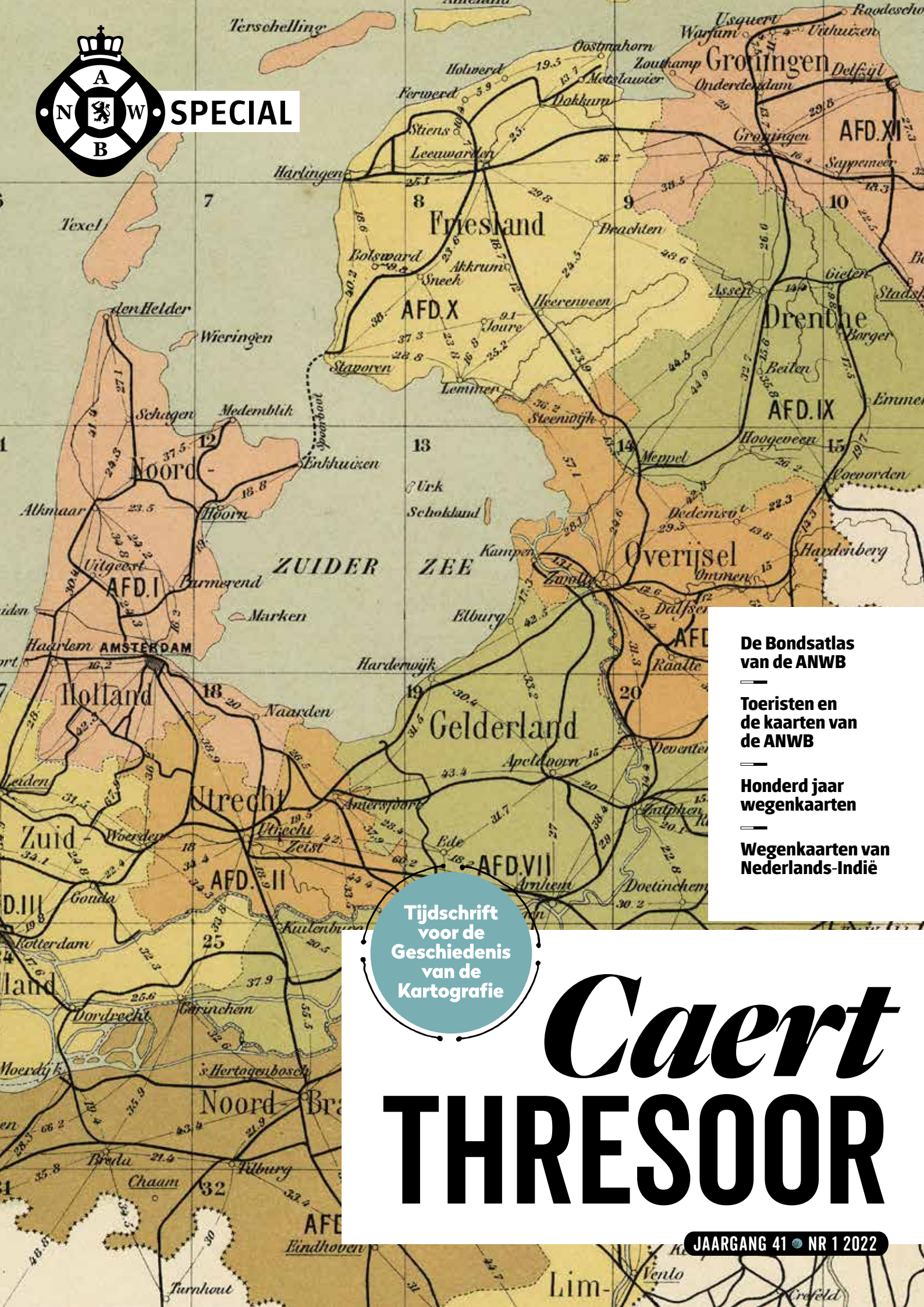




SPECIAL



De Bondsatlas van de ANWB

Toeristen en de kaarten van de ANWB

Honderd jaar wegenkaarten

Wegenkaarten van Nederlands-Indië

Tijdschrift voor de Geschiedenis van de Kartografie

Caert THRESOOR

JAARGANG 41 NR 1 2022

Een uitgave van de
Barent Langenes Stichting

Redactie Gijs Boink, dr. Kees van Grootheest, Ron Guleij, dr. Reinout Klaarenbeek, Capt. Hans Kok, dr. Ferjan Ormeling, drs. Ester Smit, drs. Reinder Storm, Erik Walsmit. Correctie Engelse teksten Francis Herbert (Londen)

Vormgeving Twin Media bv, Culemborg

Internet <https://caert-thresoor.nl> (volledige jaargangen met een vertraging van drie jaar; inhoud en samenvattingen vanaf 1982, aanwijzingen voor auteurs)

Secretariaat R. Storm, p/a Allard Pierson | De Collecties van de Universiteit van Amsterdam, Oude Turfmarkt 129, 1012 GC Amsterdam, E-mail: redactie@caert-thresoor.nl

Barent Langenes Stichting
M. Griffioen, Nieuwstraat 19B
2312 KA, Leiden

Abonnementen en administratie
Abonnementen (alleen per hele jaargang van vier nummers) € 33,00
België € 35,00; Overige landen € 42,00
Losse nummers € 9,00 (exclusief verzendkosten)

Opgave van abonnementen, adreswijzigingen en bestellingen van losse nummers aan: Administratie Caert-Thresoor, Mijerstraat 20, 2613 XM Delft, administratie@caert-thresoor.nl
ABN AMRO, IBAN:
NL19ABNA0408579447

