

CHAUFFEURS REGEERDEN BIJ DE GRATIE VAN DE ONKUNDE VAN HUN BAAS.

## Het chauffeursprobleem van Etienne baron van Zuylen van Nyevelt van de Haar.

Tot de Eerste Wereldoorlog reden er maar weinig auto's in Nederland. In 1914 werden in de boeken van de 'Personeele Belasting' 4684 'motorrijtuigen' aangeslagen. Binnen deze beperkte groep automobilisten speelde baron Van Zuylen van Nyevelt van de Haar een belangrijke rol. Naast faam voor de bouw van kasteel de Haar had hij ook roem verworven als voorzitter van de machtige Automobile Club de France (ACF) en later als erevoorzitter van de Nederlandsche Automobiel Club (NAC)<sup>2</sup>.

De eerste autobezitters kampten met een veelheid aan problemen. Na het krijgen van een lekke band werd, door de Algemene Nederlandsche Wielrijdersbond (ANWB), het chauffeursprobleem als één van de ergste plagen van het vroege automobilisme genoemd.

Tallose bezitters van grote auto's kenden een soort permanente ergernis, die uitging van de persoon die aangesteld was om de machine te verplegen en te onderhouden. Op zich was het beroep van chauffeur-mecaniciën respectabel genoeg en het beroep werd goed betaald voor de praktische machinekennis. Helaas bevonden zich onder de chauffeurs nogal wat figuren die parasiteerden op hun heer (de 'amateur-automobiel-eigenaar') en op zijn leveranciers van motorbenodigdheden. In werkelijkheid was het de chauffeur-mecaniciën die zijn patroon exploiteerde en de wet voorschreef. De chauffeur regeerde en brutaliseerde bij de gratie van de onkunde van zijn patroon. Als de eigenaar wilde rijden maar de chauffeur had geen zin, waren er tal van auto-aangelegenheden die aangevoerd konden worden om van een ritje af te zien.

Een tweede probleem was van financiële aard. Omdat de autohandel met een provisiesysteem werkte, lag hier een unieke kans voor de chauffeur om illegaal bij te verdienen: 'Wanneer een automobiel-

eigenaar bij een handelaar een stel nieuwe banden bestelt, of eenige andere commissie van betekenis opgeeft, ontvangt de 'chauffeur' van den handelaar, hetzij direct, hetzij bij betaling van de rekening een fooi. Daar steekt oogenschijnlijk geen kwaad in, doch zoo'n simpel iets ontardt zoo gemakkelijk in 'exploitatie', waarin de eerste plaats de automobieleigenaar de dupe is. Want een brutaal automobielpoetser is niet tevreden met een fooi, vrijwillig en onverplicht gegeven, neen, hij stelt aan den handelaar den eisch, dat hij provisie zal ontvangen over alle posten der onderhoudsrekening. En is de provisie hem niet hoog genoeg dan gaat hij 'chauffeur-mécaniciën', in zijn hoedanigheid als pseudo-makelaar eenvoudig met zijn bestellingen bij een ander...<sup>3</sup> Ondanks een eerdere provisieregeling van de industrie slaagden chauffeurs er steeds in de afspra-



Ontvangst Franse automobielclub op kasteel De Haar.

Bron: J.F.K. Kits Nieuwenkamp, Haarzuilens in oude ansichten (Zaltbommel 1995).

ken te omzeilen.

Op zich was het commissiesysteem in de transportwereld niet nieuw. Er zijn aanwijzingen dat ook de koetsiers zichzelf verrijkten met maandelijkse procenten voor voeder, stalling, beslag alsmede commissie voor nieuwe paarden. Met de komst van de auto zou (zo hoopte men) deze uitwas verdwijnen omdat een chauffeur dit gedrag niet zou vertonen<sup>4</sup>.

Dit bleek een ijdele hoop. Omdat de chauffeur meer kennis over de auto had, voelde hij zich vaak hoger dan zijn patroon. Uiteraard een ondukbare situatie. Alleen door hun kennis te verruimen konden automobilist-eigenaars deze situatie tegengaan, ofschoon de redactie van De Kampioen (het officiële orgaan van de ANWB) begreep dat niet iedere automobilist zin had te studeren en niet altijd even graag in contact kwam met de vette auto-onderdelen<sup>5</sup>.

De omvang van het probleem werd duidelijk als men het hoge percentage particulier chauffeurs beschouwde. Veelzeggend waren de cijfers van de in Haarlem verstrekte rijvergunningen: van de 36 verstrekte vergunningen werden er maar liefst 25 verstrekt aan chauffeurs<sup>6</sup>.

