

antieke automobielen

en het „nationaal museum van de automobiel”

Een hoogleraar aan een onzer universiteiten betoogde kortelings tijdens een zijner college's. „Imbeciliteit en seniele aftakeling vertonen zich in deze wereld onder allerlei aspecten, waarvan een zeer belangrijke is de verzamelwoede. Men verzamelt postzegels, lucifersmerken, sigarenbandjes, schelpen, kortom alles wat maar verzamelaar is.”

Zijn Hooggeleerde geloofde daarmee ongetwijfeld te hebben afgerekend met alle soorten van verzamelaars, waaronder dan ook de musea zouden moeten vallen en zij die deze musea opbouwen.

Is het een verre, gedachten-sprong, hierbij de woorden van wijlen prof. Huizinga in herinnering te brengen: „Wie zich afgesneden denkt van de herinnering aan zijn herkomst, groei en lotgeval, staat redeloos voor het leven”?

Wij zouden redeloos staan voor het leven van datgene, wat het middelpunt van ons aller bestaan uitmaakt: de automobiel, en daaraan nimmer met toewijding en resultaat kunnen werken, wanneer wij ons niet interesseerden voor haar „herkomst, groei en lotgeval” En het is dus maar gelukkig, dat er in de wereld verscheidene van die „imbecielen” zijn, die zich toeleggen op het verzamelen van antieke automobielen en alles wat daarmee samenhangt.

Wij zijn altijd een beetje jaloers geweest op het Musée de la voiture in het Palais de Compiègne, het museum van Ford en de andere verkeers- en „auto”-musea in de wereld, doch wij moesten erkennen, dat wij als — tot voor kort niet auto-producerend land minder aanleiding en vooral kans hadden, iets dergelijks hier te lande in te richten. Dientenge-

volge kennen wij bij ons ook geen organisaties als in Engeland de „Veteran Car Club of Great Britain” met zijn 1000 en de „Vintage Sports-Car Club” met zijn wel 2000 leden, allen bewonderaars, verzamelaars en zelfs berijders van antieke vehikels. Wél hadden onze toeristenorganisaties zoals de K.N.A.C. en de A.N.W.B. zo nu en dan, wanneer zich daartoe de gelegenheid bood, een of ander ouderwets motorrijtuig aangekocht en met min of meer succes gerestaureerd en treffen wij hier en daar bij oude gevestigde automobielhandelaren en importeurs van dergelijke veteranen aan, die zij bij de gelegenheid van een tentoonstelling of een feestelijke gebeurtenis te voorschijn halen en aan het publiek tonen. Verleden jaar October, tijdens de Salon te Parijs, hadden wij gelegenheid enkele antieke auto's te bekijken in de omgeving van het Grand Palais, waar zij door de eigenaren waren opgesteld wellicht ten mogelijke verkoop. Wij hebben daar maar niet naar geïnformeerd, toch niet kapitaalkrchtig genoeg zijnde om over aankoop te kunnen denken. Maar wel ging het door ons hoofd, dat deze en dergelijke vehikels nu eens min of meer stelselmatig moesten worden verzameld en tentoongesteld, ter voorlichting vooral van de jeugd, die zo bitter weinig — veel minder nog dan wij ouderen van de geschiedenis van de auto afweet.

De beschouwing en bestudering dier voorvaderen van ons hedendaags meest populaire vervoermiddel zijn niet slechts een platonisch genoegen, maar kunnen wesenlijke voordelen afwerpen. Hoe vaak toch treft men in nieuwe constructies niet een teruggrijpen naar vroegere vindingen, die onder

de vroegere omstandigheden niet voldeden en weer losgelaten werden, doch die in verbinding met voortgeschreden techniek op ander gebied nu weer van groot belang blijken te zijn.

Wij hadden er toen — verleden jaar in Parijs — geen idee van dat onze collega — we mogen de heer G. Riemer wel zo noemen, want hij was de eerste BOVAG-redacteur en dus onze — zij het niet onmiddellijke voorganger reeds geruime tijd bezig was, op de marché aux puces en elders naarstig te speuren naar voorwerpen, onderdelen e.d., betrekking hebbend op de geschiedenis van de auto, met in het achterhoofd de gedachte aan een Nationaal Museum van de Automobiel.

En daar staat dan thans dat museum in Driebergen, tegenover De Bunte, terwijl er vier maanden geleden nog letterlijk geen steen van te zien was, als het ware als een paddestoel uit de grond gerezen. Met — daar op de zandgrond — minder fundamente dan een paddestoel, doch niettemin duurzamer, en nog slechts bedoeld als eerste aanloop, wachtend op uitbreiding, met de verwachte hulp van geïnteresseerden.