ISSN 0167-4994

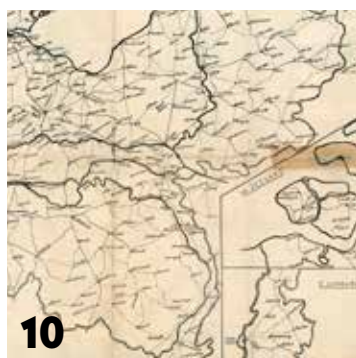
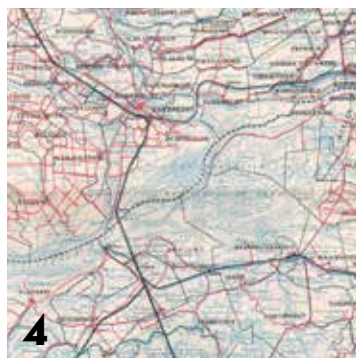
Copyright Het overnemen of vermenigvuldigen van artikelen is slechts geoorloofd na schriftelijke toestemming van de redactie.

Advertentietarieven Op aanvraag bij administratie@caert-thresoor.nl

De uitgave van dit nummer is mede mogelijk gemaakt door een subsidie van de Stichting Historische Cartografie van de Nederlanden.

Inhoud

JAARGANG 41 • NR 1 2022



Artikelen

3 DE REDACTIE
**De ANWB en haar
kaartproductie**

4 REINDER STORM
De Bondsatlas
Atlas van Nederland van de ANWB

10 HANS BUITER
Op pad met de ANWB
Toeristen tekenden hun eigen kaarten.

17 FERJAN ORMELING
**Honderd jaar wegen-
kaarten van de ANWB
1883-1983**

27 PAUL VAN DEN BRINK
“Verbrandt ze!”
De hoogstaande wegenkaarten van de
Java Motor Club en de Deli Automobiel
Club 1912-1942

Rubrieken

38 Kaartencollecties in
de Nederlanden

40 Recensies

42 Varia Cartographica

45 Nieuwe literatuur en
facsimile-uitgaven



BEELDOMSLAG: DETAIL VAN AFBELDING 1, PAGINA 5:
Bladwijzer van den Atlas van Nederland van den A.N.W.B.
Allard Pierson UvA HB-KZL 61.25.31.

DE ANWB EN HAAR KAARTPRODUCTIE

◉ REDACTIONEEL ◉

De kaartproductie van de ANWB is zo'n bepalend element geweest in de ontwikkeling van het toerisme en de openluchtrecreatie in Nederland in de twintigste eeuw, dat die op zich al een speciaal nummer van *Caert-Thresoor* verdient. En we realiseren ons dat er nog veel aspecten zijn van haar kaartproductie (zoals waterkaarten, wandelkaarten en routekaarten) die in dit nummer niet eens aan bod komen. Tegelijkertijd worden we met onze neus op het feit gedrukt, dat er nog veel te weinig bekend is van de productie van toeristen- en wegenkaarten door commerciële uitgevers in ons land, zoals Sleeswijk, Smulders, Ten Brink en Falk, die voor de Tweede Wereldoorlog veel grotere oplagen kenden dan ANWB-kaarten. Verder dan een paar websites met afbeeldingen van het onvolledige assortiment aan dit soort kaarten komen we nog niet. En er is daarnaast ook nog geen gelegenheid geweest de toeristische kaartproductie in Nederland te relateren aan die in de ons omringende landen.

Er valt dus nog veel te doen; dit nummer biedt een eerste aanzet, beginnend met een (bibliografische) benadering van het paradepaardje van de ANWB, de Bondsatlas, door Reinder Storm. Hans Buiters, de verenigingshistoricus van de ANWB, plaatst vervolgens de vervaardiging van fietskaarten in de context van de algehele ontwikkeling van deze organisatie. Ferjan Ormeling gaat in op de geschiedenis van wegenkaarten gedurende de eerste honderd jaar, en Paul van den Brink beschrijft hoe in Nederlands-Indië door leden van de Algemeene Nederlandsch-Indische Wielrijdersbond in 1906 een eerste stap werd gezet voor de oprichting van wat later uit zou groeien tot de Koninklijke Nederlands-Indische Motor Club, de grootste vereniging van Nederlands-Indië. Op eigen kosten werd hier ruim 70.000 kilometer aan wegen bebakend en van 65.000 wegwijzers voorzien, een aantal dat vele malen groter is dan wat de ANWB in Nederland neerzette.

De ANWB was een vereniging zonder winstoogmerk, die haar leden betrok bij het verzamelen van de benodigde gegevens voor het toerisme en dus ook voor de kaarten. Daardoor kon de bond een voorbeeldfunctie vervullen, bijvoorbeeld door het verschaffen van volledige en actuele informatie: een goede indicatie hiervoor is het opnemen van de datum van de afsluiting van de redactie van kaarten zodat de leden konden zien of ze niet verouderd waren. Commerciële uitgevers, bang voor het creëren van winkeldochters, vermeden dat, wat bibliografisch onderzoek naar dit commerciële kaartmateriaal sterk bemoeilijkt.

