

**Frank H. M. van der Heul**

# **Prachtig Plaatwerk**

**Episode 1945-1965**

**Deel 1**



Frank H. M. van der Heul



# Prachtig Plaatwerk

Episode 1945-1965

Deel 1



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht  
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)

ISBN/EAN 978-94-90495-11-4  
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 schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright ©: Frank H. M. van der Heul  
eerste druk februari 2014  
Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: studio Roadmaster  
Omslagfoto's van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen  
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever.  
E-Mail: [frankh.m.vanderheul@hetnet.nl](mailto:frankh.m.vanderheul@hetnet.nl)

## **Inhoud**

Inleiding	7
De vormgeving die verdween	23
Panhard Dyna	25
Ford V8 Vedette	28
Healey en Austin Healey	33
Willys-Overland militaire jeep en Jeepster	38
Volugrafo Bimbo	44
Bunger prototype	45
Messerschmitt KR175 Kabinenroller	46
Studebaker Champion en Commander 'spinnernose'	49
Renault 4cv	53
BMW 502 V8	58
Buick modelserie 50 Super	65
Ford Anglia, Prefect en Popular	68
Tatra 87, Tatra 600 en 603	71
Tatra fabrieksmuseum in Kopřivnice, CSSR	71
Nash 600 Super Special Airflyte	79
Nash Rambler en Metropolitan	81
Peugeot 203	87
Chevrolet assemblage in Antwerpen	91
Assemblage in Nederland	97
Morris en MG	101
Henry J. compact car	111
Kaiser-Darrin DKF-161 sport	117
Moskvitch 400	120
Austin A-40 Sport	124
Een halve eeuw Eend	128
De wereld van DKW	134
Grootste 'rijdend' museum	140

De GROTE VIER eindelijk bijeen!



4

Hydraulische remmen

4

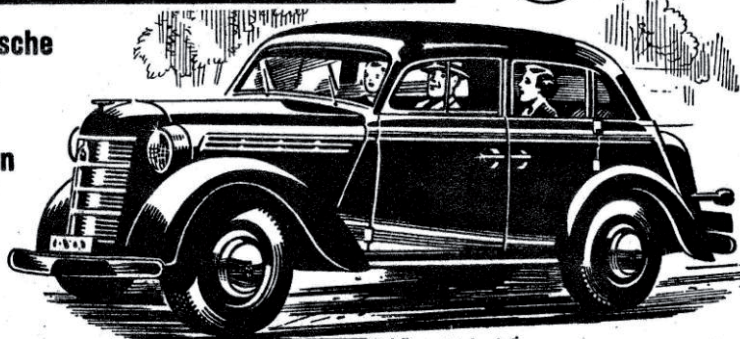
Versnellingen onder stuur

4

Portieren

4

Cylinder-zijklepmotor 27 P.K.



PRIJS

VIER VIEREN Fl. 4.444.-

Onderdelen te allen tijde uit voorraad leverbaar. Desgewenst onderdelenpakket bij iedere wagen beschikbaar.

Importrice



(MOSKVITCH)  
Automobielen

AUTO- & MOTORDEELEN IMPORT

Gerrit v. d. Veenstraat 118-120, Amsterdam - Tel. 97689-713728  
Showroom: Weetersingschans 89 (tegenover Rijksmuseum)

DEALERS OVER HET GEHELE LAND

## Inleiding

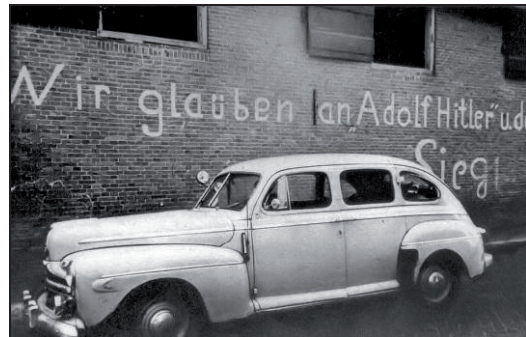


Op de kop af 333 dagen nadat de eerste Canadese troepen tijdens D-day op Juno Beach in Normandië aan land gingen, was in Amsterdam het lang verwachte moment aangebroken. De intocht werd in 1980 nog eens feestelijk overgedaan en ook ditmaal waren Canadese veteranen van de partij. De uit vierentachtig militaire oldtimers van de Vereniging 'Keep them Rollin' bestaande stoet werd voorafgegaan door een doedelzakband. Direct daarachter reed een Ford GPW jeep met daarin kolonel Bell Irving. De voormalige commandant van de militaire politie van het korps Seaforth Highlanders of Canada maakte op dinsdagmorgen 8 mei 1945 deel uit van een circa twintigduizend man Canadese troepen die de hoofdstad via de Berlagebrug binnentrokken. Een eenvoudige koperen plaquette op het brugwachterhuis herinnert aan deze historische gebeurtenis. (foto auteur).

In het voorjaar van 1945 werd de bevrijding van Nederland uitbundig gevierd. Maar toen het feestrumoer eenmaal verstomde werd het tijd om een balans op te gaan maken. Na vijf jaar terreur en onderdrukking bleek ons land heel wat kwijt te zijn. Naast blinde vernielzucht was roofzucht ook een tweede natuur van de bezetter geweest. Georganiseerde diefstal van Duitse kant tijdens de achterliggende jaren kon worden onderscheiden in roof door koop, roof door arisering, roof door deviezencontrole, roof door verplichte liefdadigheid (de zogeheten Winterhulp), roof door verbeurdverklaring, roof door dwangmatige inlevering, roof door vordering, roof door aanstelling van bewindvoerders, roof door eisen van schadevergoeding, roof door herordering van verenigingen en stichtingen en niet in de laatste plaats door individuele diefstal. Zo bleken Duitse krijgsgevangenen die na de capitulatie op weg naar de *Heimat* in samenwerking met Canadese eenheden bij de Nederlandse grens werden gecontroleerd, een aanzienlijke buit bij zich te hebben. Tot wat de haveloze bende in de gauwigheid achterover had weten te drukken, maar bij de grensposten moest achterlaten, hoorden 13.293 fietsen, 4589 (motor)voertuigen, 4766 paarden, 21.647

radiotoestellen, 200.000 sigaren, 34.473 kilo voedsel, 181.440 kilo kunstmest, 27.216 kilo staaldraad, 725.760 kilo aan geneesmiddelen en andere medische artikelen en acht compleet uitgeruste veldhospitaal.

