

Oldtimers

1945-1955

Frank H.M. van der Heul



**Mmm...
dat is pas auto-rijden!**

Geniet van de geriefelijke zit in de ruime Borgward-stoelen ... voel die heerlijke, vaste weg - en bochtenligging ... onderga de voortreffelijke rijkwaliteiten van die pittige en geruisloze wagen ... en U heeft de auto naar Uw hart gevonden:



BORGWARD
Isabella

Laat U door onze dealers de attesten voorleggen over al die Borgward-wagens, die (zonder revisie!) 100.000 km hebben gelopen. Word Borgward-bezitter en rijd dan óók veilig en ... voordelig!

Imp.: Fa. Rosier - Alexanderlaan 23 - Rijswijk (Z.H.) - Tel. 771990 - 115455

Dealer voor Rotterdam en Omstreken
G. A. HOOFT'S „CARLTON” AUTOMOBIELBEDRIJF C.V.
Insulindestraat 250, Tel. 47487-44451, Showroom Goudsesingel 338, Tel. 25200

Oldtimers

1945-1955



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)

ISBN/EAN: 978-94-90495-24-4

NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2018 Frank van der Heul

Herziene uitgave van een eerder bij uitgeverij Elmar b.v. verschenen boek

Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inleiding



Een sloperij ergens in het Nederland van kort na de bevrijding. Links een op steenkool of hout gestookte gasgenerator op een dolly. Het was een vuile handen makend en op de keelslaand alternatief uit een periode dat benzine voorbehouden was aan de Duitse bezetters en hun handlangers. Rechts een kaalgesloopte Ford V8 sedan model 1937. (Coll. Auteur).

Nadat het Duitse bezettingsleger zich uit Nederland had teruggetrokken werd er in het voorjaar van 1945 uitbundig feest gevierd. Toen het feestrumoer verstomde werd het tijd op de balans op te maken na vijf jaar van onderdrukking en naziterreur. Totaal vernietigd waren 70.000 woningen, 12.000 woningen met bedrijfsruimte, 8360 boerderijen, 75 grote, 1100 middelgrote en 1600 kleine bedrijfsgebouwen, 200 kerken en 220 kerkelijke gebouwen, 20 particuliere ziekenhuizen en 45 jeugdgebouwen. Herstelbaar zwaar beschadigd waren 3800 woningen, 7000 woningen met bedrijfsruimte, 6300 boerderijen, 400 grote, 3500 middelgrote en 6500 kleine bedrijfsgebouwen, 719 kerken en 1130 kerkelijke gebouwen, 60 particuliere ziekenhuizen en 200 jeugdgebouwen. Licht beschadigd (schade beneden 3 mille) waren 424.000 woningen, 52.000 woningen met bedrijfsruimte, 39.400 boerderijen, 1000 grote en 3750 middelgrote bedrijfsgebouwen, 100 kerken en 1500 kerkelijke gebouwen en 275 jeugdgebouwen. Verder was het merendeel van het nationale productieapparaat geroofd en was er een groot gebrek aan transportmiddelen. Na telling bleken 38.800 van de 53.000 bedrijfswagens die er in 1939 waren, door oorlogsgeweld, afschrijving en Duitse diefstal te ontbreken. Van de 43.000 autobussen resteerden er na de bevrijding 3800, en van de 65.800 motorfietsen waren er nog 30.000 over. In 1939 telde het Nederlandse personenwagenpark 99.986 stuks, in 1946 was dat cijfer 47.059. Wat restte bleek aan vervanging toe. De belangrijkste wegen waren beschadigd, bruggen opgeblazen en het treinverkeer lang vrijwel stil. Het was duidelijk dat er snel iets moest gebeuren. Een van de eerste stappen van de overheid om het vervoer weer op gang te krijgen, was de aankoop eind 1945 van ruim vierduizend GMC CCKW-353 vrachtwagens. Men had deze militaire trucks kunnen kopen via het FEA (Foreign Economical Administration), het Amerikaanse bureau voor economische hulpverlening. Deze trucks waren afkomstig van in Noord-Frankrijk gelegen dumps en de betreffende voertuigen hadden maar enkele duizenden mijlen op de teller staan. Daarnaast wist de overheid ook nog de hand te leggen op vijfhonderd ton aan onderdelen, zodat de ondernemer met een aankoopvergunning, ook de garantie had dat zijn truck kon blijven rijden. Naast genoemde GMC's, kwam het beroepsgoederenvervoer over de weg ook weer op gang met ex-militair materieel van Chevrolet, Dodge, Ford en Mack.

REPARATIE VAN TAXIMETERS, SNELHEIDSMETERS, AUTOKLOKJES, TEMPERATUURMETERS EN DIV. CONTRÔLE

TAXA

VERKOOP VAN NIEUWE B.B. TAXIMETERS, AANDRIJVINGEN, DIV. SOORTEN BINNEN- EN BUITEN-KABEL

Aanbevelend TAXA

ZUID-BINNENSINGEL 69b DEN HAAG

BIJ DUNWATERLEIDING

AANGEBODEN

Door omstandigheden aangeboden:
D.K.W. sport-cabriolet 1939/40
 Horch car., in pr. staat, technisch 100%, nieuw gespoten, pr. banden.
Robert Heeren, Rio Grandelaan 28, Overveen, (100)

Plymouth Sedan 1937 in zeer fijne staat, prima wagen voor verhuurbedrijf.
Br. 101/12 Autokampioen, Den Haag.

Ford Sedan 1938, Ford coach 1937. Beide wagens in prima staat.
G. Mars, Garage, Dedemsvaart, Tel. 519. (102)

Van part. **Ford 4 de Luxe 1941**, nieuw gespoten, motor Ford gerevis. Nat. bewijs. Bevragen: **Bove, Kamp 41, Amerfoort, (99)**

Van part. **Plymouth, 100.000 km.** geh. gerevis., benz. 1 : 6.6, geen olie, desk. onderz. toegestaan.
Br. 98/12 Autokampioen, Den Haag.

Van part. een zeer goed onderhouden en geen olie verbruikende
OPEL KAPITAN 1939.
 Onderzoek van expert toegestaan.
Br. 97/12 Autokampioen, Den Haag.

