



Foto uit 1898 of 1899 . Genomen voor de woning Rijksweg in Swalmen. Met aan de stuurstang Ferdinand Anderheggen, rechts Peter Konings en achterin zijn drie dochters. De auto heeft geen registratienr. Waardoor je zou kunnen afleiden dat hij van voor 20 -2- 1898 of voor de afgifte van een nr. is.

Konings Klasse

De eerste betrouwbare en volledige Nederlandse auto kwam uit Swalmen.

Auteur: Henk Brauer. Volledige artikel staat in Heem Maas en Swalmdal boek nr 40

Na mijn opleiding aan de gieterijschool in Tegelen, reed/knoterde ik met mijn Zündapp C 50 naar school in Roermond. Ik kwam dagelijks langs de gieterij van Konings in Swalmen en het trok mijn belangstelling. Tijdens mijn werk bij de afdeling Ontwikkeling en Beproeving van DAF kwam ik enerzijds in aanraking met het maatschappelijke belang van automobilititeit en via Engels collega constructeurs (die oude MG's hadden), het mooie van rollende erfgoed. In dit artikel probeer ik de bijzondere betekenis van Konings te verduidelijken. Een korte beschrijving over het bijna 150 jarige bedrijf en het bijna 125 jarig bestaan van de eerste volledig Nederlandse auto.

In 1873 werd door de Duitse (uit Heinsberg afkomstige) immigrant Michael Königs en zijn zoon Peter in Swalmen een machinefabriek opgericht. Zoon Peter ging toen hij 15 jaar oud was zich bekwamen als wagenmaker in Viersen en Brussel. In Brussel maakte hij kennis met het nieuwe fenomeen de Vélocipède (fiets). En in Parijs zag hij de ontwikkelingen van de twee-, drie- en vierwielers. Toen hij in 1869 in Swalmen terugkeerde, construeerde e hij ook gelijk een eigen Vélocipède . Peter was technologie gedreven.

Er werden twee radmakers, een bankwerker een en later (in 1998 -1900) gieterij medewerkers(modelmakers en vormers) en een blikwerker aangenomen. Konings producten waren heel goed, betrouwbaar, duurzaam, ze kregen veel erkenning en ze wonnen daarvoor vele prijzen.

Stoomtractie

Een van de bijzonder complexe installaties was de stoomaandrijving voor de opkomende kermisattracties. In 1887 bouwde Konings een draaimolen met Hypodrome (bewegende paarden) op stoomkracht. Deze werd in 1888 als Circus Mecanique gepresenteerd . Een van die Konings stoomaandrijvingen is nog altijd te bewonderen in de stoomcarrousel van de Efteling.

Automobielen

Wanneer voor het eerst een Nederlandse auto werd ontworpen en gemaakt is niet geheel duidelijk. Waarschijnlijk was dat in of vlak voor 1898.

Een te beantwoorden vraag, wat is een goede Nederlandse automobiel? Volgens mij een door Nederlanders ontworpen, volledig met Nederlandse onderdelen gebouwd en van een bij het tijdperk passende deugdelijkheid en een goede betrouwbaarheid. En belangrijk is dat dit door onafhankelijke organisaties aangegeven wordt.

Naar aanleiding van de buitenlandse, veelal Duitse, Belgische en Franse automobielen, experimenteerden in die periode diverse Nederlandse vernuftelingen, met automobielen. Sommigen van deze automobielfabrikanten in spe startten met als basis een bestaande buitenlandse auto en verbeterden die. Of het waren probeersels met een beperkte actieradius, geringe betrouwbaarheid en gebruiksmogelijkheden.

Zo waren de eerste 2 in Nederland op 26 april 1898 rijks vergunde auto's van de broers van Dam van de Groninger Motorrijtuigen Fabriek. Het waren Lutzmann Patentwagens uit Dessau . Voor Spijker geldt hetzelfde maar dan met basis een Benz voertuig Ook de Eysink en Simplex eerste modellen hebben een Benz-motor, de latere productiemodellen

hebben een motor van het Belgische Vivinus. De enig overgebleven automobiel van Eysink werd echter al vroeg ingeruild omdat die betrouwbaar bleek. In de driedaagse tour van 1901 door Nederland krijgt Eysink geen prijs of erkenning. Spijker werd gediskwalificeerd. De eerste Gelria, die in 1900 uitgeleverd werd, deed over 50 km 4 uur. Dat kwam omdat hij om de 12,5 Km moest afkoelen. Een van de vele voorbeelden van de problemen bij de eerste prototypes en probeersels.