Na de bevrijding kwam het tot de volgende becijfering. Wanneer bij het geroofde materiaal nog het door oorlogshandelingen vernielde werd opgeteld, waren de verliespercentages als volgt: stoomlocomotieven 84 procent, elektrisch materiaal 100 procent, spoorwegrijtuigen 94 procent, goederenwagens 98 procent. Voor de oorlog beschikte het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over 53.000 vrachtwagens en 4500 autobussen, waarvan er respectievelijk 38.800 en 3800 door de bezetter waren gevorderd, afgeschreven of door oorlogsgeweld vernield. De schade aan onroerend goed was eveneens enorm: 70.000 woningen, 12.000 woningen met bedrijfsruimte, 8360 boerderijen, 75 grote, 1100 middelgrote en 1600 kleine bedrijfspanden, 200 kerken, 220 kerkelijke gebouwen, 20 particuliere ziekenhuizen en 45 jeugdhuizen waren volledig verwoest. In het jaar dat de Tweede Wereldoorlog uitbrak bestond het nationale wagenpark uit 99.986 personenauto's. Bij telling na de bevrijding bleek dat er 66.000 door oorlogsgeweld, afschrijving en vordering waren verdwenen. Wat resteerde was in de meeste gevallen aan vervanging toe.



Een Nederlandse sloperij kort na de bevrijding. Links een op steenkool of hout gestookte gasgenerator. Het was een vuile handen makend en op de keel slaand alternatief uit een periode dat benzine voorbehouden was aan de Duitse bezetter en zijn handlangers. Rechts een ontmantelde Ford V8 model 1937 sedan. Rechts: een Ford 69A V8 Fordor sedan ergens in Nederland bij een muur met een achtergebleven nazileuze van iemand die tot op het laatst in de eindoverwinning van het Derde Rijk bleef geloven. (coll. auteur).

De belangrijkste wegen waren beschadigd, bruggen opgeblazen en het treinverkeer lag stil. Het was duidelijk dat er snel iets moest gebeuren. Een van de eerste stappen van de overheid om het wegvervoer weer op gang te brengen, was de aankoop van 4235 militaire trucks van de Foreign Economical Administration (FEA), het Amerikaanse bureau voor economische hulpverlening. De vrachtwagens verkeerden in uitstekende tot goede staat en waren afkomstig uit dumps in Noord-Frankrijk. Daarnaast wist de overheid de hand te leggen op vijfhonderd ton aan onderdelen. Na reparatie en/of afstelling werden deze trucks aan particulieren verkocht via verdeelcentra in Deelen en Enschede. De meeste 'oude stompen' met vrij weinig mijlen op de teller waren op alle zes de wielen aangedreven typen CCKW-353 van General Motors Truck Company. Behalve dit standaard werkpaard van het Amerikaanse leger nam de Nederlandse overheid ook een aantal zescilinder Studebakers en van de Ford Motor Company of Canada in Windsor, Ontario, afkomstige legervrachtwagens over. Deze waren van het type 4x2 Ford F15A met een 95 pk V8-zijklepmotor en uitgevoerd met een stuurwiel van zwart hardrubber. Tot de nieuwe afnemers van deze Fords die tijdens de oorlog voor troepenvervoer en als ambulance, kraan- of tankwagen en leverancier van



elektriciteit (met een extra gemonteerde generator) hadden gediend, hoorden onder meer kolenboeren die in het zomerseizoen aan huis bezorgden.

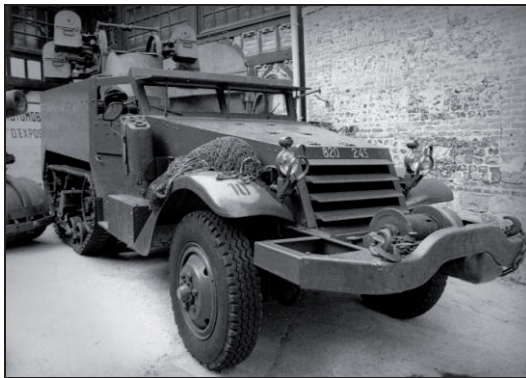
Voor wat de automobilist betrof, lagen de zaken beduidend minder simpel. Vrijwel iedere Europese fabrikant was door vijf jaar oorlogsgeweld aangeslagen en men had de handen vol aan puin ruimen en wederopbouw. Door een groot gebrek aan deviezen paste de Nederlandse overheid een aankoopvergunningenbeleid toe, dat bepaalde wanneer iemand aan de beurt was. Wie het voertuig zakelijk gebruikte kreeg voorrang op de ellenlange lijst. Wie na verloop van tijd bericht kreeg dat het zover was, hoefde overigens niet naar de dealer van zijn favoriete merk te snellen om een auto uit te kiezen. De Rijksverkeersinspectie maakte de dienst uit en men kreeg een wagen toegewezen uit de op dat moment bestaande voorraad. Er ontstond een zwarte markt voor aankoopvergunningen en in bepaalde gevallen werden grif bedragen tot tien mille betaald om er aan te komen. Naast deze illegale praktijken werd in de grote steden ook grof verdiend aan consumptieartikelen die zo kort na de oorlog niet in de winkel verkrijgbaar waren.



Een 6 x 6 GMC CCKW-352 legertruck met winchinstallatie waarmee de 'Jimmy' zoals het werkpaard van het Amerikaanse leger werd genoemd, ruim vier ton kon verplaatsen. De 4414 cc zescilinder lijnmotor leverde 104 pk vermogen en met een tankinhoud van 40 US gallon had de robuuste doordouwer een actieradius van 480 kilometer op de gebaande weg. De toegestane maximumsnelheid was 72 km/u en de elektrische installatie bestond uit een zes-volts systeem. Rechts: De GMC CCKW-353 kon achttien G.I.'s (Government Issue = dienstplichtig soldaat) vervoeren en met inschakeling van de transfer-case (tussenreductiebak) kon ook de vooras worden aangedreven. (foto's auteur).

In de zomer van 1945 besloot de pas benoemde hoofdcommissaris van politie in Amsterdam, Hendrik Adrianus Johan Gerard Kaasjager, om de zwarte straathandel die de spuigaten uitliep, met kracht de kop in te drukken. Een hoofdinspecteur, vierenveertig agenten en twee in de rechten afgestudeerde inspecteurs waren voor deze operatie vrijgemaakt, en zouden eens en voorgoed afrekenen met illegale slachtingen, het vervalsen van bonnenboekjes, prijsopdrijving en ontduiking van het distributiesysteem en de belasting. In de tweede helft van dat jaar werden er in de hoofdstad 2900 processen-verbaal opgemaakt en 363 van zwarte handel verdachte personen voorgeleid aan de officier van justitie. De in beslag genomen goederen bestonden onder meer uit driehonderdduizend sigaretten, vijfduizend sigaren, vierduizend kilo shag, veertienduizend kilo vlees, ruim duizend flessen jenever en voldoende champagne om ruim vijfhonderd schepen mee te dopen. Het aantal in beslag genomen