Door het enthousiasme van haar leden was de ANWB ook in

staat op alle nieuwe technische ontwikkelingen in te spelen, voor zover relevant voor het toerisme, getuige ook onderstaande luchtvaartkaart uit 1935. De kaartondergrond is ooit voor andere doeleinden vervaardigd - aan hunebedden, duinen en dijken heeft de vliegenier niet veel bij de oriëntatie. Maar de rode opdruk geeft de relevante aeronautische informatie duidelijk aan; de cijfers langs de hoogspanningslijnen geven hun hoogte boven de begane grond; de volle blauwe opdruk markeert de grote watervlakken, die immers zo sterk oplichten wanneer je eroverheen vliegt. De kaart is gedrukt bij Smulders in Den Haag en is behalve door de ANWB ook door het Bureau voor Luchttoerisme uitgegeven.



Luchtvaartkaart van Nederland Amsterdam / 's-Gravenhage, Bureau voor Luchttoerisme Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart / A.N.W.B., 1935. Collectie Allard Pierson UvA, HB-KZL 24.13.03. Bruikleen KNAG.

DE BONDSATLAS

Atlas van Nederland van de ANWB

• REINDER STORM •

Vanaf het einde van de negentiende eeuw tot 1940 verzorgde de ANWB de uitgave van een atlas, die bestond uit 36 losse kaarten. Deze atlas staat bekend onder de naam Bondsatlas. In dit artikel wordt ingegaan op de geschiedenis van deze atlas, en wordt gepoogd enige helderheid te verschaffen ten aanzien van productie en gebruik.

Orde scheppen in de reeks atlasuitgaven die wel wordt aangeduid als ‘de Bondsatlas’ is nog niet zo eenvoudig. Om te beginnen heet het ding niet ‘Bondsatlas’: het woord komt überhaupt niet voor in de catalogus van de Koninklijk Bibliotheek, de nationale bibliotheek van Nederland, en trouwens ook niet in het wereldwijd overkoepelende bibliotheekzoekstelsel WorldCat. De titel van deze uitgave luidt *Atlas A.N.W.B.*

Koeman onderscheidt in zijn *Atlantes Neerlandici* tussen 1893 en 1907 acht verschillende edities, gecodeerd aangeduid als ANWB A1 uit 1893/1894 tot en met ANWB A8 uit 1905/1907. ANWB A6 duidt Koeman aan als ‘Tweede druk’ uit 1904, ANWB A7 is dan de ‘Tweede vernieuwde of geheel omgewerkte druk’ uit 1904/1905 en ANWB A8 ten slotte is dan de ‘Nieuwe herziene druk’ uit 1905/1907. Daarna, aldus Koeman, zijn de losse bladen en edities steeds aangevuld, verbeterd en herdrukt tot 1940. Er worden echter geen afzonderlijk identificeerbare herdrukken meer onderscheiden.¹

ANWB A1 tot en met ANWB A5 hebben volgens Koeman als titel *Wielrijders-Atlas van Nederland op de schaal 1 à 200.000. Samengesteld en uitgegeven door den Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond, ten dienste zijner Leden, Vervaardigd onder toezicht van A. Koolhoven, Lid van het dagelijksch bestuur van den A.N.W.B.*

ANWB A6 tot en met ANWB A8 hebben als titel *Atlas van Nederland Op de schaal van 1:200.000 in 36 bladen. Samengesteld en uitgegeven door den Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond, ten dienste zijner leden.*

De essentie van de uitgave is dat deze losbladig werd verspreid. Dat had als voordeel dat men voor



DRS. R. STORM (1962)
werkt vanaf 1989 in de wetenschappelijke bibliotheek, sinds 2014 als conservator kartografie, geografie en reizen bij Allard Pierson | De Collecties van de Universiteit van Amsterdam. Ook is hij redactiesecretaris van het tijdschrift *Caert-Thresoor*.

een bepaald uitstapje of traject maar een of twee kaartjes hoefde mee te nemen, en dat bij eventuele herzieningen of aanpassingen niet de gehele atlas herdrukt diende te worden, maar dat men in die gevallen kon volstaan met een of enkele bladen. Bij die losse kaarten hoort een bladwijzer. Op die bladwijzer staat overigens als variant van de titel: *Atlas van Nederland van den A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland*. Behalve een losse bladwijzer bevat het geheel ook nog een afzonderlijke legenda, waarop als titel staat vermeld: *Wielrijders-atlas van Nederland*.

Dit alles laat onverlet dat de betreffende uitgave wel degelijk *Bondsatlas* genoemd werd. Zo is er in oktober 1968 een artikel verschenen in het tijdschrift *Binnenband. Personeelsorgaan van de Kon. Ned. Toeristenbond ANWB*, van de hand van R. Slegtenhorst, chef Archief en Bibliotheek bij de ANWB, met als titel ‘De geschiedenis van de Bondsatlas’.² De auteur benadrukt dat het voor de voorloper van de ANWB, ‘het Nederlandsche Vélocipèdisten-bond’, van meet af aan de bedoeling is geweest het toeren door ons land per vélocipède te ondersteunen en te vergemakkelijken door het uitgeven van kaarten. Hiermee kon de route worden uitgestippeld, wat van belang was omdat gestandaardiseerde bewegwijzeringsborden nog niet bestonden; ook was het relevant om te kunnen achterhalen met welk soort plaveisel de weg was uitgerust.

JOACHIM HENDRIK KROMHOUT

Bron van inspiratie voor de *Wielrijders-atlas* – of voorloper zo men wil – was onmiskenbaar de uitgave uit 1885 van *Nederland in zakformaat* van J.H. Kromhout. Joachim Hendrik Kromhout (1835-1897) doorliep vanaf zijn zeventiende een glanzende militaire loopbaan, en was daarnaast

Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond. Toeristenbond voor Nederland.

Herzen 1915.