Een grote partij **Jeeponderdelen.** Tevens **startermotoren Kromhout** en **Opel Blitz, Garage Mecking, Broedvoort, Tel. 234. (96)**

Adler Sedan 1938, schuifdak, geheel gerevis. en in g. st. Walenburgerweg 130, **Rotterdam, Tel. 45650. (192)**

Mooie **Ford V8** twoseater 1935 (Ingericht als Lesauto). Ook rullen t. 4/5-pers. (Chevr. Dodge, Plym.). Se Oosterparkstraat 137, **A'dam, Tel. 53378. (191)**

T-Ford 1923, open model, geheel compleet en in originele staat. Te bevr.: **Gar. L. v. d. Brandt, Bosseweg, Boxtel. (190)**

Door part. en te elgenaar aangeb.: een in mechanisch perfecte cond. verkorende **Mercedes-Benz, Nürnberg.** Cabriolet, 7 pers., 8-cylinder, bouwjaar 1930, met nieuwe accu. Bijz. geschikt voor reiswagen of voor verbouwing tot ambulance- of begrafeniswagen.
Br. 189/12 Autokampioen, Den Haag.

7-Pers. Chevrolet '35 en **7-pers. Renault '37,** ook gen. te rullen t. **Ford of Chevrolet** cabriolet, n.o.d. 1938.
Br. 188/12 Autokampioen, Den Haag.

NASH

4-Pers. Nash '38-'34. In g. st. Prima onderh. Prijs f. 1400. **T. A. de Korte, Hoefkade 1405, Den Haag. (183)**

Mercedes 1935, betrouw. wagen, 6-cyl., 4-el. Klour metaalgrijs, bekl. behoort., banden prima. Motor vorig jaar gerevis. f. 800. **Abrahamsz, Krommenie, Tel. 2980-81088. (182)**

VOORDELIG UIT VOORRAAD TE KOOP

VRACHTWAGENS:

2 Fords 1945/46, m. 6-cyl. motor, in prima staat.
Leyland '45, 6 ton, dubb. 825 x 20. **Dodge '45,** 4/5 ton, tr. m. cab., in pr. st.
Dodge tr. m. cab., 8 ton, dubb. 1050 x 20. Dodge '45, gesl. bodew., uitst. cond.
4 Dodge Beeps, kort en verl., ook met ller en dubbele as.
3 Bedford's '45, 2 m op. laadb., 1.5-2 ton. **3 Bedford's '45,** voor 4/5 ton.
Chevr. Thornton '46, i.z.g. staat. **Commer '44,** nieuwe open laadb., nwe motor.
Austin truck v. 4 ton, 1050 x 16. Austin '45, 2 à 3 ton, nieuwe cabine.
4 Fordson's '43 voor 1.5 t. 6 t., v. f. 1500,— af.
Ford '43, 15 cwt., m. voorw.aandr. **Ford dumpvr.w.** voor 5 t., 1 pr. st.
G.M.C. frontst., dubb. as, 6.5 m laadb. G.M.C. vr.w., tandemas, dubb. lucht.
Ford '40, 5 ton, open laadbaak, dubb. 750 x 20.
International '39, 5 m open laadbaak, pr. motor.
Morris 15 cwt. voor sloopprijs. **Ford '31 m.** open laadbaak, i.g. st.

KIPWAGENS:

G.M.C. m. 3-zijd. Netamkipp., dubb. as.
Ford Thames '45, achterw. **Bedford '46,** 4 m 3-zijd. Netamkipp.
Austin '47, achterw. **Fordson '43,** 2.5 m 3-zijdig.

LUXE AUTO'S:

Wolseley '47, sedan. **Standard '48,** coach.
Chevrolet '39, 7-pers. sedan. **Wanderer '40,** 6-pers. touring.
4 Jeeps, ook voor landbouwdoeleinden.

TRUCKS:

Studebaker '45, dubb. as, 750 x 20. **G.M.C. '45,** enkele as.
Broshuis 9.5 m tandemas-trailer.

BESTELWAGENS:

Austin bellewagen '44. Chevrolet '44, model Hup.
Dodge, luxe model, 1 ton.

VOORTS:

6 Aanhanwagens D.A.F. Jumbo e.d., 4/7 ton, van f. 1500,— af.
 Diverse touringcars als **Ford, Dodge, Bedford** e.d. van '45 en '46.

WIJ KOPEN UW OVERCOMPLETE WAGENS!

KLEYN'S AUTOBEDRIJF N.V. ASPEREN (Z.-H.).
 Telefoon 5. (Bij Leerdam).

HARLEY-LIEFHEBBERS:

Aangeboden: 1 **Harley Davidson** motor '34, in prima conditie. 1 **Harley Davidson** motor '32, met originele H.D.-zilsjan. Beide motoren klokgaaft. Te bezichtigen: Gast-huisstraat 6, **Hilversum. (153)**

Aangeb.: 4-pers. **Standard 8,** 2-deurs. In zeer goede staat.
Br. 152/12 Autokampioen, Den Haag.

Aangeb. door part.: **Ford 1937,** coach Vs motor 1945. In prima staat. **Burg. s. Jacoblaan 69, Bussum. (154)**

STANDARD VANGUARD

4000 km. zeer zorgv. ingereden, tegen aanschaffingsprijs. **Sneld aanvragen onder no. 145/12 Autokampioen, Den Haag.**

Chevrolet 1934, in g. st., band 75%, lak prima, 2 reservobanden. Adres: **B 330 Giessendam. (144)**

Opvallend veel vooroorlogse personenwagens in deze advertentiekolom uit 1948. (Coll. Auteur).

Voor wat betreft de particuliere sector lager de zaken in Nederland wat minder simpel. Vrijwel elke Europese autofabriek was zwaar aangeslagen door vijf jaar oorlogsgeweld en men had de handen vol aan puinruimen en wederopbouw. Bovendien moest in zowel Engeland, Frankrijk als Duitsland (dat al spoedig in twee delen werd opgesplitst) naast de broodnodige export ook hard worden gewerkt om het eigen wagenpark weer op peil te brengen. De Verenigde Staten waren als enige natie economisch gezien zonder veel kleerscheuren uit de strijd gekomen, maar ondervond grote problemen bij de export naar Europa. Dat was immers zo goed als failliet en beschikte amper over harde valuta.

De aanschaf van een personen- of vrachtwagen in Nederland was een moeizame procedure in de eerste jaren na de bevrijding. Door een groot gebrek aan deviezen paste de overheid een aankoopvergunningbeleid toe, dat bepaalde wanneer iemand aan de beurt was. Wie het motorrijtuig zakelijk gebruikte kreeg voorrang op de ellenlange wachtlijst. Wie na verloop van tijd bericht kreeg dat het zover was, hoefde overigens niet naar de dealer van zijn merk te snellen om er een wagen uit te kiezen. De Rijksverkeersinspectie maakte de dienst uit en men kreeg een auto toegewezen uit de op dat moment bestaande voorraad. Er ontstond een zwarte markt voor aankoopvergunningen en in bepaalde gevallen betaalde men grif bedragen tot tien mille om er aan te komen. Omdat het de Nederlandse schatkist vooral ontbrak aan Amerikaanse dollars en Britse ponden sterling, waren het in die eerste periode van na de bevrijding vooral fabrikanten van populair geprijsde Franse merken zoals Citroën en Renault die hier te lande goede zaken deden. In 1946 bestond 21,5 procent van ons wagenpark uit Franse auto's, twee jaar later zouden 7620 personenwagens van Franse herkomst hieraan worden toegevoegd.