Aantrekkelijk ziet het front er uit van het even eenvoudige als smaakvol opgetrokken gebouw, versierd als het is met een drietal fraaie mozaïeken.

Op Zaterdagmiddag 1 Augustus werd het „Nationaal Museum van de Automobiel”, gelegen aan de Buntlaan bij de Oude Rijksweg Utrecht-Arnhem, door de burgemeester van Driebergen, de heer W. H. Baron Taets van Amerongen van Renswoude, officieel geopend.

Het museum bevat een grote hal, waar vier maal per dag autofilms zullen worden vertoond. In

deze hal zal nog een wandschildering worden aangebracht over een breedte van 24 m, die een historisch overzicht zal geven van het vervoer per wiel.

Binnengekomen ontmoet men onmiddellijk een „doubledecker” uit Londen, die, hoewel van 1933, reeds voorzien blijkt van een vloeistofkoppeling en een Wilson semi-automatische versnellingsbak.

Hiernaast een rij „Old-Timers”, waarvan als eerste een, slechts tot 1 October a.s. als gast aanwezige **Buick** twee-zitter, met een viercyl. motor, reeds met kleppen in de kop, doch de cilindrs nog in paren gegoten. Zijn buurman is een **Panhard Levassor Coupé de Ville** met enorme koperen schijnwerpers, carbid-generator en een prachtige motor met een ingenieuze versnellingsbak. Vervolgens een **Cyklon** driewieler uit 1912, wel bijzonder geschikt voor mensen met slechts één arm, want één hand kan alle bedieningsorganen, inclusief het stuur, verzorgen.

Een enorme **Lancia** 7-persoons open wagen heeft op het spatbord een Boa Constrictor met wijd opengesperde muil als signaalhoorn, wat in de jaren na de eerste wereldoorlog zeer modern was!

Vervolgens zien wij één van de oudste benzinepompen uit ons land en verschillende opengesneden modellen, waaronder een half-automatische Reo gangwissel naast de moderne „Hydramatic” vol-automatische versnellingsbak met vloeistofkoppeling. Ook de in de

laatste wereldoorlog berucht geworden gasgenerator ontbreekt niet op het appèl.

Belangwekkend zijn de beide chassis: **Benz 1913** en een **Spijker 1901**, van welk laatste prototype de buitenwereld het bestaan niet eens wist. De cilindrs zijn afzonderlijk gegoten. Dit is nl. een der eerste zes-cylindrwagens, die echter nooit in productie kwamen, en waarop Spijker ook reeds een vierwielaandrijving construeerde. Blijkbaar was dit vehikel bedoeld als terreinwagen voor militaire doeleinden, hoewel het Nederlandse Leger pas in 1914 in het bezit kwam van automobielen.

Op een podium, dat langs de gehele achterwand loopt, staan een zestal, wel zeer oude automobielen, een driewielige **Léon Bollée uit 1896**, die pas in het voorjaar hieraan toegevoegd kon worden, werd beschikbaar gesteld uit particulier bezit. De heer Riemer hoopt hier nog een **Panhard Levassor** van vóór 1900 te kunnen bijvoegen, omdat de Panhard wel DE luxe wagen was uit wat men noemt „het heroische tijdperk van de automobiel”

Verder de Senior van al deze automobielen, een Benz uit 1894, beschikbaar gesteld door de K.N. A.C. Het is de moeite waard hier langer bij stil te staan, want hier ziet men nog het oude „Rijtuig” hoog oprijzend op zijn enorme houten wielen van meer dan 1 meter doorsnee.

Voorop de „bok” en naar achteren twee drie-persoons banken

tegenover elkaar, wat men in Duitsland een „Jachtwagen” noemde. De „machinekamer” bestaat uit massa's koper en brons en één machtige, liggende cilinder, geïnspireerd op de gasmotor. Benz maakte nl. voordien gasmotoren, waarvan de Fransman Lenoir de primeur bezat. De drijf-stang en krukas liggen open en op ieder lager zit een enorme vetpot. De bestuurder moest zo nu en dan even stoppen om de verschillende vetpotten een slag aan te draaien. Met poelies en drijf-riemen worden de versnellingen verkregen en de kracht wordt via kettingen op de achterwielen overgebracht.

