

Verbazing over modern technisch vernuft

De eerste auto in Nederland reed in Venlo

door Henk Brauer

Tijdens het onderzoek naar de Konings Automobielen uit Swalmen (het artikel daarover is in jaarboek 40 van de Heemkundevereniging Maas- en Swalmdal opgenomen) kwam een bericht uit de lokale media bovendien. Het gaat om dit artikel uit het *Venloosch Weekblad* van 8 april 1893.

De beweringen dat het eerste benzinevoertuig in Nederland in 1895 in Tilburg reed of in 1896 in Arnhem, moeten gecorrigeerd worden.



Volgens het *Venloosch Weekblad* was het op maandag 3 april 1893 dat in Nederland voor het eerst een automobiel met een verbrandingsmotor reed en dat zou in Venlo zijn geweest.



Het betreffende nieuwsbericht uit het Venloosch Weekblad.

Misschien is het goed om de gedenksteen in Arnhem te actualiseren en in Venlo een passend gedenkteken te onthullen voor deze unieke gebeurtenis. Het voertuig in Venlo was afkomstig uit Süchteln (nu een deel van Viersen) en kwam via Dornbusch-Lobberich-Leuth-Kaldenkirchen naar Venlo, met niet alleen de bestuurder, maar ook twee kinderen.

De bewoners hebben zich ongetwijfeld verwonderd over dit nieuwe staaltje technisch vernuft. Maar wat was het regionale tijdsbeeld, wie was de eigenaar, wat was het voor voertuig en hoe verliep de rit? In Nederland was geen verdere informatie te vinden.

Na diverse contacten in naburige Duitse gemeenschappen geraadpleegd te hebben, kwamen na verloop van tijd enthousiaste reacties binnen van onder andere Uwe Micha, een lokale historicus uit Süchteln. Dat leverde o.a. de volgende informatie op.

Tijdsbeeld

Eind negentiende eeuw was de grensregio nog jong, Limburg werd pas in 1867 aan Nederland toegevoegd. Logischerwijs waren er veel contacten met de inwoners en bedrijven in onze buurlanden. Luik en het Rijnland (Aken, Keulen, Krefeld en Viersen) lagen immers dichterbij dan Den Haag en er waren natuurlijk zowel zakelijke als familiebanden.



Schilderij van Otto von Bismarck, gemaakt door Franz von Lenbach in 1890.

Duitsland industrialiseerde in de tijd van Bismarck in rap tempo, evenals het zogenoemde Luikse bekken.

Ik noem bijvoorbeeld de kennisclusters in Luik en Aken, maar ook de textielindustrie in de regio Viersen-Krefeld. Met de stijging van het vervoervolume steeg ook de behoefte een betere vervoermodaliteiten. Nieuwe spoorverbindingen, kanalisering en verbetering van de wegenstructuur werden in gang gezet. Grensoverschrijdende samenwerking en grensverleggende ontwikkelingen waren aan de orde van de dag.



De Benz Patent-Motorwagen nr. 1 wordt beschouwd als de eerste goed werkende benzineauto.

Zeker over de vroege automobiëlgeschiedenis van Nederland en in de euregio is nog veel onbekend. Naar aanleiding van ontwikkelingen in het Franstalige (Lenoir, Beau de Rochas, Panhard & Levassor, Verbiest, De Dion-Bouton) en Duitstalige gebied (Schreiner, Marcus, Otto, Daimler, Benz, Fafnir) experimenteerden in die periode diverse vernuftelingen, ondernemers, koetsenbouwers en de betere dorpssmeden met automobielen. De Benz Patent-Motorwagen wordt algemeen als eerste redelijk bruikbare en door benzine aangedreven auto beschouwd. Patentwagen nr. 3 was de eerste auto die Benz in de verkoop aanbood.

Het voertuig uit 1893

Het staat zonder meer vast (uit verschillende bronnen) dat het eerste voertuig dat in Süchteln op de weg verscheen van de ondernemer Richard Freudenberg was. Hij kocht al in 1890 zijn eerste automobiël.