De wieg van de eerste Nederlandse Auto stond in Swalmen

kop van een artikel in de Limburger van 14 oktober 2008.

Drs. Leo Konings stelt in dat artikel dat zijn opa Peter Konings naar deels Anderheggen ontwerp in 1898 de eerste echte goede Nederlandse auto's vervaardigde. Die stelling werd in het genoemde artikel onderschreven door hoogleraar aan de TU/E Prof. Dr. Ir. Jeu Schouten.

In de Kampioen van de Nederlandse Automobiel Club (NAC, later de koninklijke KNAC) van 10-2-1902 werd de volgende interessante melding gemaakt:

Hoewel enkele Nederlandse fabrikanten als sinds jaren zich bezighouden met wat men de fabricage van automobielen noemt, hebben we tevergeefs uitgezien naar een automobiel van geheel zuiver Hollands fabrikaat die op de weg werkelijk een automobiel bleek te zijn. Wat we ook tot dusverre op dit gebied vernomen hebben waren slechts nieuwtjes omtrent mislukte proeven en teleurstellende resultaten. Maar nu is er dan eindelijk toch een zuiver Hollandse auto ter wereld gekomen. Een auto met een geheel in ons land vervaardigen motor ; een auto met een krachtoverbrengingssysteem van Hollandse vinding; een Hollandsch rijwerktuig en met in ons land vervaardigde luchtbanden. En deze auto loopt ! Ze loopt zelfs onberispelijk en mag voor den constructeur en machinefabrikant Peter Konings te Swalmen (L) en den ontwerper en uitvinder van het reeds eerder door ons beschreven transmissiesysteem, den heer Ferd. Anderheggen te Amsterdam een groot succes genoemd worden.

Ook werd in het Handelsblad werd iets soortgelijks gemeld

De ANWB maakte bij haar 40 jarig jubileum in 1925 in het bijbehorende boek het volgende onder de kop de **Eerste Nederlandse Auto: Over de Nederlandsche Automobiefabricage meldde "De Kampioen" in de 1900 en 1901 het een en ander, doch het Bondsorgaan was niet geestdriftig gestemd, totdat in 1902 verhaald kon worden van een zuiver Nederlandse automobiel met een motor die geheel hier ten lande was vervaardigd en een krachtoverbrengingssysteem van Nederlandsche vinding had; het koetswerk was , binnenlands fabrikaat. Aan de samenwerking van P. Konings te Swalmen en Ferd. Anderheggen dankte men deze vinding.**

Daarnaast waren er nog meldingen in diverse kranten over de deelname aan de 1901, van 17 tot 20 juni, georganiseerde Toer door Nederland (511 km lang).

Bij deze betrouwbaarheidsrit met 51 deelnemers haalden slechts 5 wagens op tijd de eindstreep. Daaronder ook de door Konings gebouwde en door Anderheggen onder nr. 24 ingeschreven automobiel. Het leverde een vergulde zilveren medaille van de NAC op.

Vanuit dit soort artikelen in de media en uitgaves van onafhankelijke en gewaardeerde organisaties, de uitspraken en documenten van Drs. Leo Konings die door Prof. Jeu

