

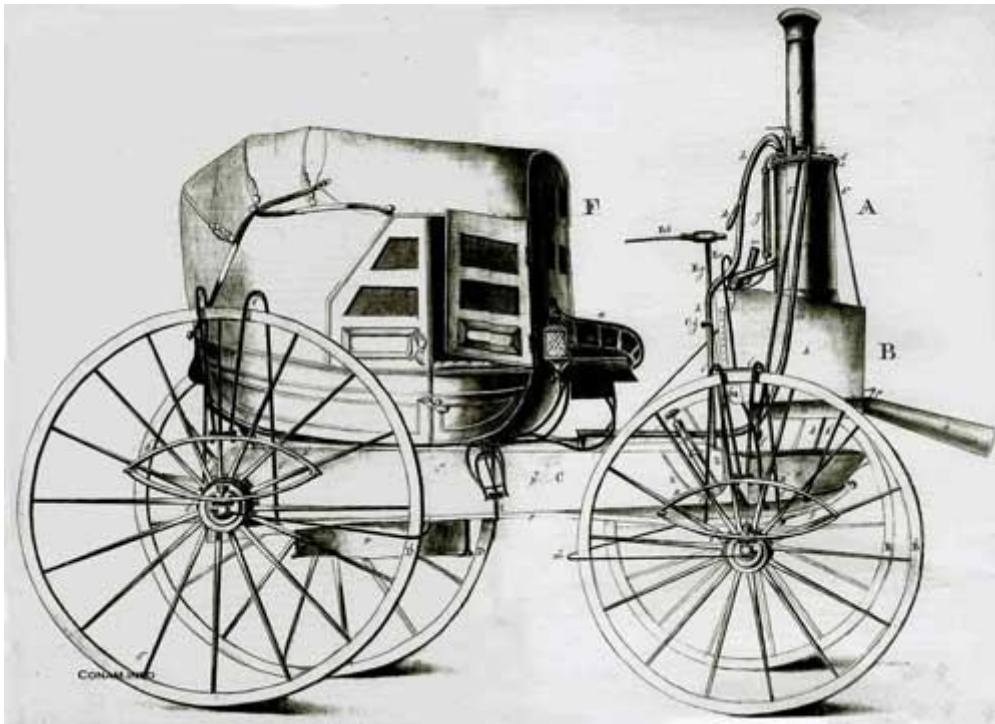
DE VERGETEN NEDERLANDSE PIONIER

De Nederlandse (personen)auto-industrie is, zoals bekend, nooit erg groot geweest en zal dat waarschijnlijk ook nooit worden. Dit neemt niet weg dat Nederland meerdere belangrijke pioniers op het gebied van de autotechniek heeft voortgebracht. Neem nou de gebroeders Spijker met hun vierwiel aangedreven zescilinder racewagen uit 1903 of de gebroeders van Doorne met de Variomatic transmissie, om er maar een paar te noemen. Ook in een breder vlak hebben Nederlanders naam gemaakt in deze branche. Neem Sylvain de Jong (Minerva) of Andre Citroen (van Nederlandse afkomst!). Dan noemen we nog niet eens de vele landgenoten die werkzaam zijn dan wel waren als ontwerper bij diverse merken over de hele wereld.

Hoe belangrijk deze mensen ook allemaal zijn (geweest), zij werden vooraf gegaan door de Groningse natuur- en scheikundige Prof. Dr. S(ibrandus). Stratingh (1785-1841). Hij studeerde aan de Universiteit van Groningen, alwaar hij een grote aanleg voor natuur- en scheikunde bleek te hebben. Uiteindelijk werd hij hoogleraar bij deze Universiteit die in 2014 zijn 400-jarig bestaan hoopt te vieren. Stratingh verzorgde vele vakpublicaties die zijn naam en faam wereldwijd vergrootte.

Rondom 1830 begon Stratingh met de ontwikkeling van een door stoom aangedreven voertuig. De ketel hiervan was overigens wel van Engels fabricaat. Dit was vijf jaar voor de aanleg van de eerste spoorlijn in Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem, dus voordat er sowieso treinen reden in Nederland! Gemotoriseerd wegtransport was in die tijd een utopie.

Originele tekeningen van dit voertuig bestaan niet maar in later jaren is een poging gedaan een soort van "artists' impression" te maken. Deze zal als basis dienen voor een mogelijk na te bouwen exemplaar dat in 2014 zou moeten gaan rijden.