1

actief als publicist. Het *Nieuws van den Dag* van 30 november 1885 berichtte over zijn kaartenboek als volgt: “Het eerste deel is eene verzameling van 43 kaarten in kleuren, waarvan 36 uitmaken eene doeltreffende reproductie van den Topografischen Atlas van Nederland op 1:200.000 in blauw, terwijl daarop de namen en grenzen der gemeenten en de spoorwegen (enkel en dubbelsporig) duidelijk

in zwartdruk zijn aangeduid, daarentegen de kunstwegen in rood.” Het was Kromhout gelukt om de gedetailleerde ondergrond van de *Atlas* via een fotomechanisch procedé bruikbaar te maken voor zijn *Nederland in zakformaat*. Van de uitgave van Kromhout kocht de ANWB er duizend aan, ten behoeve van haar leden.³

1 *Bladwijzer van den Atlas van Nederland van den A.N.W.B.* Allard Pierson UvA HB-KZL 61.25.31.



2a



2b

ABRAHAM KOOLHOVEN

De eerste eigen ANWB-uitgave, *Wielrijders-Atlas van Nederland* telde ook 36 bladen en was ook gebaseerd op de topografische kaart van Nederland, 1:200.000. Deze atlas verscheen ruim tien jaar na 'Kromhout', en in de *Opregte Haarlemsche courant* van 8 september 1896 is men er zeer lovend over: "De geruimen tijd geleden onderhanden genomen „*Wielrijders-Atlas van Nederland*" is thans gereed gekomen. Hij is samengesteld en uitgegeven door den Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond ten dienste zijner leden en vervaardigd onder toezicht van den heer A. Koolhoven, lid van het dagelijksch bestuur van dien Bond. Deze atlas bestaat uit 36 bladen en hij mag, zoowel om de uitvoerigheid als om de nauwkeurigheid der kaarten waarop de bijzonderheden meerendeels op grond van eigen ervaring door de medewerkers zijn aangegeekend ongetwijfeld tot de beste der bestaande atlassen van ons land gerekend worden. Niet alleen toch zijn ook dorpen, gehuchten en buurten op de kaarten aangegeekend, maar zelfs molens en voornamen gebouwen; niet alleen de groote wegen, maar ook vele voetpaden of heisporen zijn er op te vinden, de wegen met aanduiding van de grondstof waaruit zij bestaan (keien, klinkers, grint, enz.); bij de rivieren en kanalen zijn de bruggen en veeren aangegeven, langs het strand de banken, lichttorens, reddingsstations enz., enz. Men ziet, dat deze atlas ook voor anderen dan wielrijders vele bruikbare gegevens bevat. Laatstgenoemden vinden er

bovendien tal van wegwijzers en waarschuwingen op aangegeekend, die hun op hunne tochten van dienst kunnen zijn. De kaarten zijn geteekend op de schaal van 1 á 200 000 en, de uitvoerigheid in aanmerking genomen, zeer duidelijk."

De naam van A. (Abraham) Koolhoven (1857-1925) komen we al in 1886 tegen in de berichtgeving omtrent de ANWB. Hij wordt dan benoemd tot penningmeester, kennelijk mede vanwege zijn elders opgedane bestuurlijke ervaring, namelijk als president van de Kennemer Wielrijders-vereeniging te Bloemendaal bij Haarlem.⁴ Hij maakte ook deel uit van de redactie van *De Kampioen*. Toen hij tien jaar penningmeester van de Bond was, werd dit feestelijk gemarkeerd.

Hem werden de nodige geschenken overhandigd en uit een toespraak is de volgende passage overgeleverd: „De naam Koolhoven wordt steeds genoemd in verband met vriendelijke loyaliteit, accuratesse en plichtsbefef; blijf steeds met die eigenschappen uwe taak waarnemen, gesteund door de vriendschappelijke hulp van uwe vrouw. Blijf voor den Bond dezelfde medewerker, blijf voor ons steeds 'Bram Koolhoven'".⁵ Het penningmeesterschap zal ook geen sinecure geweest zijn, want in tien jaar tijd was het ledental gegroeid van 800 tot 10.000. Koolhoven wordt ook genoemd als ontwerper van de *Afstandskaat van Nederland*, die in 1899 onder zijn toezicht door de ANWB werd geproduceerd en gratis werd verstrekt

2a Blad XXIV van Dordrecht. Allard Pierson UvA HB-KZL IV H 28 (24).

2b Blad 24 van Dordrecht. Allard Pierson UvA HB-KZL 61.25.31 (24).

aan nieuwe leden. Dat was trouwens ook het jaar dat Koolhoven besloot zijn penningmeesterschap neer te leggen, omdat het met andere ‘talrijke en drukke bezigheden’ niet meer te combineren was. Koolhoven verdiende zijn brood als zakenman en ondernemer. Op talrijke terreinen was hij maatschappelijk actief: als wethouder, bestuurder van het Kennemer Leesgezelschap, directeur van de Bloemendaalsche Tram-Omnibus Maatschappij, oprichter en later ere-voorzitter van de Bloemendaalsche Gymnastiekvereniging, oprichter van de Bloemendaalsche Muziekvereniging ‘Crescendo’, ere-voorzitter van de Muziekvereniging Recht en Plicht enzovoort. In 1896 organiseerde hij ‘het eerste grote bloemencorso in Nederland op wielrijdersgebied’. Naast zijn maatschappelijke succes leverde dit alles Koolhoven ook het erelidmaatschap op van de ANWB en de benoeming tot ridder in de orde van Oranje-Nassau. De Nederlandse luchtvaartpionier en -ondernemer Frits Koolhoven (1886-1946) was zijn zoon.