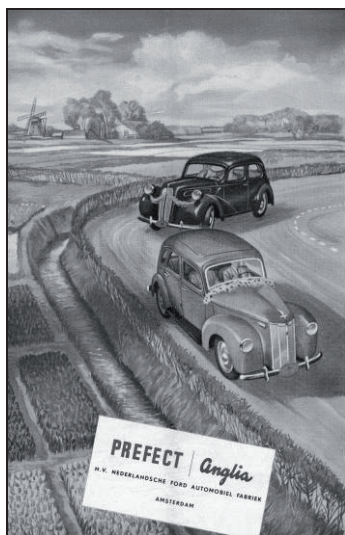
wollen en nylonkousen had meer dan duizend vrouwen dolgelukkig kunnen maken. Volgens een politiewoordvoerder was dit echter maar een fractie van wat er zoal op de zwarte markt circuleerde. Het was spijtig dat het rijdend materieel van de speciale opsporingsbrigade zo makkelijk herkenbaar was. In plaats van met een stokoude walmende DKW tweetaktauto en zwart gemoffelde dienstfietsen met een dubbele bovenstang, zou de jacht op de criminelen betere resultaten opleveren met pijlsnel accelererende achtcilinder Fords. Elders in het land nam de zwarte handel een nog grotere vlucht. Langs de grens met Duitsland verdienden sommigen een vermogen aan koffiebonen (800 tot 1000 mark per kilo), cacao, boter, suiker, zeep, paarden, koeien, machineonderdelen, auto's en tabak. Om Amerikaanse en Engelse sigaretten werd in het voormalige Derde Rijk gevochten en betaalde men grif tegen de zeven mark per sigaret. Bij nacht en ontij opererende smokkelaars kenden de onbewaakte grensovergangen op hun duimpje. In gebieden waar sprake was van wegversperringen, maakten sommige criminelen daar korte metten mee met uit een legerdump afkomstige hafrupsvoertuigen van The White Motors Incorporated uit Toledo, Ohio.



Een na D-day in Frankrijk achtergebleven White M13 met vierloops luchtdoelgeschut in de laadbak. Dit 41.170 keer gebouwde hafrupsvoertuig was uitgerust met een watergekoelde zescilindermotor van 147 pk. Het betreffende exemplaar maakt tegenwoordig deel uit van de collectie van het Musée Automobiles et Militaire de Normandie in Clères - Seine Maritime. Rechts: destijds niet alleen door smokkelaars gebruikt, maar ook geschikt als kraanwagen. Een oude stomp van fabrikant White in de Amsterdamse Bijlmermeer. (foto's auteur).

Op 13 september 1945 kondigde de minister van Financiën Piet Lief tinck een geldsanering af. Dertien dagen later werd al het munt- en papiergeld ongeldig verklaard en bank- en girotegoeden geblokkeerd. Van het Centraal Distributiekantoor kreeg elke Nederlander nieuwe muntbiljetten van een en tweeëneenhalve gulden tot een waarde van tien gulden. In ruil voor dit zogeheten 'tientje van Lief tinck' moest eenzelfde bedrag aan oud geld worden ingeleverd. In de week tot 3 oktober werden geen lonen uitbetaald en werd een algemene bezitsregistratie ingevoerd, waarbij het bankgeheim tijdelijk werd opgeheven. Het gevolg van de geldzuivering was een wedloop op Gouden tientjes en op buitenlandse valuta en aandelen aan toonder. Zwarthandelaren, voormalige bunkerbouwers en andere collaborateurs die grof aan de bezettingstijd hadden verdiend, meldden zich prompt bij arbeidsbureaus om aan een alibi te komen. Diezelfde maand kondigde de overheid een loonmaatregel af, waarbij het minimumbudget voor een gezin met twee opgroeiende kinderen werd vastgesteld op drieëndertig gulden en tweeënvijftig cent per week. De geluksvogel die een spreekwoordelijke 'Oom Piet' in het niet door de oorlog verarmde Amerika had wonen, kon de streng gereguleerde distributie omzeilen en voedselpakketten via kruideniersketen De

Gruyter laten sturen. Wie niet tot die gelukkige groep hoorde, was veelal aangewezen op de zwarte markt, om tegen peperdure prijzen of ruilgoederen wat extra's te kunnen kopen.



In Amsterdam geassembleerde Britse Fords met bloemenslingers uit de Bollenstreek als blikvanger in een advertentie uit 1950. (coll. auteur). Rechts: een tot nieuwstaat gerestaureerde Ford 79A Fordor sedan met een V8-zijklepmotor van 100 pk, die in 1947 werd ingereden door een dierenarts uit Bergen in Noord-Holland. In genoemd jaar bestond het Nederlandse wagenpark uit 68.294 auto's, waarvan 54 procent afkomstig was uit de Verenigde Staten. (foto auteur).

Toen president-directeur van de N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek benoemde C.G.F. Stenger en zijn staf kort na de bevrijding het montagebedrijf weer betraden, werd er aan de Hemweg in Amsterdam een onvoorstelbare chaos aangetroffen. Na de inname van Antwerpen door eenheden van het Tweede Britse leger op 9 september 1944, een wapenfeit waarmee de eerste grote havenstad na D-day onbeschadigd in handen van de geallieerden viel, had de bezetter niet gearzeld om het complete machinepark van de Fordfabriek op de trein te zetten. Na de Duitse capitulatie was het bedrijfsterrein bij het Noordzeekanaal enige tijd als *Sammelstelle* (opvangcentrum) gebruikt voor officieren en manschappen van de Kriegsmarine die zich hadden overgegeven aan Canadese troepen. Het hol klinkende en op sommige plaatsen nog met camouflagenetten overtrokken bedrijfscomplex dat Stenger en zijn staf betraden, was omringd met kleine schuilbunkers. De zwart geschilderde ramen hadden de fabriek tijdens de oorlog tegen nachtbombardementen van de Britse Royal Air Force moeten beschermen. Directie en werknemers vroegen zich af hoe lang het wel niet kon gaan duren voordat men weer aan de normale taken kon beginnen.

In de achterliggende jaren was Ford in Amsterdam niet stilgelegd. Werknemers waren voor de keus gesteld om het bedrijf draaiende te houden voor het Duitse oorlogsapparaat, of om zich te melden bij een inschrijvingsbureau van de *Arbeitseinsatz* - een ander woord voor dwangarbeid in Duitsland onder mensonwaardige en veelal gevaarlijke omstandigheden. Wie hier geen gevolg aan gaf, moest onderduiken om niet tijdens een razzia te worden opgepakt. In de bezettingstijd stond de fabriek aan het Noordzeekanaal onder supervisie van kaderleden van Ford-Duitsland en waren halfrupevoertuigen van het type V3000 S/SSM geassembleerd. In de officiële Wehrmachtterminologie heette deze tussen 1942 en 1944 gebouwde Ford 2t Sd. Kfz. 3 MT Gleisketten-Lastkraftwagen, maar de soldaten die er mee omgingen hadden het doorgaans over het *Maultier*. De aan de Hemweg en in Keulen en bij Mathis-Ford in Straatsburg samengestelde halfrupevoertuigen met een 95 pk V8 van 3,9

