond de 100 pk, die gemaakt is van ongeveer 1960 tot 1968. Aan de andere kant van de Ford Thames Trader staat ook een Fiat, van het type 625N2 of 625N3. Dit type werd in 1965 in Brussel geïntroduceerd. De 625 had dubbele koplampen en een wat kleinere zescilinder dieselmotor van 84 pk. Hij zal op het moment waarop de foto werd gemaakt vrijwel nieuw zijn geweest.

Pagina 25, Kersten's Kolencentrale te Den Bosch. De kaart laat een buitengewoon gevarieerd wagenpark zien. Te onderscheiden zijn, van links naar rechts: een Opel Blitz met een laadvermogen van 1,75 ton. Dit model bestond vanaf 1952. Achter de Opel Blitz een Bedford,

waarschijnlijk van het type TD met de twee naar voren geplaatste parkeerlichtjes, dat sinds 1955 bestond. Dit type Bedford was de opvolger van de TA. Daarvoor staat een Tempo Wiking van 1953 of 1954, voorzien van een Heinkel tweetaktmotor. Een heel licht vrachtautootje voor een kolenhandel. Daarnaast staat een DKW Schnell-laster type F89L (tweecilinder 700 cc dwarsgeplaatst) of type 30 (tweecilinder 800 cc langsgeplaatst), gemaakt in 1954 en 1955. Beide typen hadden tweetaktmotoren, die de voorwielen aandreven. Rechts van de DKW staat een Dodge (of mogelijk een Fargo) van 1951/1953, voorzien van een fabriekscabine. De meest rechtse vrachtwagen is een Austin van plm. 1951. Te oordelen naar de afmetingen t.o.v. de Dodge, die maar weinig typevariatie kende, was dit een zware Austin. Jan Polman.

(2) Pagina 24, de meest rechtse Fiat van NEMA is van het type 625N1. De 625 was een gesloten bestelwagen. Pagina 25, Kersten's Kolencentrale. Rechts van de DKW staat een Amerikaanse Dodge 'B3-serie' uit de productie jaren 1951-1953 (zie de afbeelding). De vrijwel identieke Engelse Dodge, Fargo en Commer trucks hadden in die tijd dezelfde cabine, maar de grille maakte het verschil. De Amerikaanse grille had doorlopende strips met de knipperlichten in de onderste strip. Henny van de Bosch.

Pagina 33, Auto-Palace. De indruk zou kunnen bestaan, dat Auto-Palace ook DKW importeerde. DKW was echter ondergebracht bij het Haagse importbedrijf Hart Nibbrig & Greeve. Na de Tweede Wereldoorlog verwierf Auto-Palace het importschap van de z.g.n. Oostduitse DKW, de IFA F8 en F9, later de Wartburg. Frans Vrijaldenhoven.

Pagina 35, Theo Thijssen in Kopenhagen. Van dit bedrijf heb ik een vrijwel identieke ansichtkaart, waarbij op de naafdop GMC staat. Of dit ook een GMC is, weet ik niet. Jan Bakker.

Achterblad, de Triumph uit 1907: 'No more cranking-start your motors from the seat'. Wat voor systeem werd daar gebruikt? De startmotor zoals wij die kennen dateert uit 1912. Albert Gerbel.



MEDIUM-DUTY  
STAKE  
TRUCK

"B-3" SERIES

**51-53**

new  
GRILLE

## Wie Weet Meer ?



Henk Schuuring zend deze tekening in van een taxi van de HATO (Haagsche Auto Taxi Onderneming) en vraagt of iemand iets kan vertellen over deze taxi. Was het een Omnia?



Gerard Hoogendijk is in het bezit van bovenstaande foto van een Opel (staat op radiator en plaatje op schutbord) met kenteken H-3049. De eigenaar, de heer Van der Wielen uit Rotterdam, staat rechts op de foto, met naast zich zijn vrouw, dochters en de teckel. De krijgshaftige chauffeur is de grootvader van Gerard, Gerrit Hoogendijk, chauffeur-mecanicien. In de familie gaat de mare, dat ter gelegenheid van de mobilisatie in 1914, de auto met chauffeur werd gevorderd en dat zij terechtkwamen in Sleenwijk, een dorpje aan de Merwede tegenover Gorcum aan de straatweg naar Breda. Later, in 1926, zou zijn opa daar een garagebedrijf beginnen. De vraag van Gerard is, weet iemand nadere gegevens en bouwjaar van deze Opel?

**Iedere K.M. dien U rijdt is een genoeg!**

★ Er is een groot verschil tusschen een wagen mét en een wagen zonder dubbele ontsteking, een verschil, dat U reeds in de eerste minuut, die U achter het stuur zit, zult kunnen constateeren.

Een NASH motor is soepeler, geruischloozener en krachtiger. Hij bezit een acceleratievermogen en een snelheid, die U zullen verbazen en die U na jaren nog met trotsch zullen vervullen.

Alleen zij, die een NASH met 'n dubbele ontstekingsmotor bezitten, weten wat "echt" autorijden eigenlijk beteekent, want iedere kilometer, dien zij rijden is een genoeg. Overtuigt U zelf maar eens van de prestaties van een NASH, wij stellen U er, gaarne toe in staat!



**f. 1850-**

SEDAN 2 DEUREN

# NASH 1934

de „klasse wagen“, voor den prijs van een gewonen, goedkoopere wagen!

**N.V. H. ENGLEBERT'S AUTOMOBIELHANDEL**

DEEN HAAG: BEZUIDENHOUT 71 - THERESIASTR. 145 - A'DAM, Wateringschans 130 - MIDDELBURG, Korte Delft

Advertentie Nash 1934.  
(Archief Coen Temminck Groll)