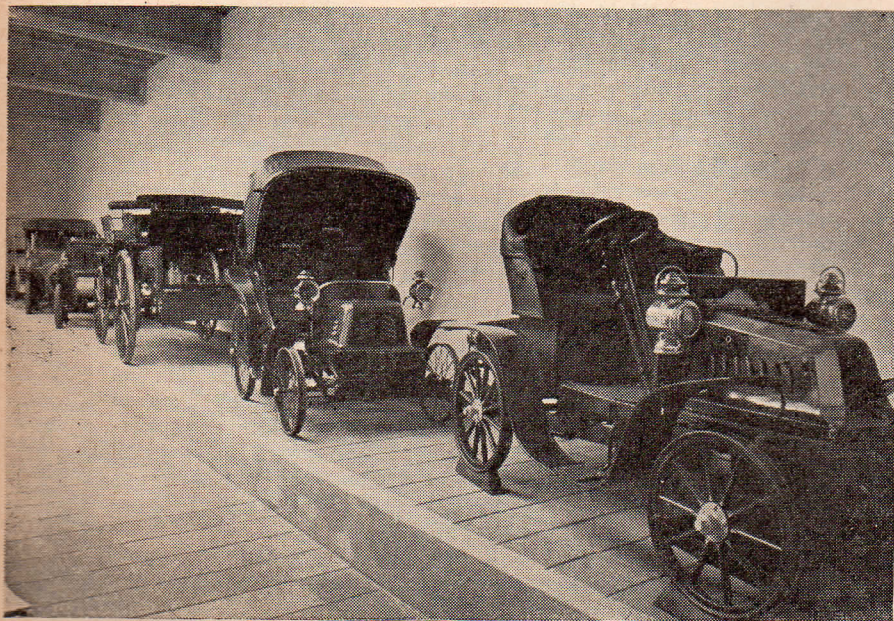
Of het nu de stuurconstructie is, of de wijze waarop men de drijf-riemen weer kan spannen, het is alles op eigen gevonden manier geconstrueerd en, staande voor deze wagen voelt men hoeveel moeite en inspanning het heeft gekost, eer wij de gehoorzame, trouwe vervoermiddelen hadden, waaraan wij nu gewend en mee verwend zijn en die wij als iets vanzelfsprekends aanvaarden. Bij deze verzameling der alleroudeste wagens vinden wij trouwens nog meer vehikels, die door middel van poelies en drijf-riemen hun versnellingen regelden en waarbij natuurlijk van een achterruit geen sprake was.

Een prachtig museumstuk is ook de **De Dion Bouton**, het product van samenwerking tussen de Markies de Dion, de man met de verre, scherpe blik in de toekomst en George Bouton, de knappe mecanicien en ingenieur.

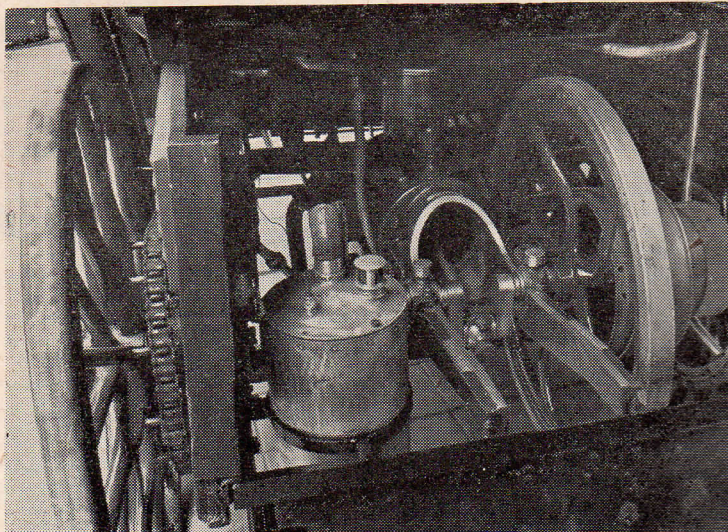
De firma „De Dion Bouton” is ook daarom zo belangwekkend, omdat deze in die periode gelijktijdig „drie ijzers in het vuur hield” en naast de benzine-auto ook de elektrische en de stoom-automobiel fabriceerde, want in die beginjaren wist niemand, welke van deze drie het uiteindelijk zou winnen.

De hier aanwezige wagens zijn voor een belangrijk deel afkomstig van de A.N.W.B., die hiermede zijn gewaardeerde bijdrage leverde aan dit Museum, o.a. de **F.N. 1900** met „kattebak”, de **Darracq 1902** in Duitsland door Opel geïmporteerd en verkocht als Opel-Darracq en een 2-cyl. **Spijker uit 1906**.

Ook van het rijwiel in vroegere



De oudjes die de ereplaats hebben gekregen op een podium langs de achterwand van de grote hal.



De machinekamer van de door de K.N.A.C. beschikbaar gestelde Benz van 1894.

tijd vinden wij hier enige exemplaren met toebehoren. Merkwaardig, hoe de kettingaandrijving bij de automobiel heeft afgedaan, terwijl bij de fiets de cardan-overbrenging naarstig werd geprobeerd, doch weer verdween.