‘DE BONDSATLAS’

De eigenlijke geschiedenis van de Bondsatlas begint in 1893.⁶ Op voorstel (en onder begeleiding) van Koolhoven werd de nieuwe atlas geproduceerd, speciaal voor fietsers. Voor deze weggebruikers werden wegen onderscheiden met verschillende kleuren: geel = grint, rood = klinkers, groen = keiweg. In *De Kampioen*, het tijdschrift van de ANWB, werden de leden van de vorderingen op de hoogte gehouden. Zo lezen we in 1894 op pagina 240 van het tijdschrift (jaargang 11): “De aanmaak van de nieuwe Bondsatlas is in vollen gang; men is aan ‘t werk aan alle steenen ...” – de druk geschiedde door middel van lithografie, een procedé waarbij met vetkrijt betekende stenen werden gebruikt – “voor de kaarten en binnen kort zullen de Bondsofficials proeven ontvangen van de kaarten uit hun streek, met verzoek, om mogelijke aanvullingen en bijwerkingen aan den heer A. Koolhoven, den organisator van deze onderneming, op te geven.” Zelfs niet-leden boden hulp aan, wat zeer werd gewaardeerd.

Zoals we zagen werd de eerste uitgave in de krant besproken in 1896. De complete atlas – veertig bladen, met bladwijzer en verklaring der tekens etc. – werd beschikbaar gesteld tegen betaling van twee gulden vijftig (iets meer dan zes cent per kaartje). In 1898 was de prijs al verlaagd naar twee gulden. Blijkens een uitgave die is voorzien van een heus, eveneens los titelblad volgde in ‘1904-1905’ een tweede druk. De beschikbaarstelling gebeurde opnieuw in losse bladen, zodat de leden die de atlas slechts voor een bepaalde regio nodig hadden, zich met een of meer bladen tevreden konden stellen. Ditmaal was de begeleiding in handen van J. J. van Breda Beausar (1864-1908), lid van het Algemeen

Bestuur, terwijl het technisch-kartografische deel was toevertrouwd aan kolonel S.P. Lindhout (1847-1933), onderdirecteur, later directeur van de Topografische Inrichting van het Ministerie van Oorlog. Bij zijn overlijden werd in *Het Vaderland* van 11 augustus vermeld, dat Lindhout na zijn pensionering in 1912 tot aan zijn dood werkte aan de kaarten van de ANWB: “Ziedaar het geheim van de onfeilbaarheid dezer kaarten opgelost.”

De nieuwe uitgave was in meerdere opzichten verbeterd: zo waren rijkswegen gemarkeerd, de bossen waren groen, water was duidelijker aangegeven en er waren bovendien tekens voor bondswegwijzers en waarschuwingsborden. De rand van iedere kaart vertoonde een verdeling in kilometers, voor een beter overzicht van afstanden, terwijl aan de zijkant de naam van het aangrenzend blad was vermeld. Voorts waren molens, stoomgemalen en andere opvallende gebouwen gesignaleerd, zoals kerken, scholen en buitenplaatsen; evenals tollens, bruggen en treinstations, wat de oriëntatie vergemakkelijkte.

De afzet van de goedkope en betrouwbare kaarten was groot, zodat telkens een nieuwe oplage moest worden aangemaakt en sommige bladen zelfs tweemaal in een jaar herdrukt moesten worden. De herziening geschiedde op verschillende tijdstippen, de bladen zijn in verschillende jaren uitgegeven, en langer dan drie jaar bleef een blad niet ongewijzigd. Een blad, dat bijvoorbeeld in 1920 voor het laatst was herzien, verschijnt in 1923 weer helemaal bijgewerkt; een blad, dat het laatst werd herzien in 1922, komt uiterlijk in 1925 weer opnieuw uit. Wie zijn atlas *up to date* wilde houden, kon zich abonneren op een serie van tien bladen, al dan niet op linnen geplakt. Het succes was enorm. In het jaar 1915 bijvoorbeeld werden meer dan veertigduizend bladen verkocht. Overigens hebben de losse bladen ook nadelen, voor wie de atlas als geheel beschouwt. Er raken makkelijk onderdelen zoek en de losse bladen zijn kwetsbaar voor vouwen en scheuren.