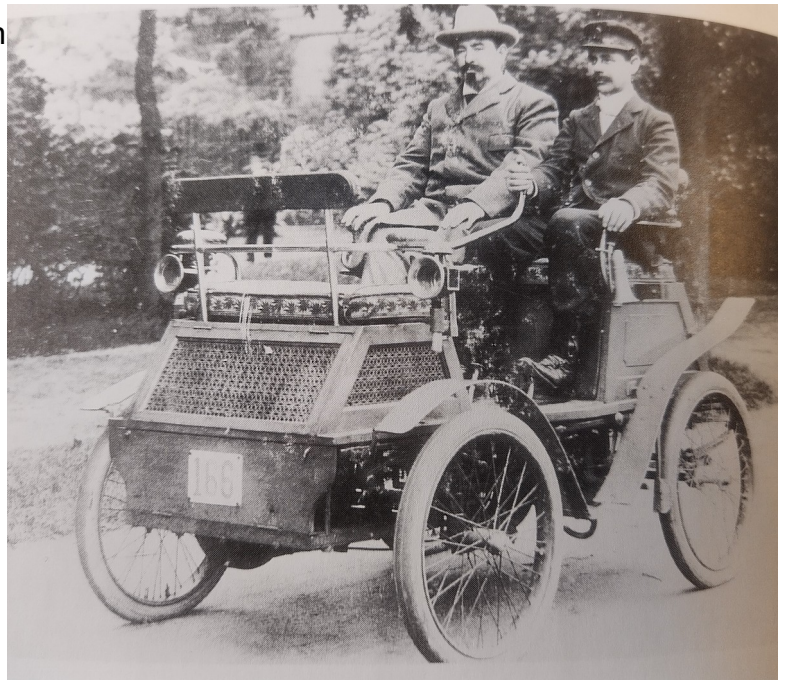
Schouten ondersteund werden en de vele artikelen over de falende andere voertuigen kan je inderdaad de conclusie trekken dat Konings en Anderheggen de **eerste betrouwbare** en door Nederlanders ontworpen, en geproduceerd met **volledige** gebruikmaking van **Nederlandse** onderdelen **automobiel** op de markt gebracht hebben. Hij was geproduceerd in Swalmen bij Konings.

En hoe zagen ze er dan uit

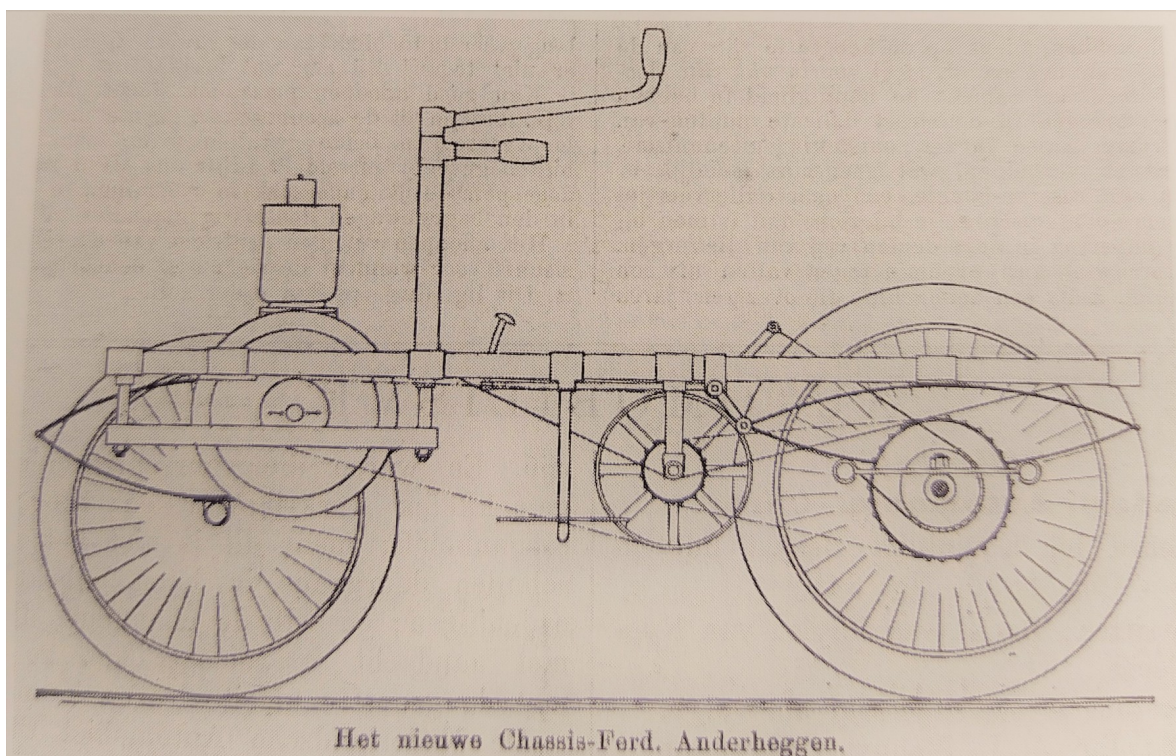
Onder nr. P 138 was er ook een Limburgse registratie voor een automobiel van de heer P. H. Konings uit Swalmen. Er is in het Limburgse register /archief echter niet meer informatie

De uitvinders van de aandrijving was de in Roermond geboren Ferdinand Anderheggen. De onderdelen werden in de werkplaats van de gebroeders Willink samengebouwd. Konings had een zakelijke relatie met Willink

In het Conam onderzoek wordt het vermoeden uitgesproken dat de auto met het vergunning/rijksnummer 166 (zie foto) afgegeven op 17 maart 1900 aan A. Dauans Preud'homme te Luik van Ferdinand Anderheggen is. Volgens Leo Konings is dat het de eerste, naar Anderheggens ontwerp (aandrijving), verkochte Konings automobiel is.