Freudenberg kocht in 1890 zijn eerste automobiël

Freudenberg was ook wethouder, later burgemeester en voorvechter van verbetering van de infrastructuur. Niet alleen van wegen; hij was ook woordvoerder voor de spoorwegverbinding Venlo-Viersen. Het kan dan ook niet anders dan dat Freudenberg de bestuurder was van het voertuig dat Venlo aandeed.



Het kan niets anders dan dat Richard Freudenberg, te zien op bovenstaande foto, de bestuurder was.

Freudenberg was textielondernemer, mede-eigenaar van de Samtfabiek en later van de in 1895 opgerichte Kapokfabrik O. & R. Freudenberg. En dat in een tijd van enorme mechanisatie. Verder was Freudenberg participant van en opdrachtgever aan Sharpe & Sons in Westminster (Groot-Brittannië) voor de Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn-Eisenbahn-Gesellschaft (CKKIE; later Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft – red.) voor de aanleg van een omvangrijk spoorwegnet. Helaas ging er op financieel gebied bij de CKKIE iets flink fout en kwam er een faillissement. Freudenberg werd samen met de bankier en zijn mededirecteur veroordeeld tot vijf maanden gevangenisstraf.



Moeilijk te lezen, maar op de gevel staat nog altijd 'Erste deutsche Kapokfabrik'.

In Süchteln kon in 1908 en in 1910 op de Pferderennbahn, op de Süchtelner Höhen, ook genoten worden van de eerste vliegtuigen (een Wright en twee zelfbouwtoestellen) en van vliegshows. Ze waren van o.a. de heren Kellermann en Steinmann. En op dezelfde Pferderennbahn won menige Venlose of Tegelse huzaar eremetaal.

Freudenberg was ook auteur van dialect- en volksverhalen en legenden. Vermeldenswaard zijn z'n boeken *Söitelsch Plott* (1888), *de Spukpäsche*, *de Verkeshof*, *goet gement on en de Hauptsak waar*. Hij liet een autobiografie achter, *Seit neunzig Jahren*, memoires uit het leven van de inwoner van een kleine stad. Het werd drie jaar na zijn overlijden uitgegeven (Stettin, 1916).



Freudenberg werd na zijn overlijden in 1913 bijgezet in het familiemausoleum op het Evangelischer Friedhof Süchteln (foto boven).

Hij genoot groot aanzien en als eerbetoon voor zijn inzet op het gebied van de automobielen, de infrastructuur, de euregionale spoorwegverbindingen en proza werd in de gemeente Viersen een straat naar hem genoemd.

Vroege auto-ontwikkeling

De viertaktbenzinemotor werd in 1883 door Gottlieb Daimler uitgevonden en gepatenteerd. Carl Benz ontwikkelde de Benz Patent-Motorwagen nr. 1. De Patent-Motorwagen wordt algemeen als eerste redelijk bruikbare en door benzine aangedreven auto beschouwd. Maar hij werd nog niet verkocht.

De eerste auto die door Benz vanaf 1886 verkocht werd, was Patent-Motorwagen nr. 3 (de doorontwikkeling van nr. 1 en 2). Van nr. 3 werden tot 1894 25 exemplaren gebouwd en aan de man gebracht. De Patent-Motorwagen nr. 3 van het Londense Science Museum is met grote waarschijnlijkheid de wagen van Bertha Benz, de echtgenote van Carl. In elk geval is het de oudste compleet origineel behouden automobiel ter wereld. Vaak wordt hij uitgeleend aan andere relevante musea.

De rit van Bertha Benz trok veel aandacht

De Benz Patent-Motorwagen nr. 1 in het Deutsches Museum in München is nieuw opgebouwd, evenals de kopieën in andere musea. Met enig gevoel voor ondernemerschap en publiciteit stapte Bertha Benz zonder medeweten van haar man begin augustus 1888 samen met haar zoons Richard en Eugen in Patent-Motorwagen nr. 3. Ze reden de 106 km lange route van Mannheim via Wiesloch (waar ze in de stadsapotheek ligroïne tankten) en Mingolsheim naar Pforzheim. De terugreis vond drie dagen later plaats via Bauschlott, Bretten, Bruchsal und Schwetzingen. Sinds 2008 bestaat de toeristische Bertha Benz Memorial Route. De prestatietest voerde tot verdere verbeteringen. Zo werd om hellingen makkelijker te kunnen nemen een bergversnelling ingebouwd. Belangrijk was verder dat de rit veel aandacht trok en zo de verkoop van het model opstuwde.

