

HET SELDEN PATENT

DEN HAAG, 29 augustus 2012

De Amerikaanse auto-industrie behoort al jaren tot de grootste ter wereld. In het begin van de ontwikkeling van de auto als vervoermiddel was dat echter anders. Dit lijkt waarschijnlijk voor een deel veroorzaakt te zijn door één man, George Selden genaamd. Hoe zit dat?

Amerika staat en stond bekend als het land van de ongekende mogelijkheden. Rijkdom is daar nooit een besmet woord geweest. Zo zijn er uiterst gereputeerde families die in het verleden hun geld vergaard hebben op een manier die thans als dubieus wordt ervaren. Zo was het creëren van een monopolypositie de garantie voor het vergaren van een groot vermogen. Het oprichten van een "Trust" waar deze belangen in werden ondergebracht was de aangewezen weg. Slechts een voorbeeld hiervan was de Standard Oil Trust van de familie Rockefeller. "Hun" Trust werd later, door de Amerikaanse overheid gedwongen, gesplitst in zeven aparte onderdelen die later de "Seven Sisters" genoemd werden, elk op zich maatschappijen van een zeer aanzienlijke omvang.

Ook op kleinere schaal vond dit plaats. Pope Manufacturing Company had in de jaren 1880 voor de Verenigde Staten van Amerika patent aangevraagd en gekregen voor de fiets. Uitgekookt als men was, claimde de onderneming bij iedere fietsenfabrikant in Amerika een zogenoemde royalty op de door deze geproduceerde fietsen. Pope had immers de fiets "uitgevonden". Naast zijn eigen productie van fietsen een aardig douceurtje! Bedacht moet worden dat de looptijd van een patent eindig is zodat Pope slechts een beperkt aantal jaren hiervan heeft kunnen genieten, maar toch.

Patenten en alles wat daarmee samenhang was gesneden koek voor George B. Selden, een octrooigemachtigde. Hij volgde met argusogen de ontwikkelingen van de diverse transportvormen. In 1878, een aantal jaren nadat Karl Benz zijn verbrandingsmotor patenteerde, vroeg hij in Amerika niet alleen patent aan voor een motor met een cilinder maar ook voor een vierwielig voertuig waarin deze motor huisde. In feite patenteerde hij niet een of meer onderdelen maar juist de samenvoeging daarvan tot één geheel.

Een aardig detail is dat een van de allereerste patenten die Selden deponeerde, mede ondertekend als getuige, door de plaatselijke bankbediende, ene George Eastman. Eastman richtte later de Eastman Kodak Company op!

In de volgende jaren werd het patent steeds geamendeerd en uitgebreid waardoor het feitelijke en complete patent pas in november 1895 werd toegekend. De timing van Selden was perfect. Immers, in Amerika zag men hoe het "paardloze voertuig" Europa veroverde en het zou dus slechts een kwestie van tijd zijn alvorens dit ook in Amerika gebeurde.

Overigens bestond dit patent alleen op papier, een werkend model op basis van het verleende patent was nog niet gemaakt en dat zou ook nog wel even duren.

Met het patent in de hand ging Selden in 1899 naar William C. Whitney, een indertijd bekende financier, onder meer eigenaar van de Electric Vehicle Company. Deze onderneming maakte de **Columbia** elektrische taxi's waarvan in het Museum een wel zeer fraai exemplaar te bewonderen is.



De [Columbia](#) elektrische taxi vereeuwigd op een postzegel

Selden verkocht zijn patent aan Whitney. Dit leverde Selden \$ 15,-- per verkochte auto op met een minimum van \$ 5.000,-- per jaar, een in die tijd een aanzienlijke som geld! Op voortvarende wijze gingen Selden en Whitney bij de over het algemeen kleinschalige Amerikaanse autofabrikanten langs om "hun" geld op te halen. Deze fabrikanten maakten immers inbreuk op de Selden Patent, zo was het idee!

Omdat het waarschijnlijk goedkoper was te betalen dan te gaan procederen, deden veel fabrikanten schoorvoetend het eerste. De bedrijven die betaalden werden dan wel lid van de ALAM, Association of Licensed Automobile Manufacturers, iets wat wij thans een belangenvereniging zouden noemen. De niet-ALAM fabrikanten werden middels advertenties aan de schandpaal genageld omdat hun auto's niet voldeden aan het Selden Patent en "dus onveilig en onbetrouwbaar" zouden zijn. Er werd overigens niet vermeld dat "het Selden Patent" nog steeds alleen op papier bestond en dat de werking ervan geenszins zeker was!

Veel in die tijd bekende merken als Cadillac, Winton en Peerless waren lid van de ALAM. Natuurlijk waren er dissidenten en de belangrijkste daarvan was Henry Ford. Hij was voldoende kapitaalkrchtig en overtuigd van zijn gelijk dat hij het gevecht met Selden en de Electric Vehicle Company aandurfde. In een geruchtmakend proces verloor Ford, maar zijn overtuiging bleef onaangetaast. Hij stortte een bedrag van \$ 350.000, -- (heel veel geld) om in hoger beroep te gaan. Het vonnis rammelde bovendien naar zijn idee aan alle kanten. De rechter bijvoorbeeld, die in eerste instantie de uitspraak in het voordeel van de ALAM dan wel Electric Vehicle Company cum suis had gedaan, bleek totaal onbekend met de materie waarover hij "recht" had gesproken!

Het hoger beroep vond onder nog grotere belangstelling dan het eerste proces plaats.

Dit keer, begin 1911, won Ford wel degelijk met het argument dat zijn motoren op het principe van de Europeaan Otto gebaseerd waren en niet op het door Selden gebruikte principe. Inmiddels had

men een prototype moeten bouwen van het voertuig zoals door Selden gepatenteerd. Het feit dat de werking van dit bouwsel op zijn zachtst gezegd gebrekkig was, ondersteunde de uitspraak in hoger beroep ten gunste van Ford en zijn medestanders!



The Selden Road-Engine

De gevolgen waren verreikend. De Electric Vehicle Company ging als gevolg van de enorme proceskosten failliet. Het patent wat dus al die jaren ongeldig was, liep in 1912 af maar het leek alsof er een loden last van de Amerikaanse auto-industrie afviel.

George Selden overleed uiteindelijk in 1922 aan een beroerte.

Peter Helbach