Tekening van de Auto



Het nieuwe Chassis-Ford, Anderheggen.

Een opmerkelijk voorval deed zich voor op 15 maart 1903 in Diemerbrug waar de automobiel van de Roermondse industrieel F. Anderheggen, zijn broer en de heren Pereboom door gistende dorpingen tot staan gebracht waarop deze en de plaatselijke veldwachter hen vastgrepen en naar het hok van het raadhuis sleurden. Ze stelden dat Anderheggen harder dan een paard gereden had. Enige stomperijen werden uitgedeeld, ook naar de veldwachter. Anderheggen werd tot 100 gulden boete sub 20 dagen hechtenis veroordeeld.

In het Limburgse Swalmen trok de moderne automobilititeit ook de aandacht van Peter Konings. In Venlo reed in 1893 de eerste auto in Nederland. En de Parijs-Amsterdam-Parijs race reed op 8 juni 1898 door Swalmen.

Maar er was bij Konings kennis opgedaan bij de constructie, het maken van onderdelen, het bouwen van wagens en stoomaandrijvingen. Dat met de eigen fabricagemogelijkheden (gieterij, smederij, mechanische bewerkingen, houtbewerkingen, fijnplaatwerk), de vakmanmensen en ondernemingsgeest was goed bij de realisatie van automobielen. Anderheggen trad in dienst bij Konings.

Rijksnummer 352 werd afgegeven op 3 mei 1901 aan A.C. Willink Amsterdam, Volgens onderzoeker Rutger Booy is deze automobiel een verbeterde versie van de Konings van 1899. Dit wordt gezien de link met Anderheggen, Konings en o.a. het curved dashboard bevestigd. Dit voertuig is uitgevoerd met Anderheggen transmissie, de eigen Konings motor en Konings koetswerk. Het vermoeden is, dat deze automobiel deelnam aan Tour door Nederland van juni 1901. En dan zou het de eerste door Nederlanders ontworpen, volledig met Nederlandse onderdelen gebouwd en van een bij het tijdperk passende deugdelijkheid en een goede betrouwbaarheid c.q. bruikbaarheid (geduid door onafhankelijke organisaties) automobiel zijn. De auto was 2,35 meter lang, 1,42 meter breed en woog 350 Kilogram.

Deze (592) naar Anderheggen transmissie ontwerp auto werd bij Konings gefabriceerd. In het Conam onderzoek wordt hij ook als Konings aangeduid. Op 27-3-1902 werd er vergunning verkregen. Hij was 2,65 meter lang en 1,40 meter breed.

Rijksnummer 600 werd 14-4-1902 afgegeven aan Peter Konings.

Een 4 persoons- auto met een maximumsnelheid van 35 km/u bedoeld voor serieproductie.

Hij was 3,7 meter lang en 2meter breed.

