

Amsterdam, 28 Juni 1950¹

De Buitendienst² Den Haag – Amsterdam buiten dienst
23 – 24 Juni 1950³
SHELL JUBILEUMRIT

Na ingeloot te zijn en deel te mogen nemen aan de Shell Jubileumrit met Peugeot GX 4698⁴, ter gelegenheid van het 60 jarig bestaan dezer Maatschappij, begon er op papier een gepuzzle, om uit te vinden hoe deze rit het best gereden kon worden.

Diverse bescheiden werden toegezonden, waaronder 2 borden met opschrift Shell Jubileumrit 23-24 Juni 1950 met het startnummer van de wagen, n.l. nummer 56. Verder een reglement en een deelnemerslijst.

14 startplaatsen waren er in het land aangewezen, die elk een verschillend aantal punten boden. Verder 14 verplichte controleposten en 14 niet-verplichte controleposten alle punten gevend.

Al deze controleposten waren echter op een bepaalde tijd geopend. Om b.v. in Amsterdam te starten om 8 uur des morgens was het pas om 13.30 Heemstede aan te doen, dus moest deze post des Zaterdags genomen worden tussen 4 uur des nachts en 11 uur 's morgens.

Om de verplichte post Pernis te kunnen aandoen, kozen wij Den Haag als startplaats. Beter was het geweest Goes, dan had ook Vlissingen met 7 punten aangedaan kunnen worden.

De eigenaar van Peugeot GX 4698 fungeerde als bestuurder en kreeg aan de startplaats een loodje aan de linkerpols, zoodat overal gecontroleerd kon worden, of de bestuurder niet afgewisseld werd, want dat was verboden. Als mede-inzittenden namen aan deze tocht deel de Heer Sevink⁵ – Den Haag en van der Schilden⁶ – Amsterdam. (ex-klant, thans vriend)

Vrijdagmorgens was het verplicht om 7.15 uur aan de startplaats te zijn, dus vertrokken de twee Amsterdammers reeds om 6 uur⁷, haalden Sevink op en togen naar de C.van Bylandtlaan, alwaar aldra bleek, dat er op autogebied iets gebeuren ging.

Genummerde banen gaven al aan, waar de wagen een plaats moest innemen en waren wij met nummer 56 en de naam Zwbg bij de laatsten.

We werden aangenaam ontvangen in het grote Shell gebouw en onthaald op koffie, broodjes en rookgerei.

Goed 8 uur werden wij gestart, na ontvangst van een kaart, waarop de controleposten met hun tijden genoemd werden.

De dag begon met regen en zou na nog heviger regen als een regendag beëindigd worden.

Direct koersten wij naar de eerste controle post Delft en vervolgens naar de post in Schiedam. Een geopende brug veroorzaakte reeds vertraging. Deze route ging binnendoor, dus snelheid nog wat gematigd.

Alle posten waren Shellposten, depots, tankstations, installaties enz.

Van Schiedam naar Pernis, gelegen onder Rotterdam, dus de Maastunnel door. Dat werd een modderrit over deze terreinen in Pernis, alwaar een ontzaglijk grote installatie van de Shell

¹ Taal- en typefouten zijn door mij verbeterd. De spelling van toen is gehandhaafd. [Eric Zwijnenberg]

² Met "Buitendienst" werd het vertegenwoordigerskorps van Uitg. C. Misset uit Doetinchem bedoeld, waar mijn vader toen voor werkte, en het bijkantoor in Amsterdam had.

³ Vrijdag en zaterdag

⁴ Er werden in die tijd nog geen streepjes tussen de cijfers geplaatst. Ook op de nummerplaat was 4698 één nummer

⁵ Johan Sevink was een collega van mijn vader, en had later een bijkantoor van Misset in Rotterdam

⁶ Wim van der Schilden was reclametekenaar

⁷ Dat verbaast me. In een uur en een kwartier van Amsterdam naar Den Haag, en dan ook nog Sevink opgehaald. Snelwegen waren er hoegenaamd nog niet in die tijd!

gelegen is. Een terrein waar je stellig nooit een voet zal mogen zetten, moest nu geheel rond gereden worden en maakte de Shell op waardige wijze reclame met haar grootheid. De modder van voorrijders sloeg met flinke vlagen over de wagen vermengd met regenvlagen.⁸ Het was een heen en weer gerij van wagens met de Jubileumborden voorop en we hadden al menige tegenligger, die deze post al aangedaan hadden. Mogelijk lieden, die al in Rotterdam gestart waren. Keurig met borden was op deze terreinen aangegeven hoe te rijden. Zou anders ook een doolhof geweest zijn.

