

Frank H.M. van der Heul

Auto-biografie

Impressies uit het 'levensverhaal' van de auto

De crisisjaren dertig en de Tweede Wereldoorlog

Frank H.M. van der Heul

Meer dan 2 miljoen Fords V-8
werden in Amerika vervaardigd! Wanneer wij de Ver. Staten
buiten beschouwing laten, dan zien wij, dat er in Nederland
duizenden Fords V-8 worden vervaardigd, die geleverd
worden tegen den laagsten prijs ter wereld.
De Nederlandsche Ford Fabriek is de eenige fabriek in Nederland,
waar automobielen worden vervaardigd
Vele Nederlanders behoedt zij voor den geesel der werkloosheid,
want duizenden vinden arbeid in de Nederlandsche Ford Orga-
nisatie en in de aanverwante bedrijven
En de **Nationale Industrie, de Handel en de Scheepvaart**
ontvangen eveneens hun deel van de Ford-bedrijvigheid door de
levering en het vervoer van de goederen, bestemd voor de
Nederlandsche Ford Productie
Overal in Nederland ziet men ze rijden, de snelle Fords V-8, en
hun eigenaars zijn enthousiast over hun prestaties.
En met reden — want de Ford V-8 biedt de meeste waarde, daar
hij comfort, veiligheid, schoonheid, snelheid, betrouwbaarheid
en . . . economie in zich vereenigt.
WENDT U TOT DEN OFFICIAL FORD DEALER VOOR DEMONSTRATIE

Daar gaat
alweer een
Ford V-8

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK AMSTERDAM

Auto-biografie

Impressies uit het 'levensverhaal' van de auto

De crisisjaren dertig en de Tweede Wereldoorlog



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)
Horns 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 978-94-90495-23-7

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

Dit boek verscheen eerder in beknopte vorm bij uitgeverij Kadmos in Weert als een speciaal voor de bruna-winkels vervaardigde uitgave

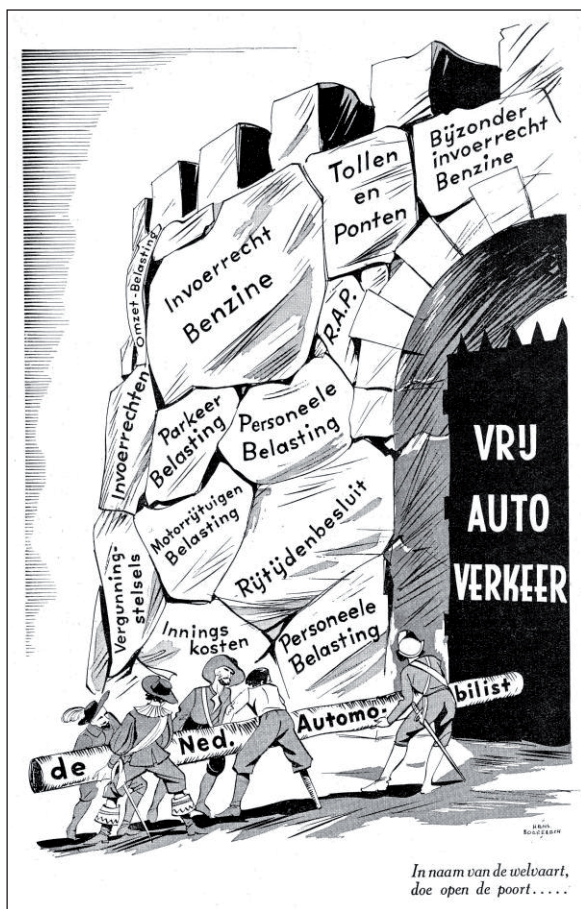
Omslagillustraties van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inhoud



De automobilist als melkkoe van de overheid.
Illustratie van Hans Borrebach uit 1931.
(Coll. Auteur).

Shakespeare-citaten	5
Rondje Rosengart	7
Ander autonieuws uit 1931	11
Marmons meesterwerk	24
De 'baby'-Ford en ander autonieuws uit 1932	27
Feest aan de Ford-haven en ander autonieuws uit 1933	50
De Chrysler connectie	65
La Reine de la Route	74
Ford in de sport en ander autonieuws uit 1936	85
Vorstelijke automobielen	88
Ander autonieuws uit 1937	91
Het Wilhelmus in Monaco	108
Ander autonieuws uit 1938	110
De Sieberg Special	124
Gas uit de plank	134
Blitz Buggy	139

Shakespeare-citaten

Natuurlijk kent iedereen de naam Shakespeare, een van de beroemdste toneelschrijvers uit de Britse geschiedenis. In zijn tijd reisde men met koetsen of op de rug van een paard door het land. Dat William Shakespeare echter naast zijn literaire talenten ook over andere kundigheden beschikte is misschien niet zo bekend. In 1931 plaatste het Britse dagblad *The Observer* een lijstje met Shakespeare-citaten, ingezonden door een lezer. Daar uit bleek dat Shakespeare meer scheen te weten over de toekomst dan gewone stervelingen. Deze citaten uit zijn oeuvre vertonen een frappant woordgebruik. Wat te denken van:



'Here is the Talbot' uit Henry VI., II., 2.

Het circuit van Brooklands op het landgoed van Hugh Fortescue Locke-King in Weybridge in het graafschap Surrey, waarvan de bouw 150.000 pond sterling kostte, werd op 17 juni 1907 officieel geopend. Op de afbeelding een Talbot 25 pk racewagen uit 1913. (Coll. Auteur).

'Which of you know Ford of this town?' Uit Merry Wives of Windsor, 1., 3.

'They say he keeps a Trojan' uit Troilus and Cressida, V., 1.

'Underneath the Standard' uit Henry VI., II., 1.

'The battery once again' uit Henry VI., II., 3.

'The nine men's Morris is filled up' uit Midsummer Night Dream, II., 1.

'Horns to make one mad' uit Merry Wives of Windsor, III., 5.

'Vanished in the Sunbeams' uit Cymbeline, IV., 2.

'The follow Caesar in his Triumph' uit Antony and Cleopatra, III., 13.

'Here is the Talbot' uit Henry VI., II., 2.

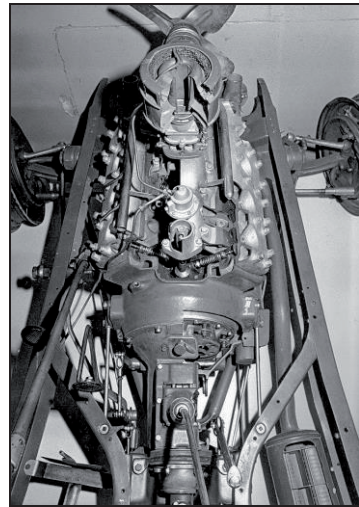
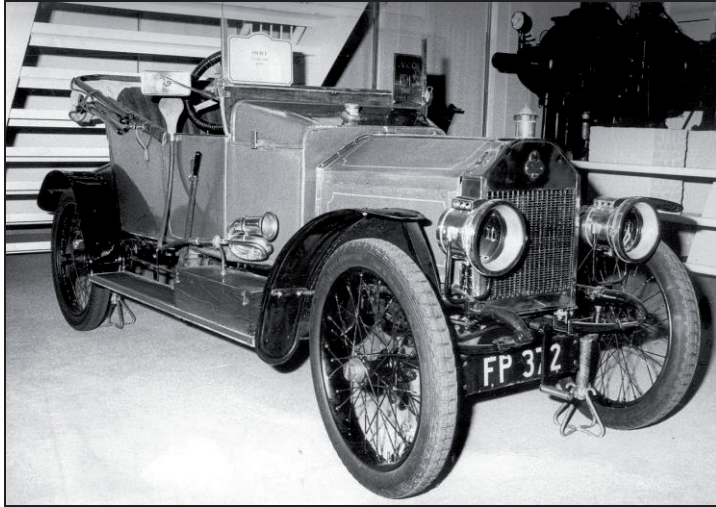
'O, most wicked speed' uit Hamlet, I., 2.