liter, die zowel in de zinderende hitte van de Noord-Afrikaanse woestijn als aan het in de lange winters bitterkoude Oostfront in de Sovjet-Unie dienst deden, waren tweetonners met een vijfversnellingsbak en een klimvermogen tot 20 procent. Behalve als vrachtwagen werd het 6,33 meter lange ‘muildier’ ook ingezet als kraanwagen en als pantservoertuig met een raketinstallatie in de laadbak. Terwijl de Nederlandse Fordfabriek voor het eerst in de bedrijfsgeschiedenis zelf onderdelen had gefabriceerd, was de kans op geallieerde bombardementen toegenomen. In tegenstelling tot de fabrieken van Mathis, Citroën, Renault, General Motors S.A. in Antwerpen, Volkswagen, Daimler-Benz, Opel, Ford in Keulen-Niehl en Ford in Dagenham aan de Thames, was het Amsterdamse bedrijf dit echter bespaard gebleven. Naast het universele halftrupsvoertuig assembleerde men tevens de niet op alle wielen aangedreven Ford V3000S, een vrachtwagen die in de eindfase van de oorlog door gebrek aan plaatstaal veelal was voorzien van een zogenaamde *Einheits cabine* - een uit hout en hardboard samengestelde bestuurderscabine.

De ontmantelde fabriek bij het Noordzeekanaal waar men dankzij uitbreidingen voor de in 1939 in productie genomen middenklasser Mercury en de Ford Taunus over een werkoppervlak van twintigduizend vierkante meter beschikte, werd gedurende de zomer en herfst van 1945 grondig schoongemaakt en hersteld. Omringende schuilbunkers werden gesloopt en de verduisteringsverf met man en macht van de vele ruiten verwijderd. *Conveyors*, beter gezegd verzamelbanden, elektromotoren van de moffelafdeling, afzuiginstallaties, pneumatische stanspersen, lasmachines, installaties voor het proefdraaien van motoren, draadsnijapparaten, industrienaaimachines, verfspuiten en verfmengketels waren niet meer te achterhalen in het inmiddels door de vier geallieerde naties de Verenigde Staten, Engeland, Frankrijk en de Sovjet-Unie bezette Duitsland. Gelukkig arriveerde datzelfde jaar nog vervangende apparatuur uit de Verenigde Staten en uit Dagenham in het graafschap Essex, waar de Ford Motor Company Limited de oorlog zonder onherstelbare bomschade was doorgelopen. Nadat alles opnieuw was ingericht en proefgedraaid, kon in Amsterdam de rode draad weer worden opgepakt en reed de eerste naoorlogse Ford V8 sedan op 27 mei 1947 van de eindmontageband.



Advertentie van de N.V. Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabriek uit 1950. In dat jaar kon men op de RAI-autotentoonstelling in het houten semipermanente gebouw in de Amsterdamse Ferdinand Bolstraat even wegdromen bij een Kaiser Special sedan met een 3,72 liter zescilinderzijklepmotor van 100 pk en een prijs van 11.735 gulden. (coll. auteur). Rechts: een Kaiser K 101 Custom sedan uit 1948 met een 112 pk zescilinder zijklepmotor uit de collectie van de William F. Harrah Foundation - National Automobile Museum - in gokstad Reno in de staat Nevada. (foto auteur).

Wie Henry John Kaiser in 1895 zou hebben ontmoet, had niet kunnen vermoeden dat deze tengere, onhandige en verlegen dertienjarige uit Sprout Brook in de staat New York nog eens leiding zou geven aan een wijdvertakt industrieel imperium, dat aan meer dan tweehonderdduizend mensen werk bood. Na de spreekwoordelijke twaalf ambachten en dertien ongelukken klampte Kaiser op een zekere dag de eigenaar van een fotozaak aan met het voorstel dat hij diens winst binnen twee maanden kon verdrievoudigen. Lukte hem dit, dan wilde Kaiser de helft van de extra verdiensten. Als eerste begon hij met het opplakken van affiches, waarop stond dat foto's binnen vierentwintig uur konden worden afgeleverd. Hoewel zijn werkgever dit voor onmogelijk hield, bewees Kaiser het tegendeel. Terwijl hij soms achttien uur aan een stuk doorwerkte, bedacht hij en passant een manier om foto's aan de lopende band te kunnen afdrukken. Na zijn proeftijd was de winst vrijwel verviervoudigd, en werd Kaiser compagnon in de zaak. Gedreven door vurige ambitie en een onuitputtelijk doorzettingsvermogen ontwikkelde Henry J. Kaiser zich tot succesvol ondernemer met belangen in de Amerikaanse cement- en aluminiumbranche, en vestigde hij zijn reputatie met de bouw van verschillende grote stuwdammen, aquaducten en tunnels, en met de aanleg van het eerste stuk snelweg in Cuba. Een van zijn stelregels was: 'Wie succes wil hebben, moet zich volledig inspannen en zich door niets laten afleiden'.

Terwijl Duitse duikboten op de Atlantische Oceaan een slachting aanrichtten onder de zwak beschermde konvoeien, kwam de zestigjarige, inmiddels vrijwel kale en nogal corpulente Henry J. Kaiser op een ambitieus idee. Het resulteerde in het 'Emergency-Programm'- een versneld uitgevoerd project binnen het kader van het sinds 1939 lopende scheepsbouwprogramma van de United States Maritime Commission. Er moesten meer vrachtschepen van stapel lopen dan er vernietigd konden worden. Kaiser die de reputatie had dat alles wat hij ondernam ruim binnen de afgesproken contracttermijn werd opgeleverd, werd de drijvende kracht achter het aan lopende band gebouwde EC2-S-C1 type (E staat voor noodprogramma, C voor vracht, S voor stoom en C1 voor het scheepsformaat). Het Liberty-schip had een lengte van 134,57 meter, een beladen diepgang van 8,48 meter, een breedte van 17,35 meter, en een waterverplaatsing van 14.257 ton. De bemanning telde vierenveertig koppen. Model voor dit eenheidsschip zonder franje en met een gemiddelde prijs van 1,6 miljoen dollar, vier ruimen met een laadvermogen van 9146 ton, zeven waterdichte dwarsschotten en een vierbladige schroef, stond het Britse standaardschip voor de wilde vaart. Het prototype ervan was in de economische crisisjaren dertig bij scheepsbouwwerf J.L. Thompson in North Sands (Sunderland) ontwikkeld. Een eerste proeve van kunnen, de 9.300 brt metende en kolengestookte *Embassage*, was in 1935 in de vaart gebracht.