Vlissingen was van Den Haag uit tussen 8 en 10 uur niet te bereiken, dus togen wij direct naar Rozendaal [moet zijn Roosendaal, E.Z.], vrije post. Een post, die andere deelnemers weer hebben laten liggen. Hier was het Café Centraal en gezien de zenuwen nogal gespannen waren, was het bij de eerste posten voor ons het tegenovergestelde van tanken. Verder even de kaart laten afstempelen en weer verder. Naar Breda.

Een kist Coca Cola stond achterin met uitgebreide proviand, maar de Cola kwam grotendeels retour, omdat vooral bij de beginposten gratis Pepsi Cola aangeboden werd. We hadden er behoorlijk de gang in starten zeer vlug. Zoo vlug zelfs, dat bij de service "voorrutreiniging", de lapper zijn lap greep en wij al reeds met natte ruit gestart waren.

Op naar Vught. Een dame achter een Citroen met heer als begeleider passeerden wij geregeld, en kwamen wij aan de controlepost, lagen wij weer achter. Eén die in Brabant beter de weg wist dan wij, want het was voor ons nog wel eens even vragen en omrijden.

Hier en daar wees het publiek wel welke kant op te rijden, zoo ook een man, die ijverig met zijn duim een straatweg naar rechts op wees. We zagen mederijders links afslaan, en keerden weer terug, het niet vertrouwend om door te rijden. Wij zagen de man nog met zijn duim werken, die liften wilde en ons van de wijs gebracht had.

Van Vught naar Eindhoven. Ook weer diverse tegenliggers-lotgenoten en wagens, die wij snel voorbijschoten. Lichtgeflikker, handgewuif.

In Eindhoven moesten wij ons vervoegen op het vliegveld Welschap. En Eindhoven was voor ons bijna het eind van de tocht.

We reden rustig door de Zeelsterstraat. Zagen links een grote luxe wagen tegen een huis aangeplakt en plots, we keken elkaar aan. Wat doe je nou, riep de een. Het stuur werkte niet meer, de wielen schenen vast te zitten, we schoten het trottoir op en recht op een grote ijzeren lichtmast af, de klap afwachtend, die niet kwam, want het trottoir had remmend gewerkt en op nog geen 20 c.M. van de mast stonden we stil. Drie heren maakten een slippertje met een francaise. De schrik was gauw voorbij en verder naar Welschap. Later bleek, dat een grote Buick in dezelfde straat tegen dat huis gereden was en geheel verwrongen weggesleept werd. Vele straten in die omgeving zijn bij nat weer levensgevaarlijk en velen hadden reeds meer van die slippartijen beleefd.

Op dit vliegveld werd onze kaart ingehouden en moesten wij een uur verblijven, rustpauze. Wettelijk werden deze rusttijden opgelegd, waarvan wij met koffie een dankbaar gebruik maakten. A'dam gebeld, alwaar wij geland waren en over slippartij wijselijk niet gesproken, trouwens nog niet bij het neer tikken van deze regels, want de dames waren gedrieën tegenstandsters van deze tocht. Wij vonden, dat wij ons eens sportief moesten uitleven want van het afleggen van deze bezoeken kwamen nu eens geen rapportjes!!⁹

Na dit uurtje rust even naar een Peugeotdealer in Eindhoven, een eigen gefabriceerd rubber sluitstukje in dop van watertank was in de tank gezonken en er uit laten vissen met het oog op eventuele verstoppingen. Tevens brandstof ingeladen.

⁸ En dan te bedenken dat die eerste Peugeot van mijn vader nog geen ruitensproeier had! Ik dacht dat zelfs zijn tweede 203 uit 1952 er nog geen had.

⁹ Hier wordt bedoeld op het feit dat de vertegenwoordigers van elk bezoek aan een klant een rapport moesten uitbrengen. Ook als de klant op dat moment helemaal geen interesse had om te adverteren. Eindeloos was de stroom getypte rapporten die dagelijks naar Doetinchem ging met alleen de vermelding "g.i." (= geen interesse).

Nu naar Helmond. Sevenum moesten wij laten liggen, welk station tot 2 uur geopend was en wij door het verplichte rusten in Eindhoven te laat voor waren. En de regen viel in stromen neer.

Van Helmond naar Roermond, wat mijn mederijders als een onmogelijkheid achten, om daar nog voor half vier te arriveren. Het ging er van langs en net een halve minuut voor het sluiten van deze post deden wij Roermond aan.

Nu aan een stuk door naar Nijmegen, langs de Maas. In Nijmegen tabletten chocolade van Van Dungen. Tot Nijmegen aan toe viel het water met emmers tegelijk naar beneden.¹⁰ Dan te rekenen, dat de Marine meereed met 2 man en 1 vrouw in een open jeep en 2 lui in een klein open wagentje. Deze hebben moeten hozen als op een schip.