Zelfs de voorzitter van de machtige ACF en erevoorzitter van de NAC, baron van Zuylen, ontkwam niet aan de 'chauffeursplaag'. In 'De Auto' (het officiële orgaan van de NAC viel te lezen hoe de baron in zijn woning in het Bois (de Boulogne?) te keer ging omdat hij sinds enige dagen zijn chauffeur kwijt was, die er met de auto vandoor was gegaan. Hij was juist zo geërgerd omdat de chauffeur een degelijk persoon leek te zijn die bovendien in een automobielfabriek gewerkt had. De verdwenen auto was een Peugeot en de baron had de fabriek van het gebeuren in kennis gesteld en verzocht hem behulpzaam te zijn de voortvluchtige te vinden. Bij Peugeot aangekomen kreeg de baron te horen dat men de wagen met de stomdronken chauffeur bij de brug van Asières had teruggevonden. Bovendien was gebleken dat hij de voorgaande dagen drie dames met de auto had opgepikt en met hen de nacht in Maison Laffitte had door gebracht. Het toppunt voor de redacteur was dat de chauffeur die (te voet en nog niet geheel nuchter) op het toneel verscheen de baron kameraadschappelijk groette en vervolgens naar zijn gezondheid vroeg<sup>7</sup>.

Daarmee waren de chauffeursproblemen nog niet voorbij. In de dagbladen van 13 september 1906 viel te lezen hoe de automobiel van baron Van Zuylen van Nyevelt een ongeluk had veroorzaakt op de Vleutenseweg bij Utrecht. De heer J.C.V. (die banketbakker in de Mariastraat was) overleed in het ziekenhuis aan de gevolgen van de aanrijding. Het ochtendblad van de N.Ct. gaf de details: 'De heer V. was



Baron van Zuylen van Nyevelt van de Haar.  
Bron: B. Evert Lugard, Gedenkboek van het 25-jarig bestaan der Koninklijke Nederlandsche automobielclub 1898 - 3 juli - 1923 (Haarlem 1923).

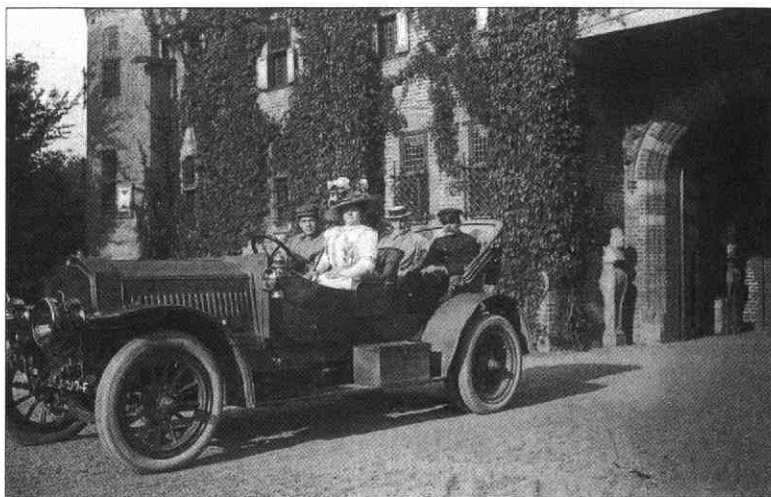
met een ander op pad en hoorde achter zich plotseling het hoorngetoeter van een automobiel, die reeds niet meer zoo heel ver verwijderd was. Omkijken en uitwijken is in een zoodanig geval de boodschap. De heer V. handelde eveneens op deze wijze. Veel tijd om uit den weg te gaan, scheen hij echter op dat oogenblik niet meer te hebben. Waarschijnlijk raakte hij de kluts kwijt, ging naar rechts en links en werd door een der voorste spatborden van den in flinke vaart voortsnellende automobiel in de lendens-treek gegrepen en weggeslingerd. De heer V. bleef roerloos liggen. Behalve een vreeselijke verwonding aan den onderbuik was zijn aangezicht op bloedige wijze geschaafd.

De hem vergezellende heer bleef ongedeerd.

Onmiddellijk na het ongeval stopte de automobiel, die door een chauffeur bestuurd werd. Er bleef niets over dan de gekwetste heer mede te voeren. Aldus geschiedde. De heer V. werd in het ziekenhuis opgenomen en zijn toestand werd door de aanwezige doctoren reeds dadelijk als hopeloos beschouwd. Een geestelijke kwam nog juist betijds om den stervende, die R.K. was, te bedienen. Daarna overleed hij<sup>8</sup>.

De dramatiek van het ongeluk werd nog verhoogd door het feit dat de zoon van de banketbakker toevallig getuige van het gebeuren was geweest. Hij bevond zich namelijk als infantrist aan de overzijde van de Wetering en was één van de eerste die bijstand verleende.

Hoewel het ongeluk niet direct aan de chauffeur was toe te schrijven, werd in de vaderlandse pers toch het 'woest' rijden door automobilisten aan de kaak gesteld. Opvallend was de tegenstelling in berichtgeving tussen verkeersongelukken waar auto's wel en niet bij betrokken waren. De laatste



Toegangspoort kasteel De Haar met naast de chauffeur barones Hélène.  
Bron: J.F.K. Kits Nieuwenkamp, Haarzuilens in oude ansichten (Zaltbommel 1995).

werden in kleine berichten afgedaan terwijl ongelukken met automobielen uitgebreid besproken werden. De betrokkenheid van de wagen van de baron was extra pikant omdat hij sinds het begin van het automobilisme een zeer actief bejiveraar voor de auto was geweest. Als erevoorzitter van de NAC stond hij natuurlijk erg in de belangstelling. Verder werd de jeugdige leeftijd van de chauffeur, hij was 18 jaar, ter discussie gesteld. Door de redacteuren van menig dagblad werd aangedrongen de Motor- en rijwielwet aan te passen en de leeftijd voor het mogen besturen van een auto te verhogen. De NAC verwierp dit, door erop te wijzen dat dit wilde rijden ook door oudere personen of in het bijzijn van de eigenaar van de auto (die meestal ouder was) geschiedde. Toch voelde de NAC dat er iets moest gebeuren.