'This lapwing runs away with the Shell' uit Hamlet, V., 2.

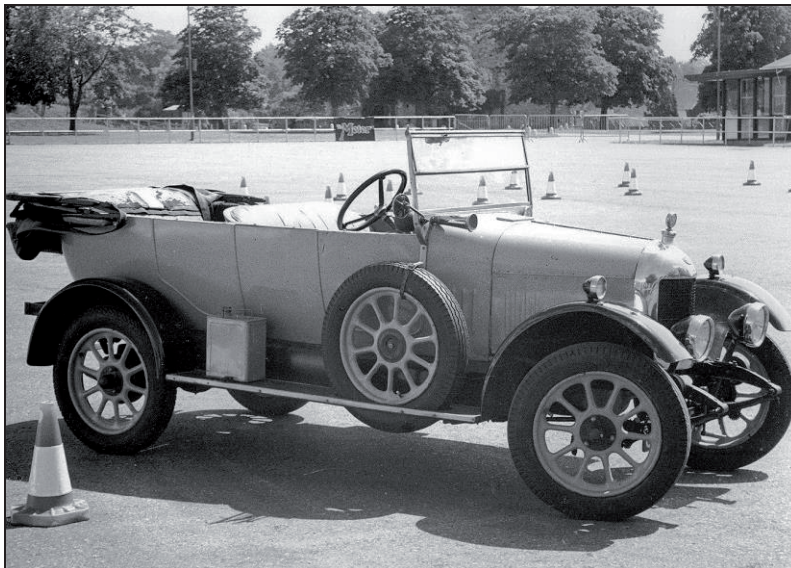
'Give me Swift for transportation' uit Troilus and Cressida, III., 2.

'To climb steep hills requires slow pace at first' uit Henry VIII, I., 1.

'And here an engine fit for my proceeding' uit *Two Gentleman of Verona*, III., 1.
'How the wheel becomes it' uit *Hamlet*, IV., 5.
'You shall see how I handle her' uit *Measure for Measure*, IV., 5.
'Come let me clutch thee' uit *Macbeth*, II., 1.
'Thou hast wore out they pump' uit *Romeo and Juliet*, II., 4.
'I will remedy this gear ever long' uit *Henry VI*, I., 1.
'Will this gear ever be mended?' uit *Troilus and Cressida*, I., 1.
'Whence is this knocking?' uit *Macbeth*, II., 2.
'I like this new tyre within excellency' uit *Much Ado About Nothing*, III., 4.



'Give me Swift for transportation' uit *Troilus and Cressida*, III., 2. Swift Cyclecar met een 972 cc tweecilindermotor van 7 pk uit 1913. Rechts: **'And here an engine fit for my proceeding'** uit *Two Gentleman of Verona*, III., 1. Ford 3,62 liter V8-zijklepmotor van 85 pk uit 1935. Onder: **'The Nine men's Morris is filled up'** uit *Midsummer Night Dream*, II., 1. Morris Cowley met een 1548 cc viercilindermotor van 26 pk uit 1923. (Foto's auteur).



Rondje Rosengart



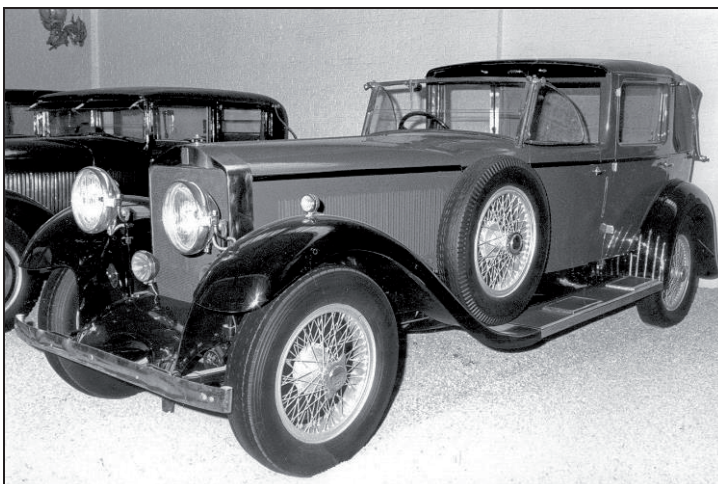
ISOTTA FRASCHINI
 HET MEEST SUBLIEME PRODUCT VAN 'S WERELDS AUTOMOBIEL-INDUSTRIE

Het algemeen oordeel, zoowel van het publiek als van de pers, over de R.A.I.-Show, betreffende Isotta Fraschini, was eensluidend:

De Isotta Fraschini is een klassiek prachtstuk en heeft in zich vereenigd de hoogste uitingen van soliditeit, distinctie, luxe en confort.

Wij geven U hierbij kennis dat deze buitengewoon schitterende wagen nog ongeveer 10 dagen in onze Showroom getoonsteld is!

N.V. ALGEMEENE GARAGE- EN AUTOMOBIEL MIJ.
WOLFFENBUTTEL, Wilhelmstr. 7, Telefoon 1071-1-1000
 FILIAAL ROTTERDAM: W. de Witman 18 - Tel. 1178



‘Het meest sublieme product van ’s wereldds automobieliindustrie’. Advertentie uit 1931. (Coll. Auteur). Rechts: een Isotta Fraschini type 8A uit 1928 met een 7372 cc achtecilinder lijnmotor van 120 pk. In 1936 ging de voormalige vliegtuigmotorenfabrikant uit Milaan een samenwerkingsverband aan met vliegtuigbouwer Caproni en werd de productie van personenwagens gestaakt. (Foto auteur). Onder links: de later in de adelstand verheven kapitein Malcolm Campbell was een synoniem voor snelheid. Op 5 februari 1931 bereikte hij met een Napier Campbell Special op Daytona Beach 408,621 km/u. De dag daarop vestigde Campbell tevens ene nieuw wereldrecord met een Austin Seven. Voor de Nederlandse importeurs dus alle reden om hier een advertentie aan te wijden. (Coll. Auteur). Rechts: Austin Seven Saloon tijdens een editie van het Festival Historisch Vervoer in Noord-Holland in de jaren tachtig. (Foto auteur).

Captain Malcolm Campbell behaalde 6 Februari 11. te Daytona Beach in Florida met

AUSTIN 7 P.K.
 de snelheid van 94 miles per hour, hiermede een

NIEUW WERELDRECORD
 vestigend!



De 7 P.K. AUSTIN wordt hier te lande vertegenwoordigd door:

Fa. ANTOON NEFKENS & Co.,
 Telgplein en Corn. Troostplein, Amsterdam.
 SERVICE GARAGE,
 Hoogstraat 45 a, Breda.
 ARNHEMSE AUTOMOBIEL MIJ. v/h.
 Gebro. Riemer, Walstraat 4, Arnhem.
 Fa. A. VAN BEYNUM,
 Frederik Hendrikstraat 26bis, Utrecht.