Richard Freudenberg bezat de eerste auto in Süchteln, dat was in 1890. Het voertuig moet gezien het jaartal en de beschrijving (gelijk aan een paarden-zomerkoets, drie wielen, met het stuur vooraan recht naar onderen, de motor werd met een groot vliegwiel moeizaam in beweging gebracht etc.) een Benz Patent-Motorwagen nr. 3 geweest zijn.



De Benz Patent-Motorwagen nr. 3 van het Science Museum was zeer waarschijnlijk het originele voertuig van Bertha Benz en werd in 1888 gebouwd.

Na een bezoek aan het Science Museum in London heb ik het originele 'Handbook of the collection Land Transport' in Bury St. Edmunds gekocht, met een gedetailleerde beschrijving van de ontwikkeling van de Benz. Zo werd de eencilindermotor een aantal keren vergroot, van 954 cc (0,9 pk) voor nr. 1 via 1045 cc (1,5 pk), 1660 cc (2,5 pk) tot 1990 cc (3 pk).

Vanaf 1888 werd het tot dan liggende vliegwiel staand ingebouwd. Tegelijkertijd werd de inlaatschuif door een automatische inlaatklep vervangen. De versnellingsbak kreeg twee voorwaartse overbrengingen in plaats van slechts een en het enkele voorwiel was geveerd. De wielbasis groeide met 125 mm en in plaats van metalen spaakwielen werden houten spaakwielen gemonteerd. Het gewicht steeg tot 360 kg en de topsnelheid tot 20 km/u. Het voertuig had een kleine overkapping, en als optie een noodzitbank. De auto die Freudenberg in 1890 kocht, had een horizontale krukas en vliegwiel en was voorzien van een bergversnelling.

De houten remblokken werkten op stalen ringen van de aangedreven achterwielen. De wielen en spaken waren van hout, die diameter was 1,25 meter (achter) en 0,76 meter (voor). De wielbasis was 1,57 meter. De motor had een slag van 160 mm en een zuigerdiameter van 116 mm, wat resulteerde in een inhoud van 1660 cc.

Hij leverde bij 300 tpm 2,5 pk, goed voor 16 km/u. De motor en het aandrijfsysteem waren met een houten behuizing afgeschermd. De auto kostte 3000 Reichsmark. Freudenberg baarde veel opzien met het voertuig en genoot er vele jaren van. Pas in 1910 werd de auto verkocht, een glazenwasser uit Viersen betaalde er 50 Reichsmark voor.



Terstappen bij de gesloten Dürkopp.

In datzelfde jaar (1910) kocht Freudenberg twee nieuwe Dürkops, een open en een gesloten uitvoering. De open Dürkopp werd vrij snel verkocht aan Willy Neetix, een bekende motorrijder. Neetix verkocht hem vlak na de Eerste Wereldoorlog voor 20.000 Reichsmark (het was de tijd van hyperinflatie) aan een Fransman, die om het leven kwam bij een verkeersongeval.

Freudenberg hield de gesloten Dürkopp zelf en stuurde een van zijn chauffeurs, Augustus Terstappen, naar de fabriek van Dürkopp in Bielefeld voor een rijopleiding. Terstappen was de eerste eigenaar van een rijbewijs in Süchteln. De auto had een maximum snelheid van 40 km/u en verbruikte 22 liter benzine op 100 km.

De rit naar Venlo

Terug naar de rit van 1893. Het voertuig was zoals gezegd afkomstig uit het toen nog zelfstandige Süchteln; Richard Freudenberg zou via Dornbusch-Lobberich-Leuth-Kaldenkirchen naar Venlo zijn gereden. De afstand, vier uur gaans, werd volgens het krantenartikel in 32 minuten afgelegd. Dat is voor die tijd en zeker voor Benz nr. 3 heel snel. Immers, de afstand is circa 16 km, wat betekende dat de gemiddelde snelheid ongeveer 30 km/u was.