In samenwerking met de Rijwiel- en Auto-industrie (RAI) zette de NAC in 1906 een chauffeursopleiding op, als onderdeel van de Haagse ambachtsschool. Beroepschauffeurs konden in tweeënhalve maand een cursus volgen, eigenaars-chauffeurs konden volstaan met één maand. Tot begin jaren twintig volgden 395 beroepschauffeurs en 271 particulieren een opleiding, hetgeen nog een aanwijzing voor het hoge aandeel beroepschauffeurs (59%) onder de vroege Nederlandse auto-rijders vormt<sup>9</sup>.

Spoedig na de start van de opleiding zou het chauffeursprobleem aan belangstelling inboeten. Dit kwam niet zozeer door het afleveren van grote hoeveelheden particulier chauffeurs, maar door een veranderend gebruik van de auto. Tot 1909 bleef de grote toerauto dominant. Na 1909 ging de lichtere auto overheersen. Deze laatste werd minder gebruikt voor het toeren en meer voor het zakelijke verkeer. Bovendien reden de eigenaars van lichte auto's meestal zelf, zodat de

markt voor de chauffeurs in de loop der jaren steeds kleiner werd.

#### Bronnen:

- Met dank aan Margreet Staal.
2. In 1913 werd de NAC het predikaat 'Koninklijk' verleend. Zie: B. Evert Lugard Gedenkboek van het 25-jarig bestaan der Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (Haarlem 1923) 80.
  3. De Kampioen, no. 28, 14 juli 1906, 493-494.
  4. De Kampioen 1903, Aanschaffings- en onderhoudskosten voor automobielen, 28-29 aldaar 29.
  5. De Kampioen, no. 13, 29 maart 1907, 243-245.
  6. Ariejan Bos, "De gebruikers geteld: het vroege Nederlandse automobilisme in cijfers en statistieken", in: Ariejan Bos, Hans van Groningen, Gijs Mom (red.), Vincent van der Vinne, Het paardloze voertuig: de auto in Nederland een eeuw geleden (Deventer 1996), 17-77 hier: 30.

## Verenigingsberichten

### OVERGANG NAAR DE EURO

Zoals reeds vermeld in ons vorige nummer is de contributie voor 2002 vastgesteld op € 16, voor toezending per post komt hier € 6 bij voor verzend kosten.

### CONTRIBUTIEBETALING/LEDENADMINISTRATIE

Bij dit nummer van ons tijdschrift ontvangt u het acceptgiroformulier in euro's voor betaling van de contributie voor 2002. Wij verzoeken u de contributie in de maand januari 2002 met gebruikmaking van dit formulier over te maken.

Het verenigingswerk en de administratie wordt door vrijwilligers in hun vrije tijd gedaan, het overmaken van de contributie vóór 1 februari 2002 zal de administratieve last voor hen aanzienlijk beperken. Wij rekenen op uw medewerking!

Omdat wij graag over een juist ledenbestand willen beschikken verzoeken wij u indien uw naam of adres op de acceptgiro niet juist vermeld is, of daar wijziging in komt, dat aan onze secretaris te melden.

### MEDEWERKERS GEVRAAGD

De historische vereniging en de werkgroepen documentatiecentrum, beeldmateriaal, exposities/ tentoonstellingen en distributie/verzending tijdschrift e.d. willen hun taken ook in de toekomst blijven uitoefenen.

U kunt ons daarbij helpen door het vrijwilligersteam op peil te houden. Heeft u belangstelling voor ons werk en wilt u als vrijwilliger een bijdrage leveren kom dan eens praten op een maandag- of dinsdagmiddag of op onze contactbijeenkomst op de donderdagavond in de

Broederschapshuisjes. U bent van harte welkom.

### ACTIVITEITEN IN 2002

Voor het komende jaar heeft het bestuur reeds de volgende activiteiten gepland:

- Algemene ledenvergadering: dinsdag 23 april 2002, programma, tijd en plaats worden nog bekend gemaakt.
- Koninginnedag: dinsdag 30 april 2002, open dag met expositie in de Broederschapshuisjes van 10.00 tot 1700 uur.
- Project Themaat: de archeologische werkgroep Oude-Rijn houdt in de tweede helft van 2002 een open dag, datum, tijd en locatie worden nog bekend gemaakt.
- Romeins schip, in het najaar van 2002 zal een aanvang worden gemaakt met de opgraving van het Romeinse schip, wij houden u op de hoogte.

### KADASTRALE ATLAS 1832.

De vereniging zoekt nog sponsors om deze uitgave van de eerste kadastrale kaarten van ons grondgebied te realiseren, wie meldt zich aan?