Op dinsdag 10 februari 1948 gingen in Nederland de eerste consumptiegoederen (rijwielen, fietsbanden en serviesgoed) van de bon. Op 18 oktober zou de distributie van autobanden worden opgeheven en op eerste kerstdag van dat jaar volgden motorrijwielen. Op 1 januari 1950 werd het na de bevrijding ingestelde zondagsrijverbod opgeheven

De eerste naoorlogse RAI-autotentoonstelling die van 30 april tot 9 mei 1948 werd gehouden, trok circa honderddertigduizend bezoekers, onder wie prins Bernhard. Voordat men het oude houten gebouw in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat had kunnen herinrichten voor tentoonstellingsdoeleinden, waren ook hier enige visitekaartjes van de Duitse bezetter verwijderd. Aanvankelijk was het gebouw aan de overheid verhuurd als Rijkskledingmagazijn, totdat het in 1942 was ingericht als werkplaats van Fokker voor reparatie van Junkers Ju.52/3m transportvliegtuigen van de Duitse Luftwaffe. Toen het sterk verwaarloosde gebouw in de zomer van 1946 weer aan het RAI-bestuur was overgedragen, bleek dat verlichting en elektrische installaties met de noorderzon waren verdwenen. De vloeren waren grotendeels vernield en vijf 2,5 steens dikke, zes meter hoge en zesenvijftig meter lange muren op betonnen fundamenteen doorkruisten de tentoonstellingsruimte. Het had de RAI-organisatie een slordige honderdzeventig mille gekost om het gebouw weer in de oorspronkelijke staat te laten herstellen.

In zijn openingstoespraak stelde de minister van Verkeer en Waterstaat, ir. H. Vos: 'Ik moge u de verzekering geven, dat ik mede een open oog heb voor de noodzaak, dat tenslotte de klant weer beslist over de vraag, welken wagen voor zijn bedrijf het meest aangewezen hulpmiddel of bedrijfsmiddel is. Naarmate wij er in zullen slagen de nationale economie te verbeteren, naarmate de vernieuwing van het wagenpark kan voortschrijden, naar dezelfde mate zal ook de taak van de overheid ten aanzien van de distributie van verkeersmiddelen bescheidener kunnen worden; een verlangen dat u en ik tezamen zullen delen.' De 27ste RAI-autotentoonstelling werd wegens een groot tekort aan deviezen gekenmerkt door een matig aanbod. Het merendeel van de exposanten toonde Britse en Amerikaanse personenwagens, terwijl import uit Duitsland weinig naam mocht hebben. In 1939 waren er nog elf Duitse autofabrikanten actief, maar wat daar van over was werd nauwelijks in de Ferdinand Bolstraat vertegenwoordigd. Daar kwam nog bij dat veel Nederlanders om duidelijke redenen weinig behoefte hadden aan een auto uit het land van de voormalige onderdrukker. Eind jaren veertig echter begon de door Ferdinand Porsche ontwikkelde Volkswagen 'Kever' die op voornoemde RAI zijn officiële Nederlandse debuut maakte, aan een ongekende triomfmars waar zelfs N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek in Amsterdam behoorlijk voor zou moeten inleveren.

DE VOLKSWAGEN

DEZE ZAL UW KEUS ZIJN IN DE KLEINE KLASSE!
DIRECT OF SPOEDIG LEVERBAAR

PRIJS f 3.460,-

Economisch, Bedrijfszeker, Comfortabel

IMPORTEUR:
PON'S Automobielenhandel - Amersfoort

VERTEGENWOORDIGD VOOR AMSTERDAM EN OMSTREKEN DOOR:
GARAGE KOST - AMSTERDAM TEL. 34142
TEL. 35142

LEVERT BIJ ONS DIRECT UW BON IN!
WIJ ZULLEN U OVERTUIGEN!

'Levert bij ons direct uw bon in: wij zullen u overtuigen'. Een jaar nadat Ben Pon's Automobielenhandel met de import was begonnen en de eerste zes Volkswagen 'Brilkevers' (naar de twee kenmerkende achterruijtes) bij Beek de grens overkwamen, plaatste men deze advertentie. In genoemd jaar maakten 705 Volkswagens deel uit van het Nederlandse personenwagenpark; in 1949 waren dat er al 3159 en werd ook het vooroorlogse peil van bijna honderdduizend personenwagens in Nederland weer bereikt. (Coll. Auteur).

De Jaren vijftig



'De trots van Rotterdam'. Advertentie uit 1950. (Coll. Auteur).

De N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek, sinds 1933 aan de Hemweg bij het Noordzeekanaal in Amsterdam gevestigd, had zich tot een toonaangevend bedrijf ontwikkeld op het gebied van assemblage. De benodigde onderdelen werden per schip aangeleverd door de moederfabriek in Dearborn, Michigan, en eveneens door de Britse vestiging in Dagenham. In Rotterdam werd sinds 1948 ook aan autoassemblage gedaan door de Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabrieken N.V. aan de Sluisjesdijk. Na maart 1953 assembleerde Fiatimporteur J. Leonard Lang personenwagens in het industriegebied OverAmstel. Circa 200 arbeiders monteerden dagelijks drie tot vier Fiats. Op 24 maart 1955 werd in de Polynorm fabriek in Bunschoten door werkloze vissers begonnen met de assemblage van de Britse Standard Eight DeLuxe. Eerder had men hier prefab woningen gefabriceerd. Het initiatief van importeur N.V. H. Englebert's Automobielen Handel uit Den Haag om de Franse Panhard in ons land te laten bouwen, leverde tot 1951 een kortstondige productie op van 266 stuks. Ondertussen hield N.V. De Kleine Auto in Jutphaas zich een blauwe maandag bezig met assemblage van de West-Duitse Kleinschnittger dwergauto.