Ein Pionier des Kraftwagens

Willy Neetix fuhr vor 45 Jahren schon seine „Dürkopp“-Benzinkutsche. Einer der ältesten Kraftfahrer und Autobesitzer Süchtelns, Willy Neetix, Hochstraße 44, wurde am 23. März 71 Jahre alt. Sein Leben hindurch war er mit dem Motorwesen eng verbunden.

Im Alter von 24 Jahren, 1908, fuhr er in Süchteln das erste Motorrad, Marke „Allright“ („... kommt nicht weit“, spöttelte man damals). 1911 fuhr er mit diesem Motorrad nach Paris und blieb, mutig genug, vier Wochen mit der Maschine unterwegs; Brüssel, Weltausstellung Gent, Paris und schließlich an der Kanalküste entlang nach Holland. Sein Begleiter war ein anderer Süchtelner Motorradbesitzer, Johann Funken, Hochstraße.

Das erste Auto in Süchteln fuhr bekanntlich Richard Freudenberg, bekannt als Dialekt-Heimatchdichter und früherer Bürgermeister Süchtelns. Den Namen „Auto“ verdiente das Vehikel aber kaum, denn es war in Wirklichkeit ein Gestell wie ein Pferde-Sommerwagen, die Lenkung geschah vom Kutschbock aus senkrecht nach unten, und der Motor wurde mit einem großen Schwungrad mühsam in Bewegung gebracht. Ein Fensterputzer aus Viersen erwarb es 1910 für 50 Reichsmark.

16

Artikel met de Dürkopp van Willy Neetix.

De rijtijd van 32 minuten kan niet kloppen, tenzij dat maar een deel van de route was, of de tijd is flink naar beneden afgerond. De grensbewoners hebben zich ongetwijfeld verbaasd over dit moderne staaltje van technisch vernuft. Het afdalen van de verschillende heuvels (Süchteln Höhen en de Steyrländ) via de Leutherweg was met de primitieve remmen een ware uitdaging.

Als voormalig wethouder en burgemeester van Süchteln en woordvoerder van de spoorwegverbinding Viersen-Venlo kende Freudenberg de stad Venlo en het mooie oude raadhuis uiteraard goed. Of hij om de hoek (Steenstraat 2) bij de apotheek van Lodewijk van de Grinten brandstof gekocht heeft, is onbekend. Zeer waarschijnlijk is hij via de Keulse Poort (langs het daarna gerealiseerde oudste tankstation van Nederland) de berg weer opgereden, richting Leuth. Daarbij kwam de toegevoegde bergversnelling goed van pas.

Met de verkregen informatie hebben de eerste auto in Nederland en de eigenaar een naam en een gezicht gekregen heeft. Richard Freudenberg was een pionier die zowel op het gebied van grensoverschrijdende infrastructuur als op dat van het automobilisme een belangrijke rol gespeeld heeft. Ik denk dat het meer dan alleen een straatnaam waard is. Volgend jaar is het 130 jaar geleden de rit plaatsvond.

Zou het niet passend zijn om, ter herinnering aan die unieke gebeurtenis, niet alleen een mooie plaquette te onthullen, maar ook met passende klassiekers een herdenkingsrit te houden?

Bijlage, bronnen en dank verschuldigd aan:

Venloosch Weekblad via Delpher

www.soetele.de

Uwe Mischa (info en foto Freudenberg)

Angela Döring (foto Kapokfabrik).

Barbera Döring (kleinkind van Terstappen, foto Dürkopp)

Allgemeine Zeitung Handelsbeilage 1/3 Düsseldorf, 28 januari 1877

Kreisarchiv Viersen dr. Matthias Herm (info)

www.schluff-krefeld.de/schluff/termine.html

Info n.a.v. bezoek Science Museum en hun origineel Handbook of the Collection Land Transport 1936/1948

Mercedes-Benz Classic Archiv & Sammlung – Beate Frank (info plus foto Benz nr. 1 en nr. 3)

Foto mausoleum: H. Brauer

Vertaling Udo Kraemer