Op 27 september 1941 liep de *Patrick Henry* van stapel bij Bethlehem-Fairfield Shipyards Incorporated in Baltimore, Maryland. Het eerste Liberty-schip in een reeks van 2682 exemplaren was vernoemd naar een Amerikaanse patriot en politicus, die tijdens de onafhankelijkheidsoorlog tegen de Britten in 1775 had uitgeroepen: 'Geef me de vrijheid of de dood.' Het geheim achter het Liberty-schip, bijgenaamd 'lelijke eend', was assemblagebouw, die ontleend was aan de auto-industrie. Zoveel mogelijk componenten werden in hiervoor gespecialiseerde bedrijven aan de wal voorbereid en vervolgens met opleggers en per spoor naar een van de achttien over de Verenigde Staten verspreide afbouwerven getransporteerd. Twintig fabrikanten waren door de Amerikaanse overheid gecontracteerd voor de levering van 2500 ipk driecilinder triple-expansiemachines met twee oliigestookte ketels, die het Liberty-schip voorstuwden met 11 zeemijl/uur. Het kostte circa 105.000 manuren om een 'Emergency type Cargo Ship' te bouwen, maar het kon sneller. Zo waren president Roosevelt en Henry J. Kaiser in september 1942 aanwezig bij de stapelloop van de *Joseph N. Neal*. Het schip was in 10 dagen geassembleerd door de werknemers van een van Kaisers werven, de Oregon Ship Building Corporation in Portland. Op 12 november 1942 werd met de *Robert E. Peary* een nieuw wereldrecord gevestigd. Vier dagen, 15 uur en

28 minuten na de kiellegging, liep het volledig afgebouwde schip bij Permanente Metals Corporation (Shipbuilding division), No. 2 Yard in Richmond, Californië van de helling. Een goed jaar na de stapelloop van de *Patrick Henry* waren 597 'klaar terwijl u wacht'-schepen afgeleverd, en werd voor de eerste keer de op de Atlantische Oceaan vernietigde tonnage overtroffen door de hoeveelheid nieuwbouw. In 1943 liepen elke maand 140 Liberty-schepen van stapel, en van dat productietempo hadden Duitsland, Italië noch Japan het terug. Het verhaal gaat dat iemand op zekere dag op een werf kwam om een Liberty-schip naar goed gebruik met champagne te dopen. Het bewuste schip was nog niet klaar, maar een gevatte Henry J. Kaiser adviseerde de dame in kwestie om vast met de fles te gaan zwaaien. Al met al produceerden de onder controle van Kaiser staande werven aan de Amerikaanse westkust tijdens de oorlog 1490 schepen, waaronder vijftig hulpvliegdekschepen voor konvoobewaking. Het totaal stond vrijwel gelijk aan een derde van alle vrachtschepen die in deze periode op Amerikaanse werven van stapel liepen. De 'Miracle Man' en 'America's Number 1 Industrial Hero', waren bijnamen die de media aan Kaiser gaven. President Franklin Delano Roosevelt was dermate onder de indruk van de industriële wervelwind, dat hij in 1944 serieus overwoog om Kaiser te vragen zich beschikbaar te stellen voor het vice-presidentschap.

Met het einde van de oorlog verviel ook de vraag naar Liberty-schepen. Henry J. Kaiser was inmiddels toe aan een welverdiend pensioen, maar hij had geen zitvlees en besloot autofabrikant te worden. In juli 1945 regelde de oprichter van de Bank of America een ontmoeting tussen Kaiser en Joseph Washington Frazer, president van jeepfabrikant Willys-Overland en een automan met meer dan dertig jaar ervaring. Twee weken later werd de oprichting van Kaiser-Frazer Corporation bekend gemaakt. In verband met het gunstige belastingklimaat werd voor Nevada als plaats van hoofdvestiging gekozen. Voor de productie van personenwagens die het marktmonopolie van Ford, General Motors en Chrysler moesten doorbreken, huurde de onderneming van de federale overheid een door de Ford Motor Company tijdens de oorlog gebruikte assemblagehal in het oostelijk van Detroit gelegen Willow Run. In dit bedrijfscomplex stond de langste verzamelband ter wereld en had Ford enige duizenden viermotorige Consolidated B-24D Liberator bommenwerpers gemonteerd. Na een succesvolle start vielen de verkoopresultaten van Kaiser-Frazer echter tegen en werd een exportprogramma voor de West-Europese markt op stapel gezet.



De eindmontagehal van de Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabrieken N.V. aan de Sluisjesdijk in Rotterdam. Het Amerikaanse concern investeerde 200.000 dollar in de fabrieksuitrusting en het overige kapitaal werd ingebracht door een consortium van banken en havenbaronnen. Het door Gemeentewerken gebouwde bedrijfscomplex aan de Waalhaven, dat aan circa 250 mensen werk bood, besloeg een oppervlakte van 9217 vierkante meter met inbegrip van terreinbestrating, riolering en afrastering. (coll. auteur). Rechts: een Frazer F486 Manhattan sedan met een 112 pk zescilindermotor van Continental, die in 1948 bij de NeKaf is geassembleerd. (foto auteur).

Het nieuws over de val van Antwerpen op 4 september 1944 bracht Adolf Hitler in een staat van verdooving. Zo wit als een doek liet hij zich in een leunstoel vallen en zweeg minuten lang, zonder dat iemand van de generale staf het woord dorst te nemen. Toen hij weer bij zijn positieven was gekomen, kreeg Hitler een aanval van razernij en kwam het *Führerbefehl* dat Antwerpen en alle grote havensteden ten noorden van de Schelde met de grond gelijk moesten worden gemaakt. De blinde vernielzucht in het Amsterdamse havengebied werd naar het prijspeil van 1945 op tachtig tot honderdtwintig miljoen gulden, en ook in de Maasstad was een speciaal uit Duitsland overgekomen *Sprengkommando* grondig te werk gegaan. De Rotterdammers waren door nachtelijke explosies uit hun slaap gehouden. Overdag trilden en schommelden de huizen. Overal op straat lag glas. Aan kademuren, loodsen en pakhuizen, kranen en laadbruggen, opslagtanks en laadbruggen, was onvoorstelbare schade toegebracht. De lengte van de havensporen, die in het jaar van de Duitse aanval op neutraal Nederland op tweehonderddertig kilometer kon worden gesteld, was bij de bevrijding tot honderddertig kilometer ingekrompen. Aan de Sluisjesdijk bij de Waalhaven stonden de verwrongen restanten van twee loodsen van de Holland-Amerika Lijn. Voor de loods San Francisco waren na de bevrijding al maritieme plannen gemaakt. De loods Cuba-Mexico zou na herbouw echter goed kunnen dienen als assemblagebedrijf van het Kaiser-Frazer concern, waarmee de gemeente in gesprek was geraakt. Meerdere havensteden kwamen hiervoor in aanmerking, maar de beslissende factor was waar in de kortst mogelijke tijd een geschikt bedrijfscomplex beschikbaar kon zijn. Nadat Gemeentewerken in opdracht van het Rotterdamse Havenbedrijf een onderzoek had ingesteld, kon worden gesteld dat van de restanten een loods kon worden gemaakt met een lengte van honderdzesenzeventig meter en een breedte van vierenveertig meter. De bouw kon binnen een half jaar worden voltooid. Dit gegeven bracht de onderhandelingen met de Amerikanen in een stroomversnelling. Overeengekomen werd dat Kaiser-Frazer tweehonderdduizend dollar in het machinepark zou investeren en dat de rest van het kapitaal werd ingebracht door een consortium van banken en havenbaronnen. Op 30 mei 1948 ging de eerste heipaal de grond in en zeven maanden later verliet de eerste auto de fabriek aan de Sluisjesdijk op de noordelijke kop van de Waalhaven, die aan ongeveer tweehonderdvijftig mensen werk bood.