In 1949 nam ons nationale personenwagenpark met 31,4 procent toe, een getal dat in de daaropvolgende jaren naar een dieptepunt zou dalen vanwege de in datzelfde 1949

ingevoerde 'weeldebelasting', die de autoaankopen 25 procent duurder maakte. Twee jaar later, in 1951, bedroeg de toename nog maar 13,2 procent en was het bepaald moeilijk geworden om onder de vijf mille nog een vierwielige keuze te maken. Een aanbod zat nog ver onder die prijs, een miniatuur auto uit Frankrijk.

Op de 28ste RAI-tentoonstelling voor personenwagens, die van 20 tot 29 april 1950 in de Ferdinand Bolstraat werd gehouden, stonden achtenzeventig verschillende merken. Opvallend was dat de nodige buitenlandse auto's een prijs op aanvraag hadden en andere zich in de eigen valuta lieten betalen. Zo vermeldde het prijskaartje van de Alfa Romeo Tipo 6C/2500 het bedrag van 3,8 miljoen lire, af Milaan. Voor het chassis van een Bentley Mk VI betaalde je 1985 pond sterling, maar bij de stand van Jaguar kon men weer van alles kopen met guldens. Ook Amerikanen konden, voor zover de prijzen bekend waren, met Nederlandse valuta worden betaald. Op deze tentoonstelling had ook de firma H. Pruis uit Breda een stand met de goedkoopste vierwielige auto: de Rovin D3, als cabriolet/roadster te koop voor 3495 gulden. De tweezitter had een wielbasis van 1,7 meter, een totale lengte van 3,05 meter en een eigen gewicht van 395 kg. De staartgeplaatste, watergekoelde tweecilinder viertakt boxer motor had een zuigerverplaatsing van 425 cc en leverde een vermogen van 10.5 pk bij 3000 omw/min. De topsnelheid van de Rovin D3 was 85 km/u bij een zuinig verbruik van 5,5 liter per 100 km. Van de verkoop scheen de importeur zich niet al teveel voor te stellen, naar verluidt haalde Pruis in totaal vijftig Rovin's naar Nederland.

Begin 1951 werden er regeringsplannen openbaar gemaakt om de wegenbelasting sterk te verhogen. In de kleinste categorie (tot 800 kg leeggewicht) zou een stijging plaats vinden van 75 procent. Daarnaast betaalde de Nederlandse automobilist al belastingen op benzine (50 % van de verkoopprijs) en nog eens 47 procent op een nieuwe auto. Ook kende ons land als enige in West-Europa nog steeds parkeergeldheffingen. Men reageerde fel tegen de overheidsplannen, met name de bezitters van een Amerikaan. Zo'n slee woog gemiddeld 1700 kg en dat betekende dan een wegenbelastingverhoging met 95 procent. Wie dus op zijn geld moest letten kocht een zo licht mogelijke auto. De Rovin bevond zich daarbij in een gunstige positie, maar had de nodige concurrentie. Bijvoorbeeld de Lloyd LP300, voorwielaangedreven en voorzien van een luchtgekoelde tweecilinder-tweetakt. Voor particulieren te koop voor 4745 gulden. Ook uit West-Duitsland de Volkswagen type 11, die in zijn kaalste vorm te koop was voor 4810 gulden, inclusief verwarming, maar met mechanische remmen. Uit het thuisland van Rovin kwamen de Renault Quatre, een echte vierpersoons wagen, die als Grand Luxe Sedan voor niet-ondernemers 5435 gulden kostte. Wie iets Italiaans prefereerde kocht de wel bekende Fiat 500C Topolino (muis), die in de showroom stond als cabriolet coupé voor 4995 gulden. Wie deze auto beroepsmatig wilde gebruiken, betaalde 125 gulden minder. Ford in Amsterdam assembleerde de Britse Anglia, die evenals de VW Kever een motor had van meer dan een liter inhoud. Ook uit dat land, maar geassembleerd door de firma J.J. Molenaar in Amersfoort de Morris Minor. De door de firma Louwman & Parqui geïmporteerde Gutbrod Superior met voorwielaandrijving, een 590 cc tweecilindertweetakt en volledig onafhankelijke wielophanging. Particulieren betaalden 5125 gulden voor deze West-Duitse pruttelpot, ondernemers waren 125 gulden minder kwijt. Als deze wagens waren geschikt voor vier personen, zij het soms beperkt tot twee volwassenen en twee kinderen. In een Rovin konden echt niet meer dan twee man, bovendien was hij alleen te koop als cabriolet. In het zonnige zuiden een pluspunt, maar in ons regenachtige klimaat bepaald minder handig. De vijftig door de firma H. Pruis geïmporteerde exemplaren deden er ongeveer drie jaar over om op kenteken te komen. Vooral de hier te lande vanaf 1952 te koop staande Citroën 2CV, bijgenaamd Lelijke Eend, bleek met een ondernemersprijs van 4200 gulden een te sterke concurrent voor de Rovin.

Onze rijke dagen

Sportieve allure

**ALVIS
DRIE
LITER**

en persoonlijke distinctie verenigd door • GRABER, Zwitserse carrossier van naam, • PARK WARD, Englands beste carrosseriefabriek, • ALVIS, beroemd door zijn kwaliteitsprodukten. • Leverbaar als 2 deurs saloon en als cabriolet.



SIEBERG IMP.: H.C.L. SIEBERG N.V. - AMSTERDAM - STADHOUDERSKADE 143 - TEL 717944

Alvis Limited uit Coventry werd sinds 1924 in Nederland vertegenwoordigd. Dertig jaar later nam de firma Sieberg het importeurschap op zich en plaatste men deze advertentie in 1959. Afgebeeld is het type TD21 met een 2993 cc zescilinder kopklepmotor met tuimelaarbediening en een vermogen van 120 pk. In 1965 werd Alvis door Rover overgenomen. (Coll. Auteur).

In 1953 nam het Nederlandse personenwagenpark toe met 8,6 procent en was er statistisch gezien een auto per achteventig inwoners. Het jaar daarop groeide dit park met 17 procent. Op de circa 10,55 miljoen inwoners die Nederland dat jaar telde, betekende een personenwagenpark van 219.411 stuks een auto per achtenveertig inwoners. Het relatief grootste aantal auto's vond men in Noord-Holland, het relatief kleinste in Limburg. Wat de personenwagendichtheid betrof, waren de provincies Noord-Holland en Zeeland het sterkst vooruitgegaan: Noord-Holland had achtentwintig auto's per duizend inwoners; voor Zeeland was dit vierentwintig. Het aantal personenwagens in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam vormde samen 25 procent het totale aantal auto's in het land. De meest voorkomende merken in 1954 waren Volkswagen (26.529 x), Opel (25.030 x), Chevrolet (13.720 x), Ford USA (13.645 x), Citroën (11.662 x), Morris (11.548 x), Austin (10.687 x), Vauxhall (9754 x), Fiat (7628 x), Renault (7180 x), Skoda (7032 x), Ford Taunus (7002 x).