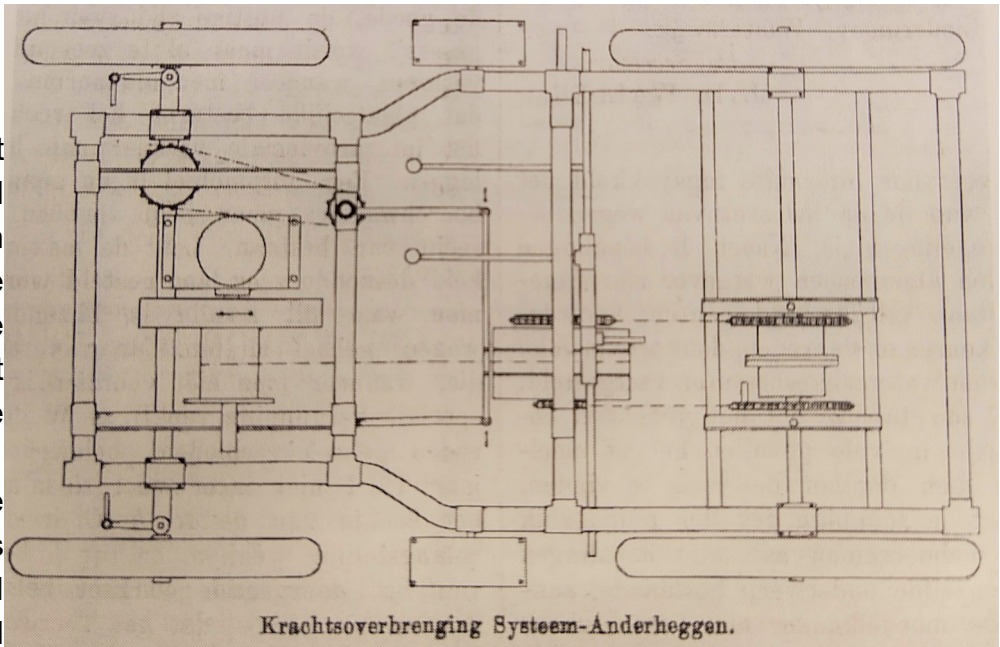


Aandrijving

Tekening van het bijzondere en gepatenteerd krachtoverbrengsysteem

Het was een eenvoudige, heel degelijke en goedwerkende transmissie. Waarbij een verschuifbare riem-schijven-constructie als twee versnellingsbak fungeert.

Het systeem met verschuivende riemen werd geperfectioneerd tot een systeem met planetaire tandwielen. Hierbij vormde het versnellingsbakhuis het buitentandwiel, terwijl drie tussentandwielen, gekoppeld met een volgende versnellingsstrap, als planeten in een zonnestelsel om een centraal tandwiel draaiden. Anderheggen en Konings kregen in 1902 patent voor hun ontwerpen.



Motoren

De eerste Konings proto had een 3,5 pk Dion Bouton motor die in Parijs gekocht was. De Dion Bouton motor, had eerste 1 cilinder 3,5 Pk. De .Ze waren toen te koop voor ongeveer 200 gulden.

Maar zoals dat zo gaat gaan technische ondernemers aan de slag om verbeteringen aan te brengen. Zo werd met de eigen maakcompetenties en vakmanschap **door Konings in eigen beheer motoronderdelen** gegoten, bewerkt en tot een volledige motor geassembleerd. Vervolgens werden deze motoren vanaf nr. 2 in de Konings voertuigen ingebouwd.

Opvallende details

Opbouw Frame en vering: Eenvoudig en degelijk

De eerste Konings modellen hadden nog besturing met een stangensysteem en een lage radiator voor de vooras. Later werd een normaal rond stuur toegepast en een hoger geplaatste radiator. kenmerkend is het mooi vormgegeven curved dashboard.

Moeilijke, moedige afweging

De autofabricage bleek voor Konings niet winstgevend. Volgens overlevering zou de eerste Konings auto 1800 gulden gekost hebben.

Andere aanbieders boden auto's in die tijd aan van 1600 gulden voor de eenvoudige Dion Boutons en FN's tot 2900 gulden voor de luxe Spykers. Het arbeidersjaarsalaris was toen nog geen 400 gulden. Je mag dus aannemen dat soort automobielen dan ook alleen door gefortuneerde lieden gekocht werden.

Diverse investeerders boden Peter Konings geld voor oprichten automobielfabriek. In die tijd (begin 1900) stopten echter een paar Belgische automobielbouwers. Naar inschatting van Peter Konings was naast de andere veel gevraagde activiteiten een rendabel seriematig productie van hun Konings automobiel niet zomaar mogelijk zodat de productie gestaakt werd. In totaal zijn er maar vijf a zeven auto's auto's gebouwd.

Een moedig besluit.

Conclusies

En laten we afsluiten met aan te geven dat waar anderen claimen de eerste automobiel in Nederland etc. gemaakt te hebben, er mijns inziens er voldoende onderbouwing gevonden is om de stellen dat de eerste goede volledige Nederlandse automobiel uit Swalmen kwam. Hij was deels ontworpen door Ferdinand Anderheggen en deels door Peter Konings maar geproduceerd met onderdelen gemaakt door vakmensen van Konings en geassembleerd in Swalmen bij Konings.

Bronnen, o.a.:

- de heer Drs. Leo Konings
- Prof. Dr. Ir. Jeu Schouten.
- Jeroen Boekema Directeur VDL Konings
- NACD
- Conam.