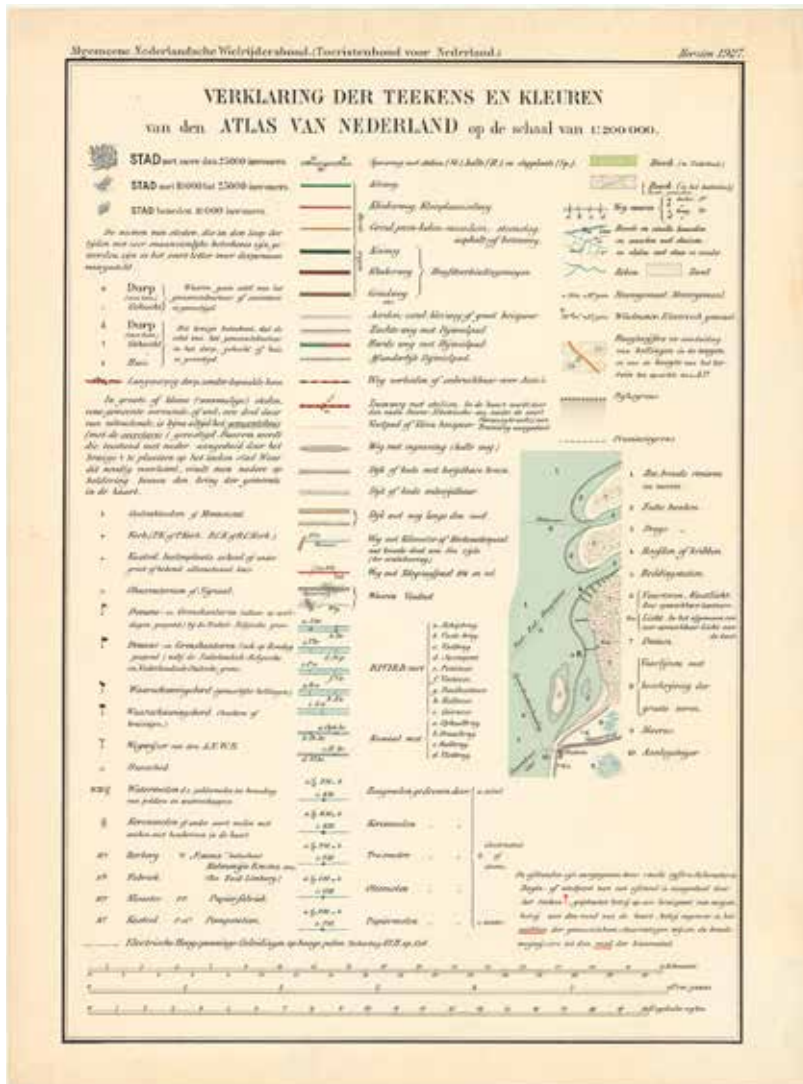
De atlas was in beginsel alleen beschikbaar voor leden van de ANWB, zodat – zoals in de krant werd gesuggereerd – de atlas er mede toe zou bijdragen de bond populair te maken en het ledental te doen groeien.

Eerder is al opgemerkt opgemerkt werd met name de aanduiding van soorten wegen van belang geacht voor de bondsleden c.q. beoogde weggebruikers (en dus kaartlezers). Op een ‘Verklaring

3 Portret A. Koolhoven - Rotterdamsch Nieuwsblad 04 juli 1893.

4 Titelpagina van de *Atlas van Nederland*; Tweede druk, Allard Pierson UvA HB-KZLV 5 C 88.





5

der teekens en kleuren' die deel uitmaakt van een editie die is herzien in 1924⁷ is sprake van een keiweg, een klinkerweg, een grind-, puin, kolen, macadam-, steenslag-, schulp- of basaltweg, alsmede een aarden-, zand- of kleiweg of groot heispoor. Apart worden nog onderscheiden de kei-, klinker- of grindwegen die zijn aan te merken als hoofdverbindingsweg. En dan zijn er nog wegen met een rijwielpad en een tolbaan, afzonderlijke rijwielpaden, voetpaden of kleine heisporen, dijken of kaden met berijdbare kruin, onberijdbare dijken of kaden, en dijken met een weg langs de voet. Over rivieren en kanalen worden dertien soorten bruggen onderscheiden, en dan nog maar te zwijgen van de talrijke verschillende symbolen voor gebouwen, waarschuwborden, wegwijzers en soorten wind-, stoom- en watermolens. Kortom, de kaarten in de atlas zijn zeer gedetailleerd, wat op zichzelf voor fietsers en wandelaars een zegen is natuurlijk, maar ook terdege aandacht vergt bij het gebruik van de kaarten.

5 Verklaring der tekens en kleuren van den Atlas van Nederland. Allard Pierson Uva HB-KZL 61.26.51.

6 Combinatie van de doorschijnende kaart met een blad uit de Bondsatlas. Privé-collectie, Den Haag.

EDITIES

De losbladige uitvoering en de geregelde herziening van de kaarten 'per blad' zet het concept van de

atlas als bibliografische eenheid onder druk. Het is dan ook de vraag of werkelijk van afzonderlijke edities gesproken kan worden. In *Brinkman's cumulatieve catalogus*, de nationale bibliografie van Nederland, wordt in de jaren tussen 1890 en 1940 maar één enkele 'uitgave' signaleerd:

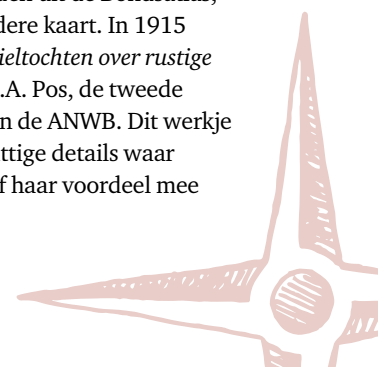
Atlas van Nederland. Schaal 1:200.000. Uitgeg. door den Algemeenen Nederlandschen Wielrijdersbond. [s-Gravenh.], Administratie : 64 Laan Copes v. Cattenb. 1901-1908. 36 bldn. f 4.-; id. op linnen geplakt, in losse bladen of in 3 strooken f 6.50; afz. bldn. à f 0.15; id. opgeplakt, op linnen f 0.25; etui voor den opgeplakten atlas f 1.-; celluloid kaarthouder f 1.15; curvimeter f 2.-.⁸