Tekening stoomvoertuig

Bij een latere evaluatie uit 1897 door ene F.G. Groneman stelt deze:

"Dat het rijden in zijn wagen nog geen onvermengd genot is geweest, ja misschien zeer veel onaangenaams te verduren gaf aan den bestuurder of passagier. 'Zij zijn in hun poging geslaagd en hebben de principiële mogelijkheid door de proef bewezen om met door stoom bewogen voertuigen over den openbaren weg te rijden. De tegenwoordige automobielen zouden er niet zijn, als de techniek op het gebied der stoomen en andere bewegings-werktuigen niet zoo hoog was gestegen".

"Nog een reden heeft Stratingh waarschijnlijk weerhouden, verder aan zijn vinding te werken. Zijn hart was intusschen weggeschonken aan een ander voortbrengsel van zijn vernuft".

Einde citaat

Hoewel zelfs Koning Willem 1 hem een subsidie van 600 gulden gaf, een in die tijd aanzienlijk bedrag, lijkt dit project roemloos aan zijn eind te zijn gekomen.

Stratingh verlegde zijn aandachtsveld dus naar het gebied van het elektromagnetisme. Deze wetenschap was niet nieuw maar stond wel in de kinderschoenen. Wetenschappers uit andere landen zoals Oerstedt, Faraday en Ampère hadden in de voorgaande jaren al mee geëxperimenteerd.

De van origine Duitse instrumentmaker Christiaan Becker, die ook met Stratingh had gewerkt aan het stoomvoertuig, construeerde nu samen met hem verschillende elektromagnetische instrumenten. Na eerst een dynamo en een klein elektromotortje gebouwd te hebben, slaagden Stratingh en Becker erin een elektrische aangedreven wagentje te maken.

Met dit wagentje werd in 1835 de basis gelegd voor de elektrische auto's zoals we die tegenwoordig kennen.

Meer, maar niet heel erg veel, is bekend over zijn later ontwikkelde elektromagnetische voertuigje, waarvan het origineel zich in het Gronings Museum bevindt. Dit was bedoeld als schaalmodel voor een later te bouwen wagen op "ware grootte".

Wij citeren wederom een publicatie uit die tijd:

"Bij het vervaardigen van electromagnetische machines onderscheidt men 2 stelsels. Bij het eene is de oorspronkelijke beweging eene heen en weergaande, evenals bij de stoomwerktuigen, zoodat zij op dergelijke wijze als bij deze in een omwentelende veranderd wordt.

Bij het tweede echter verkrijgt men aanstonds eene omwentelende beweging.

Voorts is gebleken, dat de kosten van het arbeidsvermogen, door eene electromagnetische machine voortgebracht, 30-tot 50-maal zoo hoog zijn als die, welke men bij het gebruik van stoom moet aanwenden".

Einde citaat



Electrisch voertuig zoals in het museum is te zien

Naar verluid heeft dit model in 1835 gereden beladen met een gewicht van ca. 1,5 kilo! Het originele model bevindt zich, zoals vermeld, in Groningen, terwijl het Louwman Museum een zeer getrouwe replica heeft, welke getoond wordt op de tweede verdieping bij de elektrische auto's. Het Boerhaave Museum in Leiden herbergt ook enkele modellen, hoewel deze niet tentoongesteld worden.

Een van de conclusies die men kan trekken na het bestuderen van het werk van Stratingh is dat hij zijn tijd waarschijnlijk (te) ver vooruitwas. Het zou nog ongeveer 50 jaar duren alvorens Carl Benz zijn "Wagen" patenteerde. Het is overigens niet bekend in hoeverre Stratingh zijn vindingen van een patent heeft voorzien. Gelet op het verloop van de geschiedenis is zulks waarschijnlijk niet het geval geweest. Dit aspect zou wel eens een rol gespeeld kunnen hebben bij het feit dat Stratingh verworden is tot een onbekende grootheid!

Terecht mogen wij Stratingh een, weliswaar onbekende, maar daarom niet minder belangrijke pionier noemen !

Onze dank gaat uit naar W. P. M. van Wezel, vrijwilliger van het Louwman Museum, die aanzienlijke inspanningen heeft geleverd om Sibrandus Stratingh aan de vergetelheid te ontrukken.

Redactie Louwman Museum