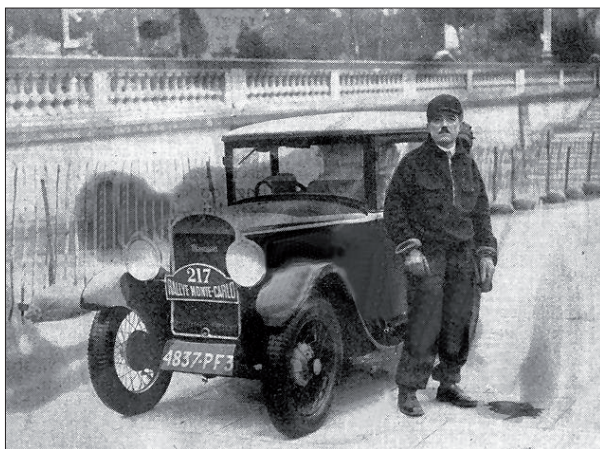
IMPORTERCE:
MAATSCHAPPIJ OLANDA
 HILVERSUM - LANGENSTRAAT 118-122



Op de 21ste RAI-tentoonstelling voor automobielen en motorfietsen, die van 23 januari tot 1 februari 1931 in het van de gemeente gehuurde houten gebouw in de Ferdinand Bolstraat in Amsterdam werd gehouden, kon het publiek wegdromen bij de stand van N.V. Algemeene

Garage- en Automobiellaatschappij uit Den Haag, die behalve de Amerikaanse Hudson en Essex ook een Italiaans prestigemerke importeerde. De producten van de Società Milanese d'Automobili Isotta, Fraschini & Cia hoorden net als de Austro-Daimler ADR, de Chrysler Imperial 8, de Horch 500, de Mercedes-Benz SS, de Panhard & Levassor 8DS, de Pierce-Arrow A, de Renault Reinastella en de Voisin C 22 thuis in de prijs categorie van tien mille en hoger. Wie in genoemd jaar minder dan twee mille aan een nieuwe auto kon beteden, had de keus uit de Austin Seven, de DKW 15 pk, de Hanomag 3/17 pk, de A-Ford, de Morris Minor, de Opel 1,8 L, de Peugeot 201 en de Renault Primaquatre.

De Austin Seven, bijgenaamd 'Baby' Austin, was uitgerust met een 747 cc viercilinder zijklepmotor van 10,5 pk, drierversnellingsbak, trommelremmen rondom (met aanvankelijk een voetpedaal voor de achterwielen en een handrem voor de voorwielen), een starre vooras met halfelliptische dwarse bladveren en starre achteras met kwartelliptische bladveren. De auto die de motorfiets met zijspan en de Cyclecar met groot succes beconcurrerde had een topsnelheid van 65 kilometer per uur bij een verbruik van circa zes liter per 100 kilometer. In Nederland was de Austin Seven leverbaar als Torpedo, Roadster, vierpersoons Saloon, optioneel met open dak, en als commercieel model voor handelsreizigers. De Seven die op basis van schetsen van sir Herbert Austin was ontworpen door de net achttienjarige Stanley Edge, betekende niet alleen de redding van de na de Eerste Wereldoorlog in financiële problemen geraakte Austin Motor Company in Longbridge ten zuiden van Birmingham, maar werd ook in licentie gebouwd in Duitsland (het later door BMW overgenomen Dixi), American Austin Company, Datsun in Japan en Automobiles L. Rosengart in Frankrijk.



Kilometerkampioen par excellence Lecot met zijn onvermoeibare Rosengart LR2 bij de finish van de Rally van Monte Carlo, jaargang 1932. (Coll. Auteur).

Dat je van een vijftien pk-gezinsmodel geen pijlsnelle acceleratie en hoge topsnelheden mocht verwachten, lag voor de hand. Maar dat je van een Rosengart type LR2 heel lang plezier kon hebben en dat je er in de Rally van Monte Carlo geen slecht figuur mee hoefde te slaan, toonde Marcel Lecot aan. Deze hotelier uit Lyon was zo iemand die in zijn vrije tijd niet achter het stuur vandaan te branden was. Lecot had Abraham al gezien toen hij de honderdduizendste kilometer met zijn kleine wagen aflegde. De Rally van Monte Carlo had zijn Rosengart toen al achter de rug. Het merke was een licentie van de Austin Seven, die ondernemer Lucien Rosengart in 1928 in Neuilly-sur-Seine was gaan produceren. Het technische visitekaartje van deze door de Franse overheid als een 5 pk aangemerkte auto voor de man in de straat bestond uit een watergekoelde viercilinder zijklepmotor van 747 cc (boring en slag 56 x 76,2 mm). Ook had deze verfranse Austin kabelremmen op alle wielen, negentien inch draadspaakwielen, drie versnellingen en een alleszins gunstig verbruik van 0,05 liter normale benzine per kilometer. Monsieur Lecot besloot op 7 maart 1932 om aan te tonen dat zijn Rosengart een duurzaamheidsrecord kon neerzetten.

Hij wilde een afstand van honderdduizend kilometer overbruggen door continue tussen Parijs en zijn woonplaats op en neer te pendelen. Om 15.25 uur, 20 juni 1932, stapte Lecot ietwat stijfjes uit zijn LR2. Hij had genoemde afstand in honderdvijf dagen tijd afgelegd met een gemiddelde van 60 km/u. Het was een opmerkelijke prestatie die de hotelhouder geheel uit eigen middelen had gefinancierd. Om publicitaire motieven had Lecot de Automobile Club de France uitgenodigd om zijn krachttoer officieel te registreren. Aanvankelijk dacht men bij de ACF dat Lecot stond te bluffen. De tijdwaarnemers langs het traject Parijs-Lyon moest Lecot uit eigen zak betalen, en deze heren liepen er in het begin de kantjes nogal vanaf.



Rosengart LR2 5CV 1928. (Foto auteur).

Ze waren ervan overtuigd dat Lecot zijn onderneming niet zou volbrengen. Wie regelmatig gebruikmaakte van genoemde route (destijds 469 kilometer) kon zijn of haar horloge gelijkzetten op de passerende Rosengart. Lecot vertrok elke morgen stipt om tien minuten over vier, om 's middags rond half een op de Place de la Concorde voor het hoofdgebouw van de ACF te parkeren. Een half uur later stapte de autoliefhebber met benzine in de aderen weer in zijn voiture nadat hij wat gegeten en gedronken had. De wagen werd in die tussentijd gecontroleerd op olie, bougies, banden en koelwater. Daarnaast werd de Rosengart volledig doorgesmeerd. Onderweg maakte Lecot die klein van stuk was en tijdens de lange ritten gymschoenen droeg, hooguit een enkele sanitaire stop, en om tijd te winnen had hij een extra brandstoftank laten inbouwen. Zijn wagen wist net als Lecot niet van ophouden en verbruikte gemiddeld 0,4 liter olie per dag. Na twee maanden werd de cilinderkop onder officieel toezicht gedemonteerd. Daaronder was alles op wat koolaanslag na zoals het hoorde. Bij nameting op een honderdste millimeter nauwkeurig, stelde een controleur vast dat er van enige slijtage aan de cilinderboringen geen sprake was. Lucien Rosengart had niets aan deze eenmans tour de force bijgedragen, maar de fabrikant zal ongetwijfeld in zijn handen hebben gewreven met de

resultaten van deze rit. Lecot had in zijn eentje tweeënehalf maal de aardomtrek afgelegd. Zijn initiatief in een periode dat velen zonder werk rondliepen, leverde aardig wat nieuws in de kranten op. Rosengart was een merk dat veel rendement voor een schappelijke prijs bood en in de periode dat Lecot zijn monsterrit maakte, reden er tegen de dertig LR2's per dag van de eindband. Met ingang van 1935 werd het merk in Nederland vertegenwoordigd door Auto-Import 'Rosengart' uit Amsterdam en twee jaar later ook door de firma Verkerk uit Den Haag.



Rosengart Six uit 1932 met een van Austin afkomstige 1100 cc zescilindermotor. Onder: Rosengart Supertraction 11CV uit 1939 met een 1649 cc viercilinder zijklepmotor en voorwielaandrijving naar een patent van Citroën. (Foto's auteur).



Ander autonieuws uit 1931



**'N NIEUWE
GERUISCHLOOZE
FIAT**



'n Geheel nieuwe ultra-moderne
6-cylinder, perfecte constructie en
tracie koetswerklijp.