Van Nijmegen naar post Elst. Aldaar treffen wij de wagen van verslaggever Parool met weggeslagen koplamp, zijnde 1 groot gat. Ook Citroën ontmoet met weggeslagen achterspatbord.

Van Elst naar Loenen op de Veluwe, Hotel de Vrijenberg. Direct verder naar Deventer, waar wij na enig zoeken het Depot van de Shell konden vinden.

En wat liep die Peugeot hard. Citroëns lieten wij achter ons en menige Amerikaan, die met het natte weer in de bochten weinig presteren.

Zoo kwamen wij te land tussen Hengelo en Enschede, waar rechts van deze hoofdverkeersweg een Shelldepot lag. Hier de mededeling, dat wij 2 uur hadden te rusten. Het was 7 uur Vrijdagavond, dus mooie tijd om een stukje te gaan eten. Zaak opgezocht aan de straatweg en deed een warme maaltijd na zoo'n rukje wonderen. De twee Heren S gingen nog een biljartje maken, de bestuurder liep wat lucht te happen. Na een sterke koffie om 9 uur de kaart opgehaald. De regen was gelukkig opgehouden en nu naar Emmeloord, door onbekende dreven in opkomende duisternis.

Over Zwolle en Kampen schoten wij op geluk een weg in, tijd om behoorlijk op een wegwijzer te kijken gunden wij ons niet, en zoo met een zwerpje achterrijders naar Emmeloord, Shell Depot.

Afstempelen en over een smalle, rechte weg, ter breedte van één auto recht op Lemmer af naar Wolvega. Zoo reed op die smalle, rechte weg naar Lemmer een Minor voorop en een serie wagens er achter. Wij tweedens. Links passeren was niet mogelijk, want alles modder. Schijnt er ook één in vastgelopen te zijn. Plots even een kleine verbreding en onze francaise er langs. De Minor hield zijn kalme gang en alle wagens kalm er achter en wij kilometers er voor. Tot het zoeken werd in de duisternis naar Wolvega en het hele stel weer achter ons.

Wij maakten een foutje naar rechts en het hele stel ging mede naar rechts, er zeker op rekenend, dat die voorrijder de weg wel zou weten met zijn uitschieten uit het peloton. Leuk was het al die lichtjes, dezelfde bokken te zien schieten. In Wolvega een gedraai van zoekende wagens op weg naar Roden. Volgens route Kroes gereden¹¹ en inderdaad veel gemak van gehad. De overige wagens waren wij kwijt en wij geloven, dat wij door deze route eerder op de post te Groningen bij de nieuwe Shell installatie zijn gearriveerd. En wie treffen wij daar om 1 uur in de nacht bij deze controlepost? Onze buitendienstman uit het hoge Noorden.

Wij hadden hem anders toch uit zijn bed gebeld met de vraag of daar de vertegenwoordiger van de Konijnenfokker woonde, wat hij wijselijk vermoedde en ons maar opgewacht heeft.

Na een gezellige koffie met worst in het marktcafé (we kregen ook hier een uur rust) en een gezellige babbel, leidde de Volkswagen ons om 2 uur Groningen uit op weg naar Wieringerwerf, de volgende post over de afsluitdijk. De francaise liep als of zij achternagezeten werd, vele tochtgenoten lappende. Tot onder gemeente Kollum wij

¹⁰ En die kleine simpele iele ruitenwissertjes van de 203 stellen zo weinig voor, weet ik nu uit eigen ervaring! Wat moet dat een barre tocht zijn geweest met heel slecht zicht.

¹¹ Kroes was een buitendienst collega van Misset, en woonde in Groningen. Mijn vader kwam daar wel vaker en kende dus de weg daar heen.

aangehouden werden door twee politiemannen, die onze papieren controleerden. We stonden midden op de weg en met het oog op de achteropkomende Shell-ridders stelde ik voor de wagen even aan de kant te zetten. Bij die gelegenheid constateerden de Heren, dat ons achterlicht niet brandde en werden wij op de bon gezet.¹² Een onsympathieke streek, want een waarschuwing was toch meer op haar plaats geweest. Het begon al te dagen in het Oosten, dus achterlicht van geen dienst meer en met een flinke gang de afsluitdijk over. Even een minder vrolijke aanblik, een wagen in de bocht finaal tegen een muur geplakt, geheel onderste boven. Twee damesrijders hadden dit ongeval beleefd en gelukkig overleefd. Wel bottenschade.