In het gedenkboek *Veertig jaar. A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland* uit 1923 worden vijf afzonderlijke edities onderscheiden, waarvan de vierde een 'looptijd' heeft van 1905-1923, die dan ook weer overlapt met een vijfde uitgave, die loopt van 1912-1923.⁹ Bij het Allard Pierson wordt een exemplaar bewaard getiteld *Atlas van Nederland*, waarvan de legenda dateert van 1915. De atlas bestaat uit 36 bladen, waarvan de bladen 3 en 22 zijn herzien in 1909 en uitgegeven in 1910, en de bladen 16, 17 en 24 zijn herzien in 1917. De overige bladen zitten daar qua herzieningsdatum tussenin.¹⁰ Een exemplaar dat zich bevindt in de bibliotheek van de Vrije Universiteit in Amsterdam¹¹ is blijkens de bladwijzer de versie uit 1904-1905. Omdat de atlas van sommige der 36 kaartbladen meerdere exemplaren bevat, is deze aan te merken als overcompleet; bijvoorbeeld van blad 19 (Arnhem) zijn vier exemplaren beschikbaar, uit 1904, 1907, 1918 en 1921. De Koninklijke Bibliotheek in Den Haag bewaart daarentegen weer een zeer incompleet exemplaar, met slechts negen bladen, waarvan het oudste dateert uit 1919 en het jongste uit 1937.¹²

Bij het bekijken van meerdere exemplaren blijkt ook, dat de losse kaartbladen op heel verschillende wijze kunnen zijn samengesteld, en daardoor enorm variëren in formaat en oriëntatie, wat de onoverzichtelijkheid alleen maar vergroot. Een complete uitgave met uniforme losse bladen bestaat uit 36 kaartjes van 22,5 x 19,2 cm, die elk twee kaartsegmenten bevatten, maar een exemplaar van de bekende uitgave van de atlas in blik¹³ bevat in totaal slechts vier kaartbladen, in plaats van 36.

COMBINATIE MET ANDERE KAARTEN

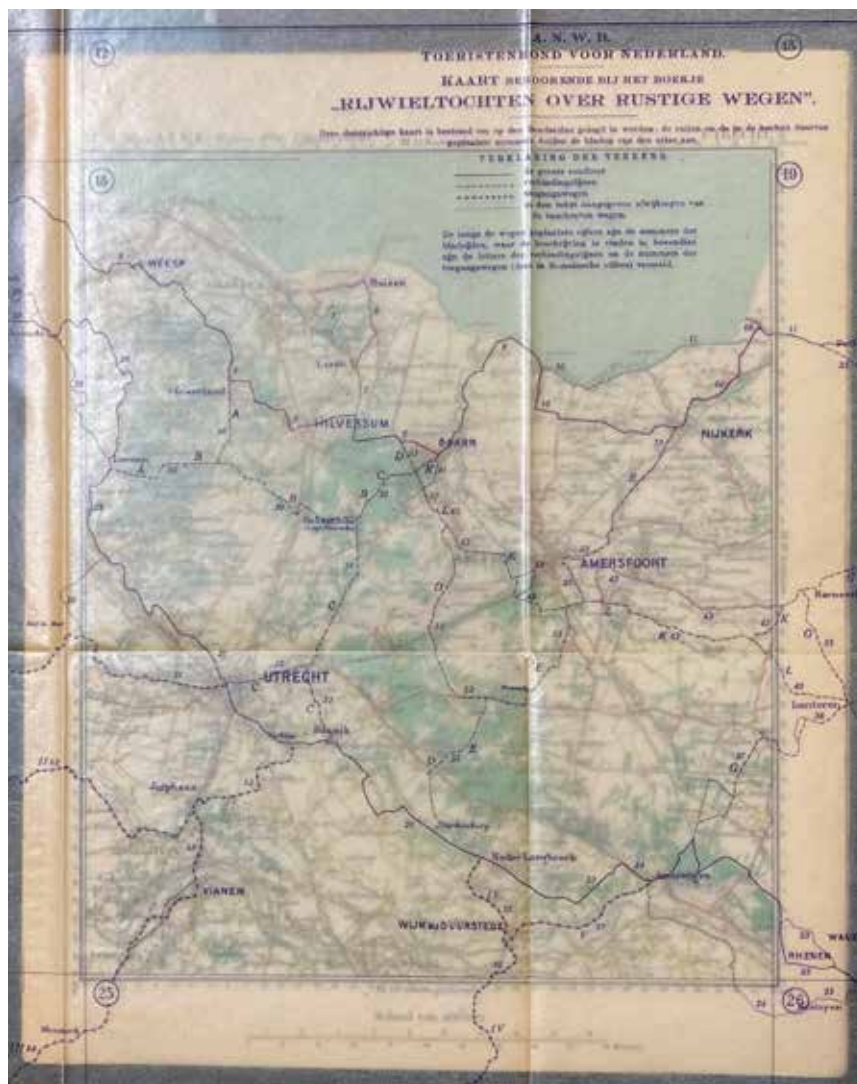
Aparte vermelding verdient een opmerkelijke vorm van gebruik van bladen uit de Bondsatlas, in combinatie met een andere kaart. In 1915 verscheen het boekje *Rijwieltochten over rustige wegen*, geschreven door G.A. Pos, de tweede voorzitter-hoofdconsul van de ANWB. Dit werkje bevat een veelheid aan nuttige details waar de fietser onderweg zijn of haar voordeel mee



kan doen. Achterin het boekje, in een speciale schuifhoes, bevindt zich een losse, opgevouwen kaart, gedrukt op dun, doorschijnend papier. Op deze kaart zijn op schematische wijze de betreffende rijwieltochten gemarkeerd; bovenaan staat vermeld: “Deze doorzichtige kaart is bestemd om op den Bondsatlas gelegd te worden; de ruiten en de in de hoeken daarvan geplaatste nummers duiden de bladen van den atlas aan.” Men kan zich natuurlijk afvragen hoe handig of onhandig het gebruik van zo'n atlas in losse bladen op de fiets in de praktijk was. Maar dergelijke losse bladen dan ook nog eens combineren met een flinterdunne en dus kwetsbare andere kaart, van veel grote formaat, buiten in weer en wind, moet voor de ondernemende fietser werkelijk een uitdaging geweest zijn. Dat deze vorm van kaartgebruik toch niet helemaal een bevestiging was blijkt wel uit het feit, dat de vierde uitgebreide druk van deze Rijwieltochten uit 1927 ook nog altijd deze apart toegevoegde doorzichtige kaart bevat.