Conduites interieures
4—5 zitpl. . . fl. 3600,—
6—7 zitpl. . . fl. 3950,—

522

hydraulische remmen
geruischlooze derde
snelheid van meer dan
100 k.m. per uur -
laag chassis en groote
spoorbreedte,
waardoor muurvaste ligging
op den weg
veerbouten in rubberlagere

Agenten in alle belangrijke plaatsen in Nederland
Importeur:
J. LEONARD LANG
Stadhouderskade 114 - Telefoon 27100
AMSTERDAM



In januari 1931 werd Johannes Leonard Lang door de regering in Rome benoemd tot Chevalier de la Couronne d'Italie wegens zijn bijzondere verdiensten voor de Italiaanse auto-industrie. Op de RAI-tentoonstelling van dat jaar overhandigde de Italiaanse gezant Graaf Senni de bestuursvoorzitter van de belangenvereniging persoonlijk deze decoratie. Rechts: 'Waardoor muurvaste ligging op den weg'. Advertentie van de importeur uit 1931. (Coll. Auteur).

In 1931 was het drieënveertig jaar geleden dat de Schotse dierenarts John Boyd Dunlop met een praktijk in Belfast na geslaagde experimenten tot de samenstelling van de luchtband kwam. Op 23 juni 1888 kreeg Dunlop hierop het patent 10.607 dat zijn aanspraak officieel vaststelde op de uitvinding van 'een holle band of slang, samengestelde uit gummi stof of ander geschikt materiaal die met lucht of een ander medium onder druk gevuld wordt en op geschikte wijze aan het wiel bevestigd is'. Met een aanvullend patent op 31 oktober liet Dunlop ook het ventiel wettelijk beschermen. Op 18 mei 1889 werd door het Queens College in Belfast een wielervedstrijd georganiseerd, waaraan Alfred, Willy en Harvey du Cross deelnamen. De broers waren favoriet maar winnaar werd hun schoolgenoot Hume, wiens tweewieler met Dunlopbanden was uitgerust. Hun vader was woedend. Hoe had dit kunnen gebeuren? Harvey du Cross, de welvarende voorzitter van de Ierse Wielrijders Bond bekeek de fiets van Hume. Twee maanden later kocht hij het patent van Dunlop voor vijfhonderd pond sterling en drieduizend bonusaandelen in de bandenfabriek die hij wilde oprichten.

Bij het verwerken van de Dunlop-patenten traden echter problemen op, want in 1845 was hiervoor al een octrooi onder nummer 10.990 verleend aan de Schotse technicus Robert William Thomson. Hij experimenteerde met zijn 'arial wheel' op zijn eigen rijtuig, waarmee een paar proefritten in het Londense Regent Park werden gemaakt. Zijn uitvinding kwam echter te vroeg en raakte al snel in de vergetelheid. Thomson vertrok naar Java, waar hij zich bezighield met technische installaties op de suikerplantages. In 1862 keerde hij terug naar Engeland, waar hij vijf jaar later patent kreeg op een massieve rubberband voor zware stoomwagens. Vijftien jaar na zijn dood in 1873 kwam John Boyd Dunlop op het idee van de

luchtband. Als zoveel andere uitvindingen, die later van grote algemene betekenis bleken, had ook deze een simpele aanleiding als uitgangspunt en wel de wens van Dunlop senior om zijn zoontje John het rijden op de driewieler te vergemakkelijken.

De problemen rond zijn patenten die de mede door Harvey du Cross opgerichte Pneumatic Type and Booth's Cycling Agency ondervond, werden echter omzeild door aankoop van twee nieuwe patenten. In 1890 werd de Clyncher-bevestiging voor de band op het wiel aan de onderneming verkocht en twee maanden later kwam ook het Welsh-patent met betrekking tot een ijzerdraadbevestiging van een beschermlaag in handen van het bedrijf waar Dunlop aandeelhouder van was. Na aankoop van meerdere patenten, onder andere om betere velgen te kunnen maken, werden ondermeer licenties verkocht aan Continental in Duitsland en Michelin in Frankrijk. Het waren Eduard en André Michelin die de eerste afneembare autoband ontwikkelden, die in 1895 tijdens de stedenwedstijd Parijs-Bordeaux-Parijs werd beproefd. Nadat de Dunlopband in Engeland voldoende publieksbekend had gekregen, werd de firmanaam gewijzigd in Dunlop Pneumatic Tyre Company. De naamgever overleed in 1921 in Dublin. Ter nagedachtenis aan de man die de luchtband opnieuw uitvond, werd er een comité gevormd, dat in het voorjaar van 1931 een gedenkplaat in Belfast onthulde.



HET FOU德罗YANTE OPTREKKEN
EN HET SNELLE REMMEN DAT ONZ
HEDENDAAGS VERKEER EISCHT
STELT ONTZAGLIJKE EISCHEN AAN
UW BANDEN

DUNLOP FORT

ZAL U HIER BUITENGEWONE VOL-
DOENING GEVEN.

N.V. NED. DUNLOP RUBBER- EN BANDEN M.J.
AMSTERDAM — TELEFOON 36350 (3 lijnen) — KEIZERSGRACHT 258



**Eischt bij aankoop van
een auto:**

1. geheel stalen carrosserie,
2. voorruit van triplex-glas,
3. hydraulische schokdempers „Houdaille”,
4. blanke deelen, roestvrij staal,
5. zes-remsysteem,
6. ideale stuurinrichting.

**Koopt dus een Ford,
die al deze voor-
deelen in zich
vereenigt**

LINCOLN Fordson

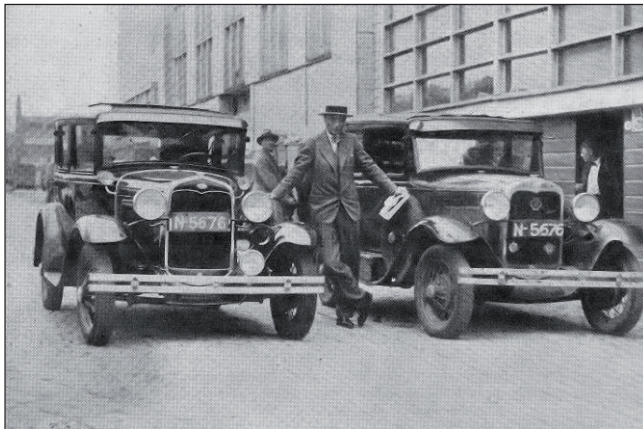
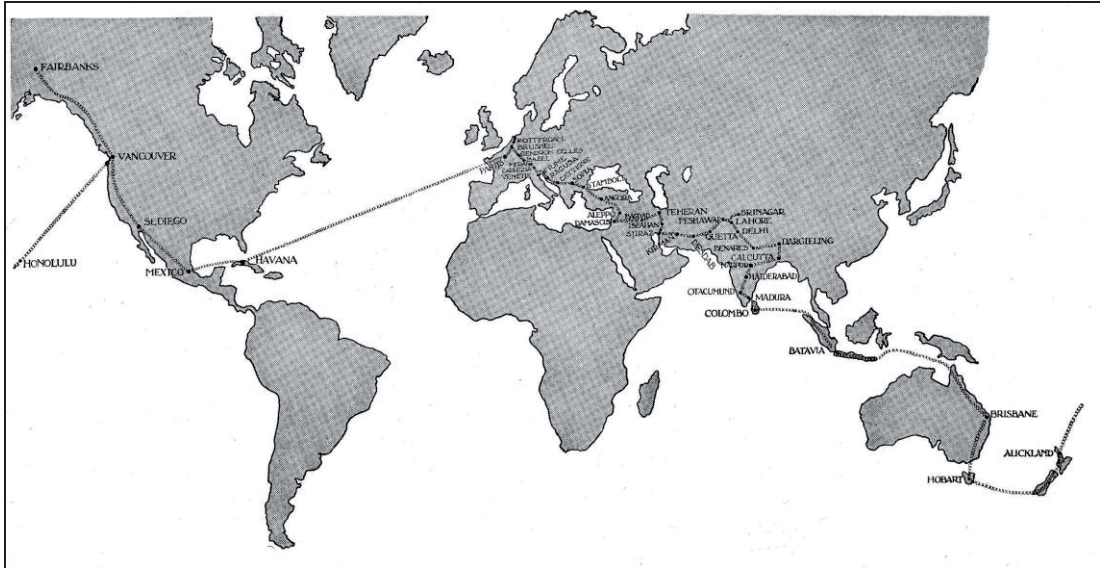
AIRCRAFT

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK, ROTTERDAM

‘Het foudroyante optrekken en het snelle remmen...’. Advertentie van de Nederlandse Dunlop Rubber- en Banden Maatschappij uit 1931. Rechts: advertentie uit 1931 toen voor de Nederlandse markt bestemde Fords in Antwerpen werden geassembleerd en de importeur in Rotterdam was gevestigd. (Coll. Auteur).