Na 1955 begon de auto in ons land definitief aan zijn opmars. Vijf jaar later waren er 480.000 kentekens voor personenwagens afgegeven. De jaren zestig brachten welvaart voor een bredere laag van de bevolking. Auto's met een prijsklasse van rond de zes mille konden dan ook op een steeds groter publiek rekenen. Van alle verkochte auto's viel 31,3 procent in deze prijsklasse. De dwergauto's, ook wel scootmobielen genoemd, uit de late jaren vijftig - die waren voornamelijk van West-Duitse makelij - verdwenen geleidelijk van het toneel en konden in 1961 nog slechts op een marktaandeel van 0,2 procent rekenen.



'Hier wordt bewezen, dat er nog ondernemingsgeest leeft in Nederland'. Advertentie uit 1950.
 Rechts: Kerstwens van bedrijfs- en personenwagenfabrikant DAF uit 1961. (Coll. Auteur).

Wat kochten we in die welvarende, maar ook turbulente jaren? In 1963 was dat opnieuw Volkswagen dat kon bogen op een verkoopcijfer van 21.324 stuks. Van Doorne's Automobielfabriek N.V. in Eindhoven verkocht dat jaar van het type Daffodil niet minder dan 10.788 stuks. De Opel Rekord 1700 deed het ook niet slecht met 8032 verkochte exemplaren. De Ford Cortina 1200, Renault 4, Simca 1000, Ford Taunus 12M, Fiat 600D, Taunus 17M, Opel Rekord 1500, Renault R8, Citroen 2CV (4397 stuks) en de Renault Dauphine kwam men in die jaren in grote getalen tegen op de wegen. Auto's waarvan er in Nederland in 1963 meer dan tweeduizend rondreden waren onder andere de BMW 700 LS, Fiat 500D, Peugeot 404, Citroen Ami 6, Fiat 1300, NSU Prinz IV, Fiat 1100 en de Citroen ID/DS. De best verkochte 'full size' Amerikaan was de Chevrolet Impala (1310 stuks) en de minst verkochte auto in dat jaar was de Triumph Spitfire. Dat deze Britse sportwagen het toen nog maar matig bij ons deed, lag bepaald niet aan een te hoge prijs of de mindere techniek. Het type was gewoon nog maar heel kort op de markt. In 1963 besloten vier gefortuneerde automobilisten tot de aanschaf van een Rolls-Royce en één niet minder draagkrachtige Nederlander reed een Maserati in. Alles bij elkaar was het nationale personenwagenpark eind 1964 met nog eens 181.660 exemplaren gegroeid. In mei van dat jaar vond een historische gebeurtenis plaats en werd het kenteken afgegeven van de één miljoenste personenauto. Twee jaar later waren het er al anderhalf miljoen. Dat hield in dat er toen op elke 8,3 inwoners één auto was. Dat leek destijds veel, maar in Frankrijk en West-Duitsland was de autodichtheid aanzienlijk groter. In tegenstelling tot onze buurlanden, was het Nederlandse wegennet echter veel te krap en waren de grenzen van de groei toen feitelijk al bereikt. Zoals bekend is het niet bij die anderhalf miljoen gebleven. In het midden van de jaren tachtig telden we tegen de vijf miljoen auto's voor particulier gebruik, dat wil zeggen één auto op elke drie inwoners...

Het klassieke wagenpark



Precies 333 dagen deden de Canadese troepen erover om met D-day op 6 juni 1944 vanaf het invasiestrand Juno Beach in Normandië Amsterdam te bereiken. Tijdens het bevrijdingsfeest in 1980 waren er Canadese veteranen bij. De stoet bestaande uit vierentachtig militaire oldtimers van de Vereniging 'Keep them rolling' werd voorafgegaan door een

doelzakkband van de Seaforth Highlanders of Canada. Direct daarachter reed een Ford GPW jeep met daarin staande oud-kolonel Bell Irving. Op 8 mei 1945 hoorde hij als commandant van de militaire politie van de Seaforth Highlanders of Canada bij een circa twintigduizend man sterke legereenheid die de hoofdstad via de Berlagebrug en de Amstellaan - de huidige Vrijheidslaan - binnenkwam.

Van de jeep werden in totaal 639.245 stuks gebouwd, waarvan 361.349 door Willys. Daarnaast fabriceerde de Ford Motor Company ook grote aantallen van dit legendarische terreinvoertuig, Prototypen met de naam 'Pygmy' werden tijdens de laatste twee maanden van 1940 uitputtend getest in het Amerikaanse legerkamp Holabird en hadden aangepaste 45 pk viercilinder Ford/Ferguson tractormotoren. Het op de Willys MB gebaseerde productiemodel kreeg een 54 pk motor. De Ford GPW (general purpose Willys) had een draagframe met U-vormige balken, terwijl de Willys MB over een kokerbalkchassis beschikte. De jeep mag gezien worden als de stamvader van vele naoorlogse 'four wheel drive' typen waaronder de Landrover. Ultralichte versies, voor bijvoorbeeld para doeleinden, werden tijdens de Tweede Wereldoorlog door Crosley, Kaiser en Chevrolet gebouwd.



Een Willys MB jeep tijdens een evenement van de Military Vehicle Conservation Group in de zomer van 1984 in Aibes, Noord-Frankrijk. (foto auteur)



3 bestelwagens

- Ford „Vier“ Standard Bestelwagen**
Heel veel vervoerkracht. Ruime laadruimte, 4 cilinders, sterke, veelzijdige wagen.
- Ford „Vier“ de Looze Bestelwagen**
Heel frontuur en afsluiting met verhoogde draagkracht. Ruime, gelijke 4 cilinders motor, elektrische wagen.
- Ford V-8 Sedan Bestelwagen**
Zeer goede vervoersvoorziening. Ruim 60 of 85 van de V-8 motor draagt en verrijdt.

Wie NU leeft, NU zorgt...