Een mooie morgen en dag was op komst en vlug langs post Wieringerwerf naar post Nieuwe Niedorp. Van deze post naar Egmond aan de Hoef, waar bij het wegrijden de francaise iets van onderen beschadigd werd, door een bocht te kort te nemen en over een paaltje te gaan. Waar ik soms bochten te wijd nam, verschoten mijn mederijders van kleur. Van Egmond aan de Hoef over Zaandam (links af) zoodat wij in Amsterdam Noord uitkwamen (eigen terrein) nog voor half zes, waar wij met talrijke wagens moesten wachten tot om half zes dit grote terrein van de Bataafse opengesteld werd. Weer een terreinrit als reclame, met de pont over en door Amsterdam heen langs de kortste weg naar de 2^e controlepost in A'dam Zuid, maar voor het Concertgebouw liep linkervoorband leeg. En we lagen zoo voor in eigen stad. Binnen de 5 minuten nieuwe band er op. Na deze post plenty time, dus naar de Herengracht 75¹³. Omgekleed verfrist en geschoren. Nieuwe band gehaald in garage, benzine geladen (benzinedop nog op bumper laten liggen, die we na een kwartier rijden terug vonden). Met een kalm gangetje naar Post Heemstede van Gatsonides, waar we, wie had dat kunnen denken, weer een uur moesten rusten. Zouden we nu aan de late kant zijn geweest, zou je op zoo'n post de boel kunnen verspelen. Na dit koffie uurtje met een kalm, slaperig gangetje, naar post Wassenaarseweg Den Haag. Nog opgemerkt dat de Heer S uit Den Haag het al niet meer gered had en tot de Zaanstreek aan behoorlijk onder zeil geraakt was. Wij deden hem in de Zaanstreek over een behoorlijke bobbel in de weg stevig ontwaken. Vloog met zijn hoofd tegen het plafond en schoot daarna met bagage en al op de Colakist.

Na de post Wassenaarseweg te Den Haag op weg naar de finish in de Houtrusthallen. Maar daar waren wij niet direct, want de Shell liet ons via borden geheel langs de Scheveningse boulevard rijden.

Zoo kwamen wij eindelijk tussen 11 en 12 uur, na 1088 K.M. afgelegd te hebben aan het feestelijke terrein, de finish Houtrusthallen. Per microfoon werden de binnenkomende wagens afgeroepen, geparkeerd op aangegeven plaatsen en in de hal gastvrij ontvangen door charmante Shelldames, die ons direct onthaalden op koffie.

Een groot politieorkest nam haar plaats in, afgewisseld door het orkest van de Shell onder vrolijke marsen enz.

Een uitgebreide lunch werd ons gedrieën aangeboden, bestaande uit slaatje, haring, broodjes, croquetten, ijs, gebak en koffie. Vervolgens een behoorlijk cabaretprogramma, besloten met de klassementsproeven door hen die door loting hiervoor in aanmerking kwamen.

Dat waren allen die te Goes gestart zijn en Vlissingen en Sevenum hebben kunnen meepikken.

De klassementsproef was zeer interessant. In de grote hal stonden aan weerskanten van de hal twee borden opgesteld, die men achteruit- en vooruitrijdend met de auto moest aanraken, niet omrijden. Allen wisten niet zoo langzaam te rijden of het bord werd omgegooid, behalve twee Zeeuwen met 2 Zeeuwse dames in costuum in Ford die ze even aantipten. De winnaars van de beker.

¹² Mijn vader spreekt van "ons achterlicht". Ongelooflijk maar waar: deze Peugeot 203 type A uit 1949 had maar één achterlicht in het midden op de kofferdeksel!

¹³ Daar woonden wij, en had mijn vader het bijkantoor van Misset.

De prijsuitreiking ging met enige plechtigheid gepaard. De Directeur reikte deze uit. Voor allen die meer dan 100 punten hadden gehaald (Peugeot GX 4698 165 punten) kregen een plaquette plus een lichtgevende Shell sleutelring.

Ons equipe werd later nog een interview afgenomen voor de wirerecorder, de opnemende draad.¹⁴ Gevraagd werd naar klachten en belevenissen. De draad werd direct na het interview weer afgedraaid. Een aardig slot.

Een dode bracht deze tocht mede, en wel de ober in het Houtrustrestaurant, die plots tot veler ontsteltenis dood neerviel, over een kind heen, die (onder de prijsuitreiking) erbarmelijk begon te schreeuwen.

Sevink thuisbezorgd en v.d.Schilden te A'dam afgeleverd, na 2 x 24 uur gesheld te hebben. Slaperig en wat vermoeid. Uitermate tevreden over onze francaise, die ons in zoo'n korten tijd geheel Nederland rond reed. Een pittig ding!

oooooooooooo

¹⁴ Prachtig! De bandrecorder moest nog aan zijn opgang beginnen. Dit was de voorloper.