In de zomer van 1931, een jaar waarin Nederland 125.006 motorvoertuigen telde, arriveerde voormalig machinist op de grote vaart Theo Steenkamp senior na een reis om de wereld met zijn A-Ford sedan in de haven van Antwerpen. Na een bezoek aan de assemblagefabriek van Ford in de Scheldestad reed de globetrotter op uitnodiging van de N.V. Nederlandsche Ford Automobiël Fabriek naar de Galvanistraat in Rotterdam. De heer Steenkamp had intussen drieëndertigduizend kilometer afgelegd in honderdvijfenviertig dagen; ergo tegen de 227 kilometer per dag. Daarvoor had hij 4850 liter benzine gebruikt, wat neerkwam op 6,8 kilometer per liter. Het totale oliegebruik bedroeg circa honderdvijftig liter. Tot Kasjmir

versleet hij zeven banden en over slechts een afstand van vijfduizend kilometer had hij een hulpchauffeur nodig gehad. Bij het importbedrijf in Rotterdam nam Steenkamp een nieuwe A-Ford sedan DeLuxe met een 3288 cc viercilinder zijklepmotor van 40 pk en een schuifdak in ontvangst. Het provinciale kenteken N-5676 van zijn oude Ford (de letter N hoorde thuis bij Noord-Brabant en deze tot januari 1951 gebruikte kentekens bleven bij de eigenaar) werd overgezet op zijn nieuwe wagen, waarna de gelauwerde wereldreiziger huiswaarts reed.



Overzicht van de route, die Steenkamp op zijn wereldreis met een A-Ford aflegde. Onder: Steenkamp met zijn oude en nieuwe A-Ford sedan bij de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek in Rotterdam. De assemblagefabriek van Ford kwam uiteindelijk niet in de Maasstad maar aan de Hemweg bij het Noordzeekanaal in Amsterdam te staan en werd op maandag 15 mei 1933 officieel geopend. (Coll. Auteur).

In diezelfde periode maakte de minister van Verkeer en Waterstaat bekend dat in verband met de hoge nummers van provinciale kentekens die in gebruik waren, dat de in 1905 door de Kamer voorgestelde Motorrijtuigen- en Rijwielbeschikking een wijziging zou worden aangebracht. Zodra in enige provincie het nummer 99.999 was uitgegeven, moest de nummering weer met 1 beginnen. Echter met de toevoeging van de letter Z bij die van de betreffende provincie. Noord-Holland - met Amsterdam al de meest autorijkste stad van het land - kreeg in dat geval de combinatie GZ. Toen deze serie vol was werd het GX. Met ingang van 1 januari 1951 maakte dit systeem dat veel kon vertellen over de houders van een nummerbewijs plaats voor een nieuw registratiesysteem, waarbij het kenteken voortaan bij het betreffende motorvoertuig bleef. De reeks waarbij het huidige systeem een feit werd, begon met de combinatie ND-00-01 en werd toegewezen aan de Ford Taunus 10M van de directeur van Veilig Verkeer.

Autobelastingen in Noorwegen werden tot dusver geheven volgens het eigen gewicht van de wagen; vanaf 1 januari 1931 echter had de overheid de tarieven teruggebracht en daarnaast een benzinebelasting geheven van negen cent per gallon - circa twee cent per liter.

In Zweden was in het voorjaar van 1931 een wetsvoorstel in behandeling om ook hier het rechts houden in het verkeer verplicht te stellen. Behalve in Zweden, werd thans ook nog in Engeland, Tsjecho-Slowakije en in enkele Oostenrijkse provincies nog links gehouden. In de rest van Europa werd rechts gereden. Voor de toeristen, die de Scandinavische landen bezochten, zou een betreffende wijziging in Zweden dus van groot gemak zijn.

Een verklaring van James David Mooney, vicepresident van General Motors Corporation en president van General Motors Export Company na een vijf weken durend werkbezoek in Europa.

‘Men kan, wanneer men de huidige economische depressie in het licht van de autonijverheid beziet, de vraag stellen, of hieruit de lering te trekken valt, dat ook voor andere industrietakken een evenwichtiger verhouding tussen productie en consumptie is aangebroken, met andere woorden, of de merkbare opleving van de autonijverheid een nieuw tijdperk van economische opbloei inluidt. Hoe het antwoord op deze vraag ook moge zijn, onwillekeurig moet men de ogen openen voor het feit, dat gedurende de laatste vijfentwintig jaar de automobielnijverheid steeds de eerste is geweest om zich van een depressie te herstellen en dat zij steeds het baken was, waaraan andere ondernemers zich oriënteerden. Er zijn tekenen, die de verwachting wettigen, dat de geschiedenis zich ook nu zal herhalen. Wat de wereldverkoop van General Motors producten betrof, had de daling die in juni 1930 begon in december van dat jaar het dieptepunt bereikt, en bewoog de verkoopgrafiek zich sindsdien in stijgende lijn. De toenemende vraag naar auto’s werd door fabrikanten en werknemers met voldoening begroet. Verheugend was het dat de wagens die gedurende dit jaar buiten de Verenigde Staten en Canada werden verkocht, grotendeels de producten waren van in 1931 verrichte arbeid. Het achterliggende jaar gaf een heel ander beeld te zien in verband met onproductieve voorraden, het onvermijdelijke gevolg van de economische depressie, waardoor in verschillende landen voor het merendeel van de verkochte eenheden de lonen op 1929 terug te voeren waren. De huidige voorraden waren voor het eerst sinds maanden normaal, en als gevolg daarvan was GM in staat de arbeiders stabiele lonen en werktijden te verzekeren. De grote vraag naar automobielen viel gewoonlijk in de maanden april en mei, terwijl in juni de belangstelling van het publiek geleidelijk verminderde. In januari en februari bestond er in de regel het minste animo tot aanschaf van een nieuwe auto. De verkoop in januari van dit jaar kenmerkte zich door een ongekennde activiteit; in tegenstelling met de gebruikelijke seizoensdaling van die maand verkochten de vierentwintig overzeese fabrieken van General Motors zelf belangrijk meer dan in december; in februari viel nog een grotere opleving te constateren. De negen Europese onderneming van GM, die aan identieke seizoensdalingen onderhevig waren, hadden een gezamenlijke verkoop in december, die de orderportefeuille van de maand november met 21 procent oversteeg. Hoewel in januari een teruglopende seizoenscurve was verwacht, bedroeg de verkoop 23 procent meer dan in december; ook februari onderscheidde zich dooreen belangrijke toename; de verkoop in deze maand steeg tot een hoger peil dan in de afgelopen zeven maanden was bereikt. Voor de vier dochterondernemingen van General Motors, te weten die in Engeland, België, Denemarken en Zweden, bracht 1931 de beste januarimaand in de geschiedenis van het concern.’

Na de beurskrach van Wall Street in oktober 1929 verslechterde de toch al zwakke economie in de Weimar Republiek in snel tempo en was zuinigheid geboden. De personenwagen hielp daarbij. Zo hadden vrouwenverenigingen in Keulen een autorestaurant ingericht voor

levensmiddelen en dranken en bezocht men daar fabrieken, sportterreinen en dergelijke mee. Dit rijdend restaurant leek op een grote autobus met kookketels voor vijfhonderd porties, die verkocht werden voor vijftig pfennig. Verder werden ook koude maaltijden, koffie, thee en limonade geserveerd. De klanten werden bediend door vier grote klaprampen en konden het gekochte ter plekke gebruiken.