**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 Automobiellhandel - 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!



‘Direct of spoedig leverbaar’. Advertentie van importeur Pon’s automobiellhandel voor een merk dat hier te lande in 1948 nog maar weinig klanten trok. In dat jaar maakten welgeteld 708 Volkswagen Kevers deel uit van het Nederlandse wagenpark. (coll. auteur). Rechts: een tot 1948 gebouwde Morris Eight serie E saloon met een 918 cc viercilindermotor van 30 pk. In dat jaar waren 2256 exemplaren van dit populaire Britse merk voorzien van een provinciaal kenteken. (foto auteur).

Op dinsdag 10 februari 1948 gingen in Nederland de eerste consumptiegoederen (rijwielen, fietsbanden en serviesgoed) van de bon. De eerste naoorlogse RAI-autotentoonstelling die van 30 april tot 9 mei werd gehouden, trok tegen de honderddertigduizend bezoekers, onder wie prins Bernhard. Voordat men het oude semipermanente houten gebouw in de 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 tweeënehalf steens dikke, zes meter hoge en zesenvijftig meter lange muren op betonnen fundamenteën doorkruisten de tentoonstellingsruimte. Het had de RAI-organisatie circa honderdzeventig mille gekost om het gebouw weer in de oorspronkelijke staat te laten herstellen.

In zijn openingstoespraak stelde 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 zevenentwintigste 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 wagen uit het land van de voormalige onderdrukker. Die situatie zou echter binnen afzienbare tijd veranderen en het was vooral de Volkswagen Kever met een staartgeplaatste luchtgekoelde boxermotor die hier te lande steeds meer kopers trok.



Een bij de Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek geassembleerde V8 Mercury model 89M sedan met Fanny Blankers-Koen. In juli 1948 werd de ‘vliegende huisvrouw’ uit Amsterdam-West de ster van de Olympische Spelen in Londen. De dertigjarige atlete en wereldrecordhoudster verspringen, won vier keer goud en werd na thuiskomst op 4 augustus in triomftocht door haar woonplaats gereden. (coll. auteur). Rechts: een Mercury Series 69M coupé-sedan die in 1946 voor het eerst wegdek onder de banden kreeg en eenveertig jaar later tijdens de jaarlijkse gehouden auto- en onderdelenbeurs bij Hershey in Pennsylvania te koop werd aangeboden. De motor van deze middenklasser van de Ford Motor Company is een V8-zijklepper van 110 pk. (foto auteur).



Op 5 juni 1947 hield minister van Buitenlandse Zaken George Catlett Marshall een toespraak op de campus van de Harvard-universiteit. De voormalige stafchef van het Amerikaanse leger tijdens de Tweede Wereldoorlog verklaarde hierin onder meer: 'Het is een feit dat Europa gedurende de komende drie tot vier jaar veel meer voedsel en andere onmisbare goederen uit het buitenland - en wel in de eerste plaats uit Amerika - moet betrekken, dan het uit eigen middelen betalen kan. Europa moet dus opnieuw hulp op grote schaal ontvangen. Gebeurt dat niet, dan zal een algemene ontwrichting op economisch, sociaal en politiek terrein het gevolg zijn... De rol van de Verenigde Staten zou hierin moeten bestaan, dat wij onze vriendschappelijke medewerking verlenen bij het opstellen van een Europees programma, en later dat programma steunen, zover wij hiertoe praktisch in staat zijn.'

Op 3 april 1948 ondertekende president Harry S. Truman de Foreign Assistance Act 1948, waarna op 16 april het verdrag betreffende de Organisatie voor de Europese Economische Samenwerking (OEES) tot stand kwam. Op 26 april van dat jaar arriveerde de *Noordam* in de Rotterdamse haven en werd uit de ruimen van dit vrachtpassagiersschip van de Holland-Amerika Lijn vierduizend ton tarwe gelost. Het was de eerste zending in het kader van het van het naar Marshall vernoemde plan. Nederland en andere Europese landen zouden met deze Amerikaanse steun in staat worden gesteld om zelf in hun economische behoeften te voorzien. De doelstelling moest binnen het tijdvak april 1948-30 juni 1952 zijn bereikt.

Op 2 juli sloten Nederland en de Verenigde Staten een bilaterale overeenkomst, waarbij Washington zich bereid verklaarde Nederland goederen, diensten en andere hulp ter beschikking te stellen. Nederland verplichtte zich onder meer om maatregelen te nemen tot het opvoeren van productie en productiviteit, het stabiliseren van de munt en het sluitend maken van de staatsbegroting. Op 16 oktober maakte de OEES de verdeling van de 4.875 miljoen dollar voor het eerste Marshall-jaar bekend. Nederland zou van dit bedrag 412 miljoen dollar ontvangen; het was de grootste portie per hoofd van de bevolking (circa 110 gulden per persoon). In 1948 vertegenwoordigde de Marshallhulp zeveneneenhalf procent van het nationale inkomen. Het hulpprogramma, dat voor vijftientig procent uit schenkingen en vijftien procent uit leningen bestond, zou vooral worden gebruikt voor de drooglegging van de Zuiderzee, de ontwikkeling van de landbouw, herstel van industriële bedrijven, waterwegen en het railnet, herstel en nieuwbouw van arbeiderswoningen en de wederopbouw van het tijdens de laatste fase van de Tweede Wereldoorlog zwaar door geallieerde bombardementen en gevechten getroffen Walcheren. De hulp omvatte voor zesendertig procent grondstoffen en halffabricaten, eenentwintig procent machines en voertuigen (waarvan  $\frac{1}{4}$  auto's, inclusief vrachtwagens, autobussen, motoren en onderdelen - circa 5 % van het totaal), twintig procent voedsel (waarvan  $\frac{3}{4}$  tarwe), elf procent veevoer en kunstmest, acht procent brandstoffen, een procent scheepsvracht en drie procent diversen.