Wat er later gebeurt weet niemand, maar wat er NU nodig is, weet iedereen! Er wordt geconcentreerd... Er wordt geproduceerd... dat er meer vervoerd worden. En thans is het meer dan ooit nodig op de meest economische, de zekerste, de veiligste manier te transporteren. Die manier is hier:

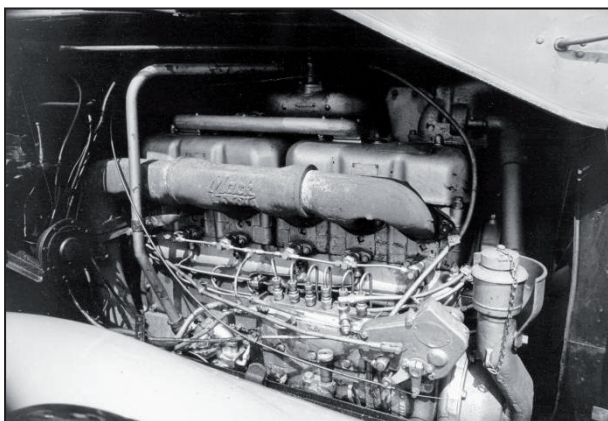
FORD bestelwagens
N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK - AMSTERDAM

Een Fordson Thames E83W zoals de Royal Air Force ze tijdens de oorlog inzette op haar vliegvelden. Naast deze 'Van' (gesloten bestelwagen) met een 1172 cc viercilinder zijklepmotor van 30 pk gebruikten de Britten ook soortgelijke vooroorlogse burgermodellen van Austin, Hillman, Morris, Singer en Standard. Direct na de bevrijding bleek er ook in Nederland dringende behoefte te bestaan aan kleine bedrijfswagens. In de loop van 1946 begon N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek in Amsterdam met de assemblage van dit semi-frontstuurtype met een laadvermogen van vijfhonderd kg. 'Wie NU leeft, NU zorgt...' adverteerde de onderneming, die daarnaast de Fordson Thames E494C met de 1172 cc viercilinder onder een wat langere motorkap en een laadvermogen van tweehonderdvijftig kg en een sedan bestelwagen met een V8 van 60 of 85 pk leverde.



Een fraai gerestaureerde Bedford 15 cwt met een 72 pk zes cilinder motor uit de Tweede Wereldoorlog tijdens een evenement van Festival Historisch Vervoer in de jaren tachtig. De 15-cwt infanterietruck was een van de meest gebruikte typen bij de Britse strijdkrachten. Het

type was begin jaren dertig ontwikkeld. In 1934 begon Morris met de serieproductie, twee jaar later gevolgd door Guy Motors Limited, Bedford (GM) Vauxhall Motors Limited, Humber Limited en Commer Cars Limited (beiden onderdeel van het Rootes concern) en Fordson. In 1939 beschikt het Britse ministerie van Oorlog over ongeveer vijftienduizend van deze al dan niet op alle wielen aangedreven wagens en tegen het eind van de oorlog waren er ruim 230.000 15-cwt trucks gebouwd.



De Mack NR9 met een laadvermogen van 8 tot 10 ton hoorde samen met de White 1064 tot de meest voorkomende vrachtwagens van het Amerikaanse leger. Na D-day op 6 juni 1944 werden ze intensief gebruikt bij de zogeheten 'Red Ball Express', een continudienst voor het vervoer van benzine, munitie en andere militaire goederen van Cherbourg in Normandië naar depots achter het steeds verder opschuivende frontlijn in Frankrijk. Een zescilinder Lanova dieselmotor gaf de Mack NR(een vermogen van 131 pk bij 3000 omw/min. Met een tankinhoud van honderdvijftig US gallon was deze zware jongen met een vijfversnellingsbak in staat om vrij lang een maximum snelheid van 60 km/u aan te houden bij volle lading. Vooral deze trucks brachten uitkomst in het leeggestolen Nederland; zij vormden het begin van een nieuw bedrijfswagenpark. Ven Gendt & Loos kocht een aantal Mack Lanova's uit Amerikaanse legerdumps en zette ze in voor transporten naar onder andere Tsjecho-Slowakije. De lading bestond uit goederen die via de Amerikaanse Marshallhulp aan diverse Europese landen waren verstrekt. De ritten naar Oostenrijk duurden langer dan die naar Praag. In 1948 verboden de Russen verdere hulp aan de Oostbloklanden vanuit het Westen.



Wat de jeep als militair voertuig was voor Willys en Ford, dat was de Beep voor Dodge. Al in 1936 was deze divisie van Chrysler Corporation, evenals Ford, bezig met het testen van een lichte truck in de ¾ en een-tons klasse. Het resultaat werd de meest gebruikte truck van dit type tijdens de Tweede

Wereldoorlog. Beep is naar wordt aangenomen een samentrekking van ‘beefed up’ (opgevoerd) jeep, en de op alle wielen aangedreven Dodge T214 terreinwagen deed op alle fronten dienst. Hierboven is een gerestaureerde T214-WC57 van het Amerikaanse Signal Corps (verbindingsdienst) uit 1942 te zien, die in de jaren tachtig deelnam aan een rally van militaire oldtimers in Noord-Frankrijk. De motor van de Beep met een wielbasis van 2,45 tot 3,07 meter en hydraulische vierwielremmen is een 3568 cc zescilinder met een vermogen van 92 pk. Afhankelijk van het soort terrein en de rijstijl was het gemiddelde brandstofverbruik een liter per vijf kilometer. Daarnaast deed de Dodge Beep dienst als ambulance, wapendrager en als commando- en verkenningswagen. Tot 1950 bleef de Dodge T214 in gebruik bij het Amerikaanse leger. In de naoorlogse jaren kreeg deze stugge doordouwer een nieuwe bestemming in Nederland. De Dodge T214-WC54 was een ¾ tons ambulance met plaats voor vier gewonden op brancards en werd lange tijd door ons leger gebruikt. Garagebedrijven zagen ook wel wat in de Beep en monteerden een kraan in de open laadbak van het type T214-WC5, dat tijdens de oorlog manschappen en materiaal vervoerde.

Onze DODGE Legertruck Ruilmotoren
(BORING 3 1/4")

sijn vanaf heden ook uit voorraad leverbaar door onderstaande adressen:

Garage „Zeeland” Tel. 2057 Middelburg	Garage Gebr. Voorsluys Tel. 2747 Gorinchem
Garage L. Bookelaar Tel. 2581 Roosendaal	Garage „Citam” N.V. Tel.26500 Arnhem
Garage Nasykens N.V. Tel. 2516 Tilburg	Garage Huisman Tel.21708 Leiderdorp
Garage Nova Tel. 337 Roermond	Garage T. C. Stellema Tel. 101 Dokkum
Gar. A. v. Straaten & Zn. Tel. 2125 Maastricht	

De productie zal in onze nieuwe fabriek aanmerkelijk opgevoerd worden, waarna wij deze lijst nog zullen uitbreiden

Ook de modellen met boring 3 1/4"-3 1/4"-3 1/4" worden geleidelijk in ons ruilsysteem opgenomen

Alle motoren, die vanaf heden onze fabriek verlaten, zijn beproefd en afgesteld op onze speciale proefbank en herkenbaar aan onze naamplaat met boring en serienummer.