DE WEELEDE van een reis op een grooten oceaansloomer of een ander luxueus vervoermiddel – wordt het beste aangevuld door een PACKARD. Als het ware ononderbroken, wordt het buitengewone genot van de zeereis op volmaakt comfortabele wijze voortgezet, hetgeen men alleen van een PACKARD verwachten kan.

ASK THE MAN WHO OWNS ONE.

N.V. H. ENGLEBERT'S AUTOMOBIELHANDEL - DEN HAAG
Theresiastraat 145 - Bessidenhout 71 - Telefoon 772085 - Opggericht 1698
Filialen: UTRECHT - Nachtegaalstraat 73-75a - Telefoon 13073
MIDDELBURG - Korte Delft - Telefoon 626

P A C K A R D

‘Ask the man who owns one’ was de tamelijk snobistisch klinkende verkoopleuze van het Amerikaanse prestigemerck. Ook in Nederland was Packard een favoriet in kringen van welgestelden, al zou de economische malaise ook hier te lande voor steeds minder klanten zorgen. Advertentie uit 1931 van de importeur. (Coll. Auteur).

In maart 1931 deelde de directie van N.V. H. Englebert's Automobielhandel uit Den Haag mee dat men van de heer Peters, vicepresident van de Packard Motor Export Corporation, het volgende bericht had ontvangen betreffende de uitvoer van Packard automobielen naar Europa.

‘Van alle Amerikaanse wagens in prijsklassen boven de tweeduizend dollar die gedurende de eerste elf maanden van 1930 uit Amerika waren geëxporteerd, Packards meer dan een derde gedeelte uitmaakten, en wel 35,5 procent van de totale uitvoer. Deze berekening werd gemaakt over de totale productie van achttien verschillende fabrieken, waarbij viel op te merken, dat het aantal Packards, uitgevoerd gedurende dit jaar, bijna twee keer zo groot was als dat van enig ander merk in de prijzen boven de tweeduizend dollar. Naast deze exportproductie leverde de Packard Motor Car Company in eigen land tegenwoordig al zes jaar achtereenvolgens meer wagens af dan enige andere fabriek. In Nederland waar het prestigemerck met de nogal snobistisch klinkende verkoopleuze: ‘Ask the man who owns one’ door N.V. H. Englebert's Automobielhandel werd vertegenwoordigd, was de Packard modelserie 833 sedan met een 100 pk achtcilinder lijnmotor nog de meest betaalbare met een verkoopprijs van 9500 gulden.

William Crapo Durant zette zijn eerste stap naar ‘fame and fortune’ toen hij 1886 in het houthakkersplaatsje Flint in de staat Michigan een patent kocht voor een handkar met verstelbare steunen. Hij betaalde er vijftig hele dollars voor. Het bedrijf dat hij samen met

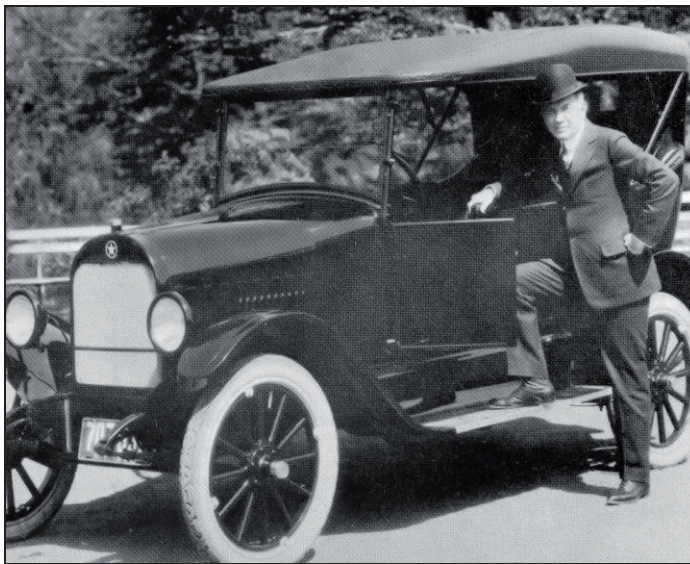
Josiah Dort oprichtte groeide uit tot de grootste wagenmaker van de Verenigde Staten met een gemiddelde jaarproductie van honderdvijftigduizend wagens. Met zijn inkomsten kon Durant zich op zijn veertigste miljonair noemen. In 1904 kocht hij zich in bij autofabrikant Buick, de hoeksteen van de op 16 september 1908 door hem opgerichte General Motors Company. Kort daarop bracht hij bij deze houdstermaatschappij ook Oldsmobile, Oakland (later Pontiac) en Cadillac in. Vijf jaar later deed hij het aanbod om Henry Ford uit te kopen voor acht miljoen dollar en van diens bedrijf een onderdeel van GM te maken. Ford, die op dat moment gebukt ging onder schulden en aan nerveuze maagklachten leed, nam het aanbod aan onder de volgende voorwaarden: twee miljoen contant en de rest te betalen binnen twee jaar. Op het laatste moment weigerden de bankiers van Durant echter om de transactie te ondersteunen omdat ze van mening waren dat de Ford Motor Company niet zoveel geld waard was. Een goed jaar later omvatte General Motors Company circa vijfentwintig bedrijven; elf daarvan waren autofabrieken, twee fabriceerden elektrische gloeilampen en de resterende ondernemingen die Durant in handen had gekregen maakten auto-onderdelen en accessoires. Door al deze overnames die grotendeels werden bekostigd door ruil van aandelen, was GM fors in de schulden geraakt en verloor Durant de controle over het concern aan de schuldeisers. In 1911 richtte hij met Louis Chevrolet, een uit Zwitserland geëmigreerde uitvinder en autocoureur, de Chevrolet Motor Company op. De auto's werden goed verkocht en met de winst ervan kocht Durant zoveel GM-aandelen op dat hij in 1916 de controle over het bedrijf weer in handen kreeg. Chevrolet werd vervolgens als een aparte divisie binnen General Motors Company opgenomen.

Drie jaar later werd in Detroit het Durant Gebouw opgeleverd; vijftien verdiepingen hoog met zeventienhonderd kamers in de vier vleugels en met een totaal vloeroppervlak van twaalf hectare. De bouwkosten van het grootste kantoorpand ter wereld bedroegen twintig miljoen dollar. De naamgever vond het pure geldverspilling. Volgens Durant moest het geld van General Motors uitsluitend worden gebruikt om meer auto's te fabriceren in de strijd tegen Ford. De raad van commissarissen van General Motors had echter anders beslist. Het gebouw zou een passend hoofdkwartier vormen voor het nog steeds groeiende conglomeraat van 86.000 werknemers binnen de tientallen takken en onderafdelingen van het concern. Op 30 november 1920 nam Durant zijn ontslag als president bij General Motors. De dag daarop werd het hoofdkwartier in Detroit omgedoopt in General Motors Gebouw. Het enige aan de kantoorkolos dat nog aan de oprichter herinnerde waren de letters D die net onder het dak in kleine sierstenen waren uitgehakt.

Op zijn negenenvijftigste begon William Crapo Durant in de zomer van 1921 opnieuw. Automerken als Rugby (in Engeland verkocht als de Star), Flint, Eagle, Princeton, Locomobile en Durant (in Canada verkocht als de Frontenac) moesten net zo'n imperium vormen als dat wat de zakenman die het speculeren niet kon laten was kwijtgeraakt.