De economische bijstand moest de wederopbouw versnellen en de wereldeconomie doen opleven. De Marshallhulp gold ook voor het Oostblok, maar Sovjetdictator Stalin wees het van de hand en verbood Tsjecho-Slowakije dat als enige satellietstaat positief op het voorstel reageerde, om de Amerikaanse hulp te accepteren. Het Marshallplan was op 5 juni 1947 gepresenteerd en voorzag niet alleen in de wederopbouw maar was tevens bedoeld om een stabiel politiek klimaat te scheppen. In Washington was men er van overtuigd dat het communisme een zekere dreiging voor het verzwakte Europa vormde, en niet in de laatste plaats zouden de Verenigde Staten een belangrijke exportmarkt kwijtraken wanneer de Europese economie niet snel zouden worden verbeterd. sneller op de been werd geholpen dankzij het Amerikaans hulpprogramma. Wat Nederland betrof heerste er volgens de Amerikaanse autoriteiten een steeds slechter wordende economische situatie en was de schaarste aan dollars zo nijpend geworden dat minister Liefinck van Financiën op 18 februari 1948 importbeperkingen zou afkondigen. Zonder het Marshallplan zou de invoer met een miljard gulden moeten worden teruggebracht.

Een van de gestelde voorwaarden was een economische samenwerking tussen de Verenigde Staten en Europa, die resulteerde in de Europese Economische Raad. Op 27 januari 1949 organiseerde de commissie 'Autobelangen', waaraan de RAI, de BOVAG en ook de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek deelnamen, in Den Haag een grote demonstratie ten gunste van het Marshallplan. Gedurende vier jaar keerden de Verenigde Staten een bedrag van circa 12,7 miljard dollar uit aan achttien zogeheten Marshall-landen, die zich met het oog op de ontvangen hulp verenigden in de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking. Over de periode van april 1948 tot en met maart 1952 werd de Nederlandse overheid voor 1078 miljoen dollar aan hulp toegekend. Meer dan vierduizend Nederlandse bedrijven importeerden Marshallhulpgoederen en met deze steun in de rug leerde ons land ook de *American way of life* kennen en waarderen. Zo werd de eerste zelfbedieningszaak (de voorloper van de huidige supermarkt) in Nederland in 1948 geopend en zou in de jaren vijftig een kentering plaatsvinden op het gebied van productiviteitsverhoging, verbeterde efficiëntie en van bedrijfsopbouw en -planning.



Een tot nieuwstaat teruggebrachte DKW F-2 Reichsklasse Cabrio-Limousine uit 1934. Het voorwielaangedreven model is uitgerust met een 18 pk watergekoelde tweecilinder tweetaktmotor van 584 cc. Topsnelheid 80 km/u bij een gemiddeld verbruik van 7 liter mengsmering per 100 kilometer. Rechts: een Hotchkiss 411 Berline met hetzelfde bouwjaar tijdens een editie van Festival Historisch Vervoer in Noord-Holland. Achter de hoefijzervormige radiatormantel werkt een watergekoelde viercilindermotor van 2 liter met een vermogen van 50 pk. (foto's auteur).

Het was ook een jaar dat er in de maand juli uitbundig feest werd gevierd, nadat een bij het Hoofddorpplein in Amsterdam-West woonachtige huisvrouw en moeder van twee kinderen niet minder dan vier gouden plakken tijdens de XVIIe Olympische spelen in Londen had gewonnen. Na thuiskomst maakte Fanny Blankers-Koen een eretocht door haar woonplaats met een bij de Hemweg geassembleerde V8 Mercury sedan. Koningin Wilhelmina reed dat jaar in een achtcilinder Cadillac Fleetwood 60 Landauette naar de Nieuwe Kerk in Amsterdam om afstand van de troon te doen ten gunste van haar dochter Juliana.

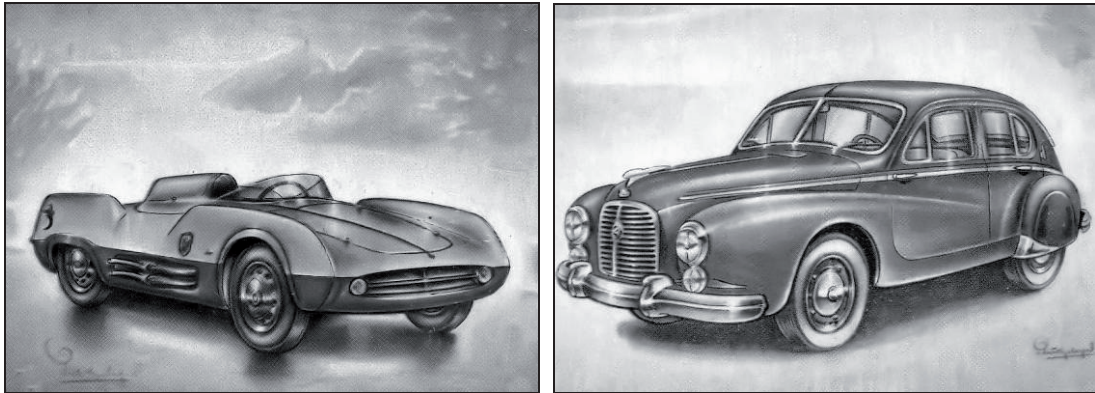
Het was ook het jaar waarin de auteur van Sinterklaas een aubergine- en crèmekleurige Hudson Commodore kreeg. Met deze Dinkey Toy kwam een passie voor de auto op gang, die verder werd aangewakkerd door het verzamelen van plaatjes met prachtige tekeningen van Piet Olyslager in kleur, die op de binnenhulzen van Full Speed Virginia sigaretten waren gedrukt en in het bij de sigarenwinkelier verkrijgbare album *Over auto's en auto-rensport* moesten worden geplakt. Het was een hele klus om de collectie compleet te krijgen. Lang niet iedereen rookte de tamelijk scherpe Britse tabak, maar soms had je geluk en vond je een leeg doosje dat achteloos op straat was gegooid.

In de straat in de Amsterdamse Bos en Lommerbuurt waar ik opgroeide, stonden lange tijd welgeteld zes personenwagens, waaronder een Morris Eight en een DKW F-2 Reichsklasse Cabrio-Limousine met een met kunstleer beplakte carrosserie van multiplex, die de oorlog had overleefd. De merknaam van zo'n voorwielaangedreven tweetaktende pruttelpot stond bij schooljongens bekend als 'Duitse kinderwagen' en 'Duwen kweekt wilskracht'. Het was de periode dat kaas nog per half ons over de toonbank ging, er op jampotjes statiegeld zat, melk los werd verkocht en de elektriciteitsmeter thuis op munten werkte, die bij de drogist moest worden gekocht. Twee keer in de week reed er door de straat waar ik knikkerde, slagbal met rondjes speelde en playerde (een gokspelletje met doormidden gescheurde kartonnen buitenhulzen van Engelse Virginia sigaretten) een Goliath-driewieler en zette mijn moeder een grijsgevekt emailen bakje in het trappotaal. De eigenaar van die tweetaktende bedrijfswagen met open laadbak gooide de inhoud in een zurig riekende juten zak, waarna de schillenboer de broodresten, aardappelschillen en groenteafval aan veehouders buiten de stad verkocht. Televisie was nog een onbekend fenomeen en veel huisgezinnen luisterden 's avonds naar de draadomroep: een schakelkastje met afzonderlijk opgehangen luidspreker, dat van de PTT werd gehuurd en een stuk of zes zenders zonder storing doorgaf.