„V.E.G.E.” N.V. MOTORENREVISIE TEL. 56 SPIJKENISSE
(Het bedrijf dat uitsluitend Chrysler motoren - Dodge - Plymouth - Chrysler - de Soto - Fargo - reviseert)



‘De productie zal in onze nieuwe fabriek aanmerkelijk opgevoerd worden, waarna wij deze lijst nog zullen uitbreiden’. Advertentie uit augustus 1948. (Coll. Auteur). Rechts: een Dodge T214-WC56 commandowagen tijdens een rally van militaire oldtimers in Noord-Frankrijk. (foto auteur).



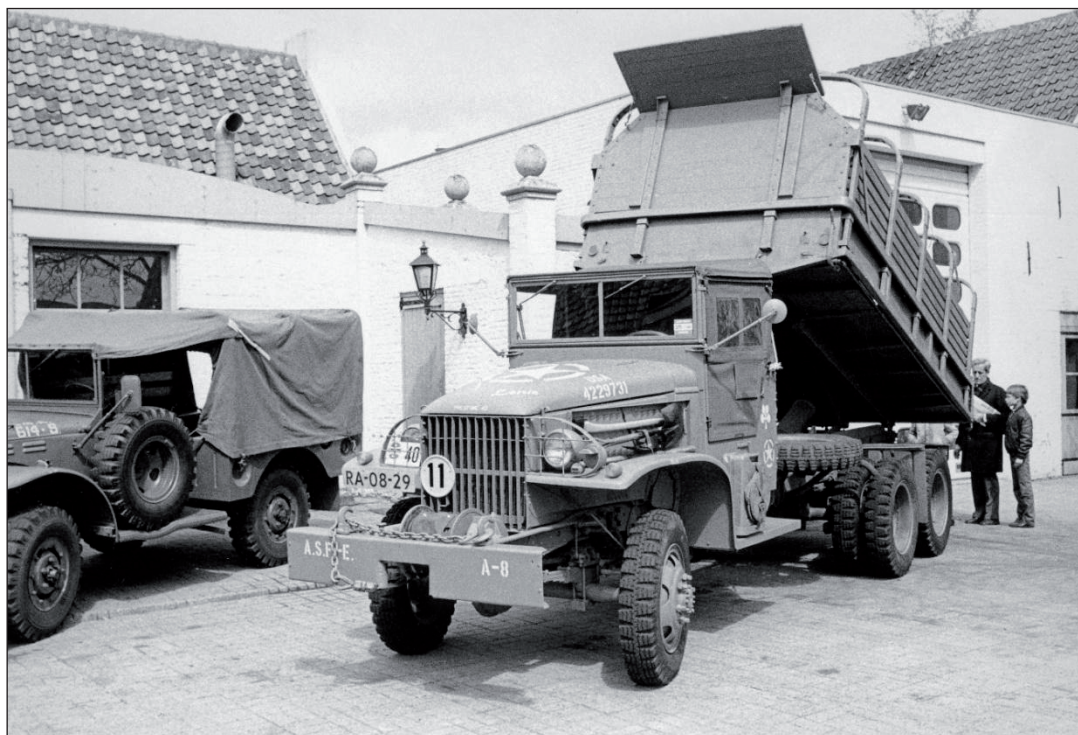
Nadat de geallieerden op D-day in Normandië waren geland en daar de sterke tegenstand van de Duitsers hadden weten te breken, werden in de zomer van 1944 steden als Bordeaux, Parijs, Nice en Marseille bevrijd. Om een storingvrije aanvoer van goederen te waarborgen werden enkele doorgaande wegen voor dat doel gereserveerd. Op deze Red Ball Highway (zie foto) werden voorraden die varieerden van verbandgaas en sigaretten tot benzine en tankmunitie getransporteerd met vrachtwagens als de GMC CCKW 353 en hier afgebeelde Diamond-T 968A. Dit type van de fabrikant uit Chicago met 6x6 aandrijving via een vijfversnellingsbak met tussenreductiebak, werd in 1941 in productie genomen en vormde tot het eind van de oorlog Amerika's standaardtype in de vier ton klasse. De driesser werd in een oplage van circa 10.500 exemplaren gebouwd en was uitgerust met een Hercules FXC 8,67 liter zescilinder in lijn. Bij een maximaal toerental van 2300 omw/min bracht de benzinemotor 106 pk vermogen op. Omdat de geallieerde luchtmacht nogal wat spoorwegverbindingen had platgegooid, maakten de vrachtwagenchauffeurs (in de meeste gevallen Afro-Amerikanen) overuren op de Red Ball Highway. Deze met grote rode cirkels gemarkeerde en voornamelijk voor eenrichtingsverkeer gebruikte wegen waren verdeeld in twee hoofdroutes. De noordelijke liep van Saint-Lô via Argentan en Dreux naar Versailles, waar hij gesplitst werd in een route naar Soissons en een naar Sommesous. De zuidelijke route bereikte Saint-Lô via Fonainebleau, Chartres en Alençon. Met korte onderbrekingen voor laden en lossen, bijtanken en onderhoudswerk, reed elke vrachtwagen gemiddeld twintig uur per dag bij een kruissnelheid van 40 km/u, en werd op deze manier dagelijks 12.000 ton goederen naar depots achter het front getransporteerd. Het was slopend werk en het gebeurde dan ook regelmatig dat chauffeurs achter het stuur in slaap sukkelden en van de weg af raakten of ergens tegenaan botsten.

De afdeling logistiek van de geallieerden had zich echter enigszins vergist in de planning van de opmars richting Duitsland. Vooral 'doordouwer' generaal George Patton boekte terreinwinsten die ver voor lagen op deze schema's, zodat de aanvoerlijnen in het gedrang kwamen. Omdat vrijwel alle havens ten noorden van de Normandische invasiestranden door de zich terugtrekkende Duitse troepen onbruikbaar waren achtergelaten, had opperbevelhebber van de geallieerden strijdkrachten in Europa, generaal Dwight D. Eisenhower, zijn hoop gevestigd Antwerpen snel onbeschadigd in handen te krijgen. Tot deze stad met een haven met grote capaciteit van ladingafhandeling bevrijd was, moest alles over de weg van Normandië naar de gebieden ten noorden van Parijs worden gereden. De Diamond-T 968A had een eigen gewicht van ruim acht ton, luchtdrukremmen en een winch. Met volle lading was de topsnelheid tegen de 65 km/u. Het gemiddelde brandstofverbruik bedroeg een liter per 3,5 kilometer. Een helling van 37 graden vormde geen belemmering voor deze zware jongen.