De eerste modellen van Durant Motors hadden een viercilinder kopklepmotor en schijf- en houten spaakwielen en moest het opnemen tegen de fameuze T-Ford. In 1922 werden er vijfenvijftigduizend verkocht, terwijl Henry Ford dat jaar zijn zes miljoenste model T in de showroom zette. Durant zocht een ander marktgebied en kocht hiervoor zescilindermotoren van grossier Ansted. In 1930 werd de productie van het viercilindermodel gestaakt en was een Durant verkrijgbaar met twee verschillende zespitters van Ansted; de 60- en de 614-serie, de eerste met een zuigerverplaatsing van drie en de tweede met 3,2 liter. Durant boekte dat jaar een verkoopresultaat van 20.261 stuks en dat was naar Amerikaanse maatstaven maar peanuts. Eind 1930 introduceerde men de Durant 6-17, eveneens met een zescilinder, ditmaal een krachtcentrale van toeleverancier Continental en met een vermogen van 70 pk. De toegepaste krukas draaide op zeven hoofdligers en een dubbel vliegwiel zorgde voor de nodige flexibiliteit en inwendige balans. In Nederland kostte een coupé 4375 gulden. Het model had een topsnelheid van honderddertig kilometer per uur en mechanische remmen op

alle wielen. Opmerkelijk voor een Amerikaanse wagen in genoemde prijsklasse was een vierversnellingsbak, die zoals vaker voorkwam niet helemaal gesynchroniseerd was. Bij de eerste en tweede gangwissel moest er worden 'dubbel geclutcht' ofwel tussengas gegeven. Voor kleinschalige fabrikanten was in de crisistijd geen plaats meer. Durant verdween in 1932 van het toneel en voor zover bekend is er in Nederland geen enkel exemplaar bewaard gebleven. Vier jaar later bood Durant vrijwillig zijn bankroet aan. Hij gaf zelf een totale schuld van 914.231 dollar op en schatte zijn eigen bezit op kleding ter waarde van 250 dollar. De voormalige oprichter van de grootste autofabrikant ter wereld zat echter niet bij de pakken neer en opende een cafetaria in Asbury Park in de staat New Jersey. Ook opende hij een supermarkt in Flint. In 1942 kreeg hij een zware beroerte. Hij herstelde weer maar bleef de rest van zijn leven gekluisterd aan een rolstoel. Zijn vrouw moest haar juwelen verkopen om de kosten van levensonderhoud en de doktersrekeningen te kunnen betalen. Durant overleed op 18 maart 1947 op vijfentachtigjarige leeftijd in New York City.



DURANT





Lit voorraad leverbaar:
in luxe uitvoering, als bovenstaande afbeelding, echter met 6
discuswielen in plaats van draadpaakwielen, met bandenhoeken,
gechromde lampen, speciale bekleding, afgewerkte, op-
trekkers en bagagerek, etc.

PRIJS f 3495.-

Importeur voor Nederland: A. VAN DER VELDEN - ROTTERDAM
Kantoor en Werkplaatsen: GEUIZENLAAN 5-11, Telef. 32128

Vraagt uwen handelaar!

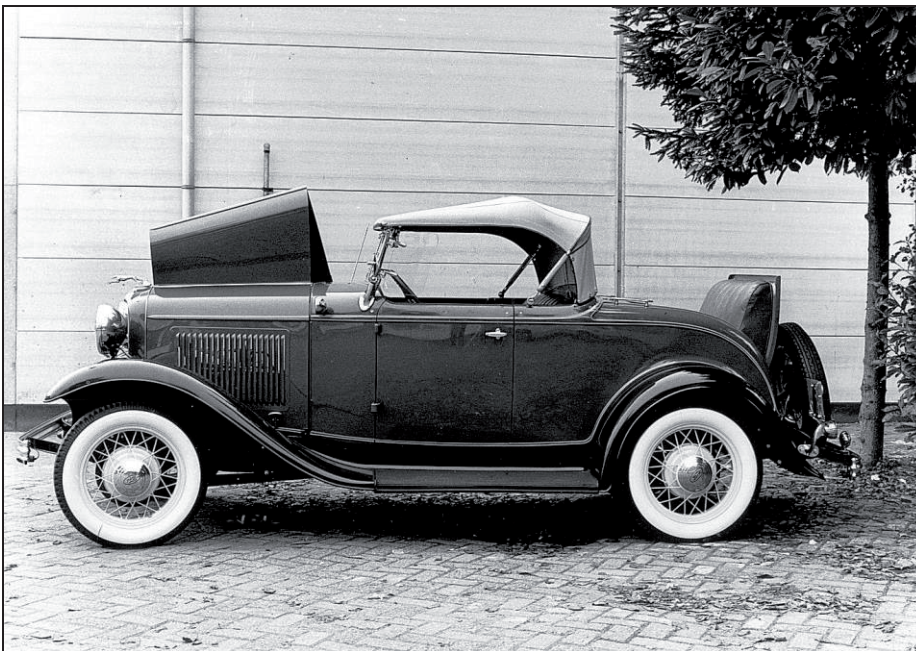
DURANT
A GOOD CAR

William Crapo Durant naast de eerste Star Touring Car die in 1922 werd afgeleverd. Zes jaar later viel het doek voor dit merk dat de concurrentie met 'millionseller' de T-Ford zonder veel succes aanging. Rechts: 'Durant a good car.' Advertentie uit 1931. Het merk werd in Nederland achtereenvolgens vertegenwoordigd door vijf verschillende bedrijven voordat Durant voorgoed van het toneel verdween. (Coll. Auteur).

In december 1915 reed de éénmiljoenste T-Ford van de montageband. In juni 1924 werd de tien miljoenste afgeleverd en 24 april 1931 was de geboortedatum van de twintig miljoenste Ford, een model A dat in 1928 het model T had vervangen. In vijftieneneenhalf jaar tijd had het concern van Henry Ford negentien miljoen auto's geproduceerd. Na een promotietoer door de Verenigde Staten zou het meest recente jubileumnummer worden ondergebracht in Greenfield Village, de woonplaats van 'king of cars' Henry Ford bij Dearborn, waar eveneens de Experimental Quadricycle stond die hij in 1893 had gebouwd en waarmee het allemaal was begonnen. In februari 1931 had de Ford Motor Company intussen meer dan vijftigduizend afgedankte auto's gesloopt sinds het concern in Dearborn hiermee als proefneming was begonnen. Momenteel werden dagelijks gemiddeld zeshonderd personen- en vrachtwagens, afkomstig uit Detroit en omstreken verwerkt. De afgeschreven oudjes waren opgekocht van de dealers, die ze tegen nieuwe Fords hadden ingeruild, waarna de sloop volgde en de meeste onderdelen zouden worden hergebruikt.



Een viercilinder T-Ford Torpedo, ook wel Runabout genoemd, tijdens een toertocht van de op 13 mei 1956 opgerichte Pionier Automobielen Club, kortweg PAC genoemd. De auto die de wereld op wielen heeft gezet verscheen in een oplage van 15.458.781 stuks en alleen de Volkswagen Kever heeft dit wereldproductierecord kunnen overtroeven. Onder: de viercilinder A-Ford verving het model T in 1927. Afgebeeld is een Roadster met noodzitje uit 1932. (Foto's auteur).



In het voorjaar van 1931 bonden de prefect van Parijs en zijn ondergeschikten de strijd aan tegen overbodig lawaai in de autorijke metropool door goedkeuring van een besluit dat de inwoners ten minste acht uur van betrekkelijke nachtrust verzekerde. Voortaan was het automobilisten verboden in de Lichtstad tussen 's avonds tien uur en zes uur voor de middag

signalen met de claxon of hoorn te geven, in plaats waarvan de politie bij nadering van gevaarlijke kruispunten het geven van waarschuwingstekens met de koplampen verplicht stelde. De nieuwe verordening ging overigens nog verder, omdat ze 's nachts eveneens verbod om gebruik te maken van de bel of fluit van tramwagens, stoomlocomotieven of sleepboten op de Seine binnen de grenzen van de gemeente. De Parijse boulevards misten hierdoor in de nachtelijke uren een van hun meest karakteristieke geluiden; het voortdurende getoeter van bestuurders in een stad die rond de eeuwwisseling als zoveel auto's telde dat het kentekensysteem er was ingevoerd.