In een vitrine enkele figuren van was. Een ouderwetse automobilist met bakkebaarden en sik, gekleed in een ruige, van geitevellen gemaakte bontjas, die toen mode was. De pet omgekeerd op het hoofd, om met de klep de hals tegen het stof te beschermen. Naast hem een elegante jonge vrouw, gekleed in een mantel met pofmouwen, sterk getailleerd en met fluwelen kraag. Zij draagt een hoed als een oorlogsschip, met een dichte shawl er omheen, ook alweer wegens de stofplaaig in die dagen en aan hun voeten de Ierse terrier, voorzien van een... auto-bril, want ook de hond kon niet tegen al dat stof en die wind bij een snelheid van 30 km/h.

Een collectie fotografieën, samengevat onder de naam „**De Auto veroverft Nederland**”, toont de bezoekers enkele bekende automobilisten; de eerste auto die in Nederland op de weg kwam, een stoomauto, veel lijkende op een weg-locomotief en in Nijmegen gebouwd; interieurs van oude garages, die sterk doen denken aan een oude smidse, enz. enz.

Shell Nederland heeft althans gedurende deze zomer — gezorgd voor een tentoonstelling van diorama's e.d. die een totale indruk geven van de aardolie-industrie,

zo na verwant aan de auto-industrie, al is het terrein, dat deze industrie bestrijkt, zowel met benzine als smeerolie nog aanzienlijk groter.

Men weet, dat het tegenwoordig hier en daar mogelijk is, buitenlandse nummerplaten te kopen bij wijze van reissouvenir. Op deze wijze zal de collectie, bijeengebracht door de heer K. H. Stoel uit Utrecht, en thans in het „Museum Riemer” ondergebracht, wel niet tot stand zijn gekomen. Uiteraard is het nut van een dergelijke verzameling niet zo groot als die van de auto's en onderdelen, toch is het wel de moeite waard, de ganse collectie eens aandachtig te bekijken. Er zijn tal van niet-alledaagse exemplaren bij.

Voor modelbouwers is, samen met de uitgevers van het knutselblad „Handig Bekeken”, een wedstrijd uitgeschreven. Men kan een copie maken van de geëxposeerde De Dion Bouton, of een vrij model. Het volgend voorjaar zullen de winnende modellen in het museum worden tentoongesteld en voor beide categorieën zijn fraaie prijzen beschikbaar.

Ook de postzegelliefhebber kan hier zijn hart ophalen aan een prachtige collectie zegels, waarop automobielen staan afgebeeld.

De heer Riemer is zich volkomen bewust dat een en ander nog slechts een begin is; maar een goed begin, met onvervangbare stukjes automobielgeschiedenis die, eenmaal bijeengebracht, een kostelijk geheel vormen. Zeer sterk

leeft dan ook de hoop door medewerking van vele automobilisten in staat te zijn over enkele jaren een grote zaal aan deze eerste te kunnen toevoegen.

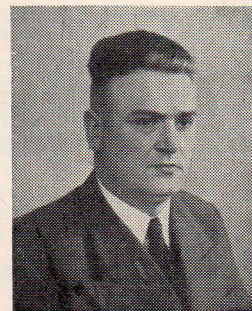
Als bijzondere attractie worden tot en met 10 September vier maal daags autofilms vertoond, nl. „De historie van de Dieselmotor” en „De 24-uursrace van Le Mans 1952”.

Het museum is dagelijks, ook Zondags, geopend van 9-6 uur en 's Woensdags ook 's avonds tot 9 uur. Een extra filmvoorstelling is er om 8 uur 's avonds, op Woensdag.

De dagelijkse voorstellingen zijn om 11 u., 2.30 u., 4 u. en 5 u. Zondags vervalt echter de filmvoorstelling van 11 u.

Voor het publiek is het Museum geopend van Zaterdag vóór Pasen tot 16 October; voor grote gezelschappen kan ook gedurende de wintermaanden een bezoek worden gearrangeerd.

JUBILEUM BIJ H.J. DE GROOT, TILBURG



Vrijdag 31 Juli j.l. werd bij de Eerste Tilburgse Auto-garage H. J. de Groot te Tilburg het feit herdacht, dat de heer A. van Baest 25 jaar geleden in dienst trad bij de firma als boekhouder. De heer Van Baest heeft de gehele ontwikkeling van het nog onlangs vergrote bedrijf medegemaakt en is in die jaren geworden tot een vraagbaak voor ieder, zijn patroon inclusief, bij wie nimmer vergeefs wordt aangeklopt. Geen wonder, dat laatstgenoemde een en ander in een intieme bijeenkomst in de zaak met warme woorden van erkentelijkheid herdacht, waarbij deze de heer van Baest voorstelde als voorbeeld van plichtsbetrachting.

Wij wensen de jubilaris geluk, alsmede de firma De Groot met een dergelijke boekhouder.