De tweeënehalf tons 6x6 GMC CCKW-353 was de meest gebruikte vrachtwagen van het Amerikaanse leger tijdens de Tweede Wereldoorlog. Van deze 'light-heavy' truck werden er meer dan 800.000 gebouwd, waarvan 562.750 door General

Motors Corporation. De 'Jimmy' zoals de soldaten hem noemden, had een 4417 cc zescilinder kopklepmotor, die bij Chevrolet vandaan kwam en een vermogen van 104 pk bij 2750 omw/min leverde. Volgeladen kon een snelheid van 72 km/u worden bereikt. Het robuust gebouwde werkpaard kon achttien G.I.'s (Government Issue = dienstplichtig soldaat) of anderhalve ton aan vracht vervoeren. Dankzij een transercase of tussen-reductiebak kon ook de vooras worden aangedreven. De winch was in staat om een voorwerp van tienduizend US-pound (4530 kg) vlot te trekken. Het gemiddelde verbruik van de 'Jimmy' was een liter benzine per drieënehalve kilometer.



Niet lang na VE-day (Victory Europe) wist de Nederlandse overheid de hand te leggen op 4235 Amerikaanse vrachtwagens. Deze werden vanuit Noord-Franse dumps naar ons land getransporteerd. Het was een bonte verzameling modellen en uitvoeringen, waarvan vooral de GMC kiepwagen met winch (type CCKW-353 YP-G4112) hard nodig was. Puinruimen en aanvoer van zand en bakstenen voor woningbouw en herstel van wegen waren de hoofdtaken van deze GMC. Ondernemers die er een konden bemachtigen kregen het advies om de vijf ton laadvermogen niet te overschrijden en de carburateur flink terug te schroeven. Na afstelling kon zo'n truck zeker 30 procent zuiniger rijden. De voorwielaandrijving werd meestal afgekoppeld, wat weer ook in het verbruik scheelde. Tal van bedrijven kregen met de komst van deze trucks werk met verlenging van het chassis, inbouw van dieselmotoren en het veranderen van de opbouw. Bij de kiepwagens bevonden zich in de cabine twee hefboomen. Een voor het in werking stellen van de oliepompe voor de kiepinrichting; de ander om de krachtafnemer te bedienen, zodat de laadbak weer omlaag kwam.



Voordat de overheid in oktober 1945 Amerikaanse legertrucks plus vijfhonderd ton aan onderdelen kon bemachtigen, verhuurde of verkocht men Canadese militaire vrachtwagens aan beroepsvervoerders. Het materieel van twee fabrikanten speelden daarbij een hoofdrol; de Ford Motor Company of Canada in Windsor, Ontario, en General Motors Products of Canada Limited in Oshawa, Ontario. Uit deze fabriek kwam ondermeer de Chevrolet C15A 4x4 met een 85 pk zescilinder kopklepmotor, vierversnellingsbak en hydraulische remmen. Dit werkpaard werd tijdens de oorlog ingezet voor het vervoer van manschappen en materiaal. Ook werden ze als ambulance, leverancier van elektriciteit (m.b.v. een extra gemonteerde generator) en als tank-, of kraanwagen gebruikt. De Ford F15A met een vergelijkbare cabine en aandrijving op alle wielen was uitgerust met een 95 pk V8-zijklepmotor. Tot in de jaren vijftig verscheen zo'n voormalige legertruck soms voor de deur om een bestelling steenkool af te leveren. De auteur kan zich de Chevrolet C15A en de Ford F15A nog goed voor de geest halen toen hij in Amsterdam Oudwest opgroeide. De dertigkilo juten zakken met eierkolen of antraciet werden door een paar beroete mannen op de rug naar tweehoog boven gesjouwd en door het halletje en de keuken (waar ma oude kranten op de vloer had gelegd), naar de veranda gebracht waar de brandstof in een witgeschilderd houten kolenhok werd gestort. In die tijd waren dit soort anderhalf tonners zeer gewilde vrachtwagens bij het bedrijfsleven, dat moeilijk aan goed materiaal kon komen. Omdat de kolen doorgaans 's zomers werden afgeleverd, konden de bringers zich prettig verkoelen door de voorruit geheel open te klappen. Naast particulieren had ook ons leger werk voor de Canadese trucks tijdens de 'politioenele acties' in Nederlands-Indië.



Zaterdagavond 31 januari 1953. Een stormdepressie met orkaankracht uit het noordwesten in combinatie met springtij zou deze datum in het geheugen van een hele generatie griffen. Langs de kust van Zuid-Holland en vooral in Zeeland braken op meer dan vierhonderd plaatsen de dijken door. Zeer uitgebreide stukken land kwamen hierdoor onder water te staan met een groot verlies aan mensenlevens. De zwaarst getroffen gemeenten waren Oude Tonge op Goeree-Overflakkee, Nieuwerkerk op Schouwen en Stavenisse op Tholen. Uiteindelijk koste de ramp het leven van 1835 mensen en vele tienduizenden dieren.

Bij het moeizame reddingswerk werd ook de GMC DUKW-353 ingezet. Het grootste amfibievoertuig uit de Tweede Wereldoorlog was een 6786 kg zware zeswieler met een totale lengte van 9,30 meter, een door de motor aangedreven schroef en een zeevaardige classificatie van verzekeringsbedrijf Lloyds of London. Het onderstel en de 4417 cc zescilinder kopklepmotor van 104 pk was afkomstig van de eerder beschreven GMC 2,5 tons truckserie. In 1941 was met het oog op de komende landingen op Sicilië, het Italiaanse vasteland en in Normandië nogal haast gemaakt met de ontwikkeling van de GMC DUKW-353. Te water was de actieradius tachtig kilometer wanneer de transmissie in de derde

versnelling stond. Op de droge kon de 'Duck' (zijn bijnaam) een afstand van 385 kilometer overbruggen. Onder het rijden kon de bandenspanning (formaat 11.00-18) worden aangepast aan het soort wegdek, terwijl de topsnelheid in de vijfde versnelling tachtig km/u bedroeg. Het brandstofverbruik op land schommelde rond de liter benzine per drie kilometer. De remmen waren hydraulisch uitgevoerd met luchtdrukbekrachtiging (Hydrovac) en de winch kon ongeveer vijf ton trekken.