EEN NIEUWE HOORN?

Laat het dan een Delco Remy zijn
en de vrije baan is Uw deel.

ELECTROSTOOM.

Ondanks de economische depressie, die ook over de auto- en motorrijwielenindustrie een schaduw wierp, was het aantal motorvoertuigen over de hele wereld in het afgelopen jaar met 2,1 procent toegenomen. De personenauto vormde een dusdanige belangrijke factor in het dagelijks leven, dat het zowel automobilisten als andere weggebruikers niet onverschillig kon laten hoe het motorvoertuig zich in 1930 had gedragen. Voor alle delen van de globe viel een vermeerdering te constateren, die zich echter het scherpst aftekende in Europa; daarna volgden naar mate van belangrijkheid, Afrika, Azië, Australië en de Verenigde Staten. Dat Noord-Amerika achteraan kwam was geen toeval, omdat het land, verreweg de voornaamste gebruiker van auto's, het eerst en vooral ook het hevigst van de crisis had te lijden, evenzeer als er tekenen waren, dat de Amerikaanse auto-industrie zich vóór andere bedrijfstakken zou weten te herstellen.

Het aantal auto's op de wereld was in de periode van 1 januari 1930 tot 1 januari 1931 met circa 750.000 stuks toegenomen. Voor Europa alleen bedroeg deze toename 471.000 wagens. Het aantal auto's in Frankrijk alleen vermeerderde in 1930 met 178.000 stuks. De meest autorijke landen in Europa waren: Engeland (1.652.958 stuks), Frankrijk (1.500.587 stuks), Duitsland (658.686 stuks), Italië (269.500 stuks), Spanje (189.650 stuks), België (158.000 stuks). Nederland en Zwitserland telden respectievelijk 120.000 en 78.000 wagens. Op 1 januari 1931 waren wereldwijd 35.810.768 motorrijtuigen in gebruik, waarvan 9.119.819 buiten de Verenigde Staten. Het aantal automobielen in Europa bedroeg het vijfvoud van dat op 1 januari 1922.

Als gevolg van de economische depressie verminderde het aantal auto's op slechts enkele markten. Het verlies werd echter ruimschoots goedge maakt door de winst, die in de rest van de wereld werd gemaakt. Hoewel ver onder het fenomenale hoogterecord van 1929 blijvend, was in 1930 de export van personenwagens en onderdelen uit de Verenigde Staten en Canada alleszins bevredigend. Het jaar 1930 werd zelfs een record voor de uitvoer van zware vrachtwagens uit genoemde landen. Voor wat onderdelen, banden, accessoires en dergelijke betrof, bleef de export op het peil van 1928, of wel werd dit jaar overtroffen. De Amerikaanse export bedroeg in het vorige jaar 449.029 personen- en vrachtwagens, een cijfer dat boven het gemiddelde van de laatste tien jaar bleef. Deze vertegenwoordigde ongeveer één achtste van de totale productie van de Amerikaanse en Canadese fabrieken.

Omdat de hoogconjunctuur in de Weimar Republiek na de Eerste Wereldoorlog zeer beperkt bleef, was de Duitse economie in hoge mate gevoelig voor de in de Verenigde Staten ontstane crisis. Als gevolg hiervan steeg het aantal faillissementen, nam de werkloosheid toe

en had de smokkelhandel aan de Duitse grens een dusdanige omvang aangenomen, dat van Duitse kant strenge bepalingen nodig waren geworden om daaraan paal en perk te stellen. In verband hiermee was met ingang van 1 juli 1931 een verordening in werking getreden, waarbij de hoeveelheid tabak, sigaren en sigaretten die tolvrij mocht worden ingevoerd, was verminderd. Vanaf genoemde datum mocht men voor eigen gebruik ten hoogste vijftig gram rook- of pijptabak, tien sigaren of vijftientig sigaretten, of, wanneer deze verpakt waren, hoogstens dertig gram sigaren, sigaretten of pruimtabak. Op de naleving van deze bepalingen zou door de Duitse douanebeambten streng worden gelet.

CADILLAC
16-CYLINDER



BOVEN VERGELIJKING UIT

Na het verschijnen van de Cadillac V-16 zal men tevergeefs zoeken naar een wagen, die bij benadering te vergelijken is met deze super-car. Onovertroffen in distinctie en voorkomen beantwoorden de bijzonder ruime, hooge en comfortabele Fleetwood-carrosserieën aan de hoogst gestelde eischen. Alleen reeds door haar meer dan schitterende en uiterst rustige rijkhoedanigheden staat de Cadillac 16-cyl. onbetwist aan de spits.



Belangstellenden kunnen worden overtuigd door het maken van een proefrit, waar toe wij behoeft uitnodigen.

IMPORTEUR VOOR NEDERLAND:

K. LANDEWEER
UTRECHT - Biltstraat 74 * AMSTERDAM - Stadhouderskade 93-94

PIERCE ARROW

America's finest Motor Car



De PIERCE-ARROW wordt niet zonder reden betiteld als America's finest Motor Car.

Waar hij verschijnt komt men in extase over dezen buitengewoon gedistingeerden wagen, zowel door zijn uiterst moderne lijnen, fraaie en met zorg gekozen kleurencombinaties, als ook door zijn technische volmaaktheid.

In de 29 verschillende modellen, welke allen geleverd kunnen worden met versnellingsbak, drie versnellingen en freewheeling, of een versnellingsbak met vier versnellingen, en uitgerust met de modernste snijtes op accessoiregebied, bieden zij den rijder het toppunt van comfort, elegancie, veiligheid en.....betrouwbaarheid!

De Wagen van Standing

Gillustrende prijsaanwinst staat op aanvraag gaarne toegezonden!

PRUZEN VANAF f 9500.-

Hoofdvertegenwoordiging voor Nederland:

N.V. ALGEMEENE GARAGE- EN AUTOMOBIEL-MAATSCHAPPIJ
GRAVENHAGE, Holweg 9, Telefoon 117774 (2 lijnen)
Filiaal ROTTERDAM, Witte de Withstraat 88, Tel. 11726

Advertenties voor hen die in 1931 nog geld hadden voor deze prestigemerken in de prijsklasse rond de tien mille en hoger. Cadillac maakte amper winst op de V16-modellen, maar overleefde de crisistijd dankzij het kapitaalcrachtige General Motors Corporation. Pierce-Arrow, dat in 1928 door Studebaker was overgenomen, verdween in 1938 voorgoed van het toneel. (Coll. Auteur).

Het gemeentebestuur van Detroit had in de winter van 1930-1931 ter ondersteuning van de werklozen zeventien miljoen dollar besteed, wat aangaf dat het in het wereldcentrum van de auto-industrie niet al te best ging. Voor een stadslening van vijf miljoen dollar voor korte termijn van 3,5 procent waren veel bankenliefhebbers, maar Henry Ford dong ook mee. Dat hij de lening verstrekke werd hem door de 'haute finance' niet in dank afgenomen.

Al enige tijd werd in de Oostenrijkse media melding gemaakt dat het verkeer daar voortaan rechts zou gaan rijden. In een aantal buitenlandse bladen deed echter al spoedig het gerucht de ronde, dat om economische redenen nog niet tot de uitvoering van dit besluit zou worden overgegaan. Bij navraag bleek dat deze wet per 1 december 1932 in werking zou treden, waarbij bepaald werd dat in Oostenrijk voortaan het rechtse verkeer werd ingevoerd en links zou voorbij moeten worden gereden. Omdat echter aan de uitvoering en toepassing van deze verkeerswet zware materiële kosten waren verbonden, zou de datum tot een later nog te bepalen tijdstip worden uitgesteld, en bleef het voorlopig bij links rijden en rechts inhalen.