Behalve die bij het wegrijden grijsblauwe walmen achter zich latende DKW hadden andere burens een auto met draadspaakwielen, op de spatborden gemonteerde koplampen en brede met rubber strips beklede treeplanken. Het was een grote zwarte wagen met vier deuren en een hoefijzervormige radiatormantel met daarop een merkembleem met twee gekruiste kanonslopen en een granaat met brandende lont. Het was een mysterieus teken waarover druk gediscussieerd werd, maar waarvan niemand de ware betekenis kende. Wim, wiens vader de eigenaar van die vooroorlogse Hotchkiss was, stelde nogal bazig dat die kanonslopen alles te maken hadden met het razendsnelle tempo waarmee hun auto op kon trekken. Daar werd in onze kringen - autokenners als wij broekies waren - geen geloof aan gehecht. In de klas bazuinde Wim dat hij binnenkort met de auto op vakantie naar België ging. Op een zaterdagochtend stapte de familie pontificaal in de grondig in de was gezette Hotchkiss en reden ze met een sportief ronkend geluid de straat uit. Toen ik Wim een paar weken later op straat tegenkwam vroeg ik nieuwsgierig of hij met de snelheid van een kanonskogel in Antwerpen was gearriveerd. Hij draaide er eerst en poos omheen voordat het hoge woord eruit kwam. In Utrecht was de radiator als een gek gaan stomen en maakte de uitlaat een hels kabaal. De Hotchkiss was naar een garage gesleept en de burens waren verder met de trein gegaan. Wim had er niet zo moeilijk over hoeven doen, want nogal wat personenwagens verkeerden in zo'n slechte staat, dat ze om de haverklap met lekke banden, versleten lagers, gebroken V-snaren en lekkende radiatoren langs de weg stonden, en in kakiuniform, pet, stofbril en hoge leren laarzen gestoken ANWB-Wegenwachters met hun gele Harley-Davidson Liberator zijspanmotoren de handen vol hadden om pech onderweg te verhelpen.

In 1948 stonden er in Nederland 86.363 personenauto's op een provinciaal kenteken. Het betekende bijna een verdubbeling van twee jaar daarvoor. Het grotendeels verouderde wagenpark, dat tijdens de bezetting door afschrijving, oorlogsschade en vordering van Duitse kant was gedecimeerd, herstelde zich langzaam maar zeker, en bestond in 1951 voor een deel uit op deviezencontingent ingevoerd aantal van 97.045 auto's. Daarnaast waren er 11.846 vrachtwagens, 19.106 bestelwagens, 1136 trekkers, 2210 autobussen (als chassis ingevoerd), 54 trolleybussen, 193 ambulances, 82 jeeps, 1479 stationwagens, 27.224 motoren en 595 motorbakfietsen op de weg. Dat jaar werden er ook twee personenwagens naar eigen ontwerp in Nederland gebouwd, en werden assembleerden de Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek en de Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabrieken 17.570 personenwagens volgens het in de autobranche gangbare begrip *completely knocked down* (CKD = in

onderdelen ingevoerd). Op dat tijdstip hadden de Verenigde Staten nog een marktaandeel van twintig procent. Engeland had een derde deel van het Nederlandse wagenpark geleverd, terwijl Frankrijk en de West-Duitse Bondsrepubliek elk een vijfde voor hun rekening namen. Landen als Italië en Tsjechoslowakije speelden een geringere rol mee in de afzet van personenwagens in Nederland.



Plaatjes van *Full Speed* Virginia sigaretten. Links een op Fiat-techniek gebaseerde Abarth 207 A Super Sport uit 1955 met een carrosserie van Boano en een 1089 cc viercilinder van 66 pk. Topsnelheid 186 km/u. Rechts een Hotchkiss Grégoire uit 1952 met een 2188 cc viercilinder boxermotor van 70 pk. Het voorwielaangedreven model had onafhankelijke wielophanging rondom en een topsnelheid van 155 km/u. (coll. auteur).

Het tot 1950 gehanteerde overheidsbeleid van aankoopvergunningen om zo min mogelijk dure valuta kwijt te raken, kwam te vervallen, zodat de vrije marktsituatie een gestage groei van de verkoop van nieuwe auto's op gang bracht. Daarnaast werd er ook hard gewerkt aan herstel, uitbreiding en verbetering van het landelijke wegennet. Nieuwe wegen waaraan in dat jaar werd begonnen waren de verbindingen tussen Amsterdam en Utrecht, en die tussen Den Haag en Zevenaar via Utrecht en tussen Bergen op Zoom en Princenhage. Ook kwam er een weg tussen Eindhoven en Valkenswaard, en een van Geleen naar de grens bij Heerlen-Kerkrade. Een begin werd gemaakt met de aanleg van een weg van Zwolle naar Groningen; een verbinding tussen Leeuwarden en Groningen en de weg van Groningen naar de grensovergang bij Schans. Tussen Groningen en de Afsluitdijk werd in genoemd jaar tevens begonnen met de aanleg van een vijf kilometer lange rijbaan van cementbeton.

Op 1 april 1954 opende minister Algera de snelweg Amsterdam-Utrecht. Rijksweg 2 kon de eerste snelweg met gescheiden rijbanen van elk 7,25 meter breedte in het land worden genoemd en had een totale lengte van ruim drieëndertig kilometer. De nummering voor dit type snelweg was vastgelegd in het Rijkswegenplan van 1932, waarbij er vanuit was gegaan dat 'autorijk' Amsterdam de laagste wegnummers zou krijgen. Rijksweg 1 was die van de hoofdstad naar het Gooi en Rijksweg 3 liep van Amsterdam naar Gouda. Rijksweg 4 was die naar Den Haag en nummer 5 liep naar Haarlem. De aanleg van Rijksweg 2 had vijftig miljoen gulden gekost, exclusief de vier miljoen die nodig was geweest voor de bouw van de Utrechtsebrug in het verlengde van de hoofdstedelijke Rijnstraat. Tegenwoordig staat de A-2 bekend als een van de drukste snelwegen in het land en is een agressieve rijstijl voor sommige automobilisten de gewoonste zaak van de wereld om zich door de dagelijkse files van de asfaltjungle heen te persen. Nog niet lang geleden vergeleek verkeerspsycholoog Rothengatter - een beroep waar men in de jaren zestig nog niet van had gehoord - de huidige verkeerssituatie met die van een kooi met teveel knaagdieren: een uit de hand gelopen toestand die stress, hartinfarcten, overmatige geldingsdrang en de nodige ongevallen