HET EINDE

De firma Smulders & Co, dat toen gevestigd was aan de Laan van Meerdervoort 430 in Den Haag, leverde kort na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog de laatste herziene drukken af; dit betrof blad 29 (Middelburg). Het besluit om de productie van de losse kaartbladen voor de atlas te staken was al eerder genomen als gevolg van sterk verminderde vraag. Er waren andere kaarten beschikbaar gekomen, speciaal gericht op bepaalde doelgroepen: automobilisten, fietsers, wandelaars, watersporters en zelfs schaatsers. Deze kaarten werden verkocht door de ANWB, en ook door andere partijen, die deze markt hadden betreden. Door de verminderde vraag werden de relatieve kosten voor herdrukken van de ANWB-atlasbladen ook te hoog. Het besluit om de productie van losse Bondsatlaskaarten te staken viel in 1939, de laatste herziene kaarten kwamen in september 1940 van de pers.¹⁴



6

SUMMARY

The 'Bondsatlas': an atlas of the Netherlands by the Royal Dutch Touring Club ANWB / Reinder Storm

From the end of the nineteenth century until 1940, the Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (General Dutch Cycling Association) published an atlas, consisting of 36 separate maps, known as the 'Bondsatlas'. This article examines its history, and attempts to provide some clarity regarding production and use.

NOTEN

1 Koeman, C. 1985. *Atlantes Neerlandici*. – Deel VI; Alphen aan den Rijn, p. 67 e.v.

2 Dank aan Ferjan Ormeling die me hierop attendeerde en aan Hans Buijter die foto's stuurde van de betreffende bijdrage.

3 Zie W. Lierz, 'Van fiets tot auto. Een eeuw wegenkaarten voor fietsers', in: *Caert-Thresoor*, jrg. 11 (1992), nr. 3, p. 61-66.

4 *Algemeen Handelsblad*, 7 augustus 1886.

5 *Het Vaderland*, 8 maart 1895.

6 De inhoud van deze paragraaf is grotendeels gebaseerd op: *Veertig jaar. [Gedenkboek] A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland, [1883-1923]; uit het archief der Kampioen-redactie.* [’s-Gravenhage, ANWB], 1923. p. 229-232.

7 Particuliere collectie, Den Haag.

8 Uit: *Brinkman's catalogus van boeken, plaat- en kaartwerken. 1901-1910.*

9 *Veertig jaar ... [etc.]*, p. 294.

10 Allard Pierson Uva, HB-KZL 61.25.31. Dank voor de aanvullende gegevens aan Sebastiaan Ruinard.

11 Zie <https://vu.contentdm.oclc.org/digital/search/searchterm/382037103/field/identi>; geraadpleegd 19 december 2021.

12 Het betreft hier een incomplete opsomming.

13 Zie noot 7.

14 *Binnenband*, oktober 1968, p. 11.

OP PAD MET DE ANWB

Toeristen tekenden hun eigen kaarten

• HANS BUITER •

Sinds 1884 geeft de ANWB kaarten uit. En dit doet ze nog steeds. Al 138 jaar zijn ANWB-kaarten een begrip. Waarom begon de ANWB met uitgifte van de kaarten en plattegronden en is ze dit blijven doen? En wat vertellen de kaarten van de ANWB ons over de ontwikkeling van de weginfrastructuur, de mobiliteit en het toerisme in Nederland?



DR. H. BOUTER
is sinds 2008

verenigingshistoricus van de ANWB. Hij doet onderzoek en verzorgt tentoonstellingen, lezingen, rondleidingen en publicaties. Daarvoor werkte hij als techniekhistoricus, voor de Stichting Historie der Techniek en de TU/e, waar hij in 2005 promoveerde op *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimte in vier Nederlandse steden.*

De allereerste ANWB-kaart was een schematische zwart-wit kaart die alle 'befietsbare' wegen in Nederland liet zien. De kaart werd vervaardigd door ANWB-voorzitter Charles Bingham die in de maanden ervoor het land had verkend. Bingham beschikte door zijn werk voor de Rhijnmaatschappij over een spoorwegabonnement waardoor hij zonder betaling ook lijnen van concurrerende maatschappijen kon bereizen. Hij nam zijn hoge bi mee in de trein en fietste van station naar station. Vanaf het vroege voorjaar van 1884 was Bingham's kaart met daarop alle befietsbare wegen in Nederland beschikbaar. De bond verkocht de kaart op papier en linnen. De papieren versie kostte vijftien cent. De uitgifte van de kaart was één van de eerste acties van de een jaar eerder opgerichte ANWB en maakte prominent deel uit van de kern van het programma van de kersverse bond. Artikel drie van de statuten meldde dat de ANWB het toeren per fiets wilde stimuleren en daarop toegesneden kaarten en een reiswijzer wilde uitgeven en een netwerk van lokale informanten zou opzetten.

Het was opmerkelijk dat een net opgerichte vereniging met op dat moment tweehonderd leden al direct over een dergelijk uitgewerkt en ambitieus programma beschikte. Ze was hiertoe in staat door het navolgen van het voorbeeld van de Britse Cyclists Touring Club (CTC), opgericht in 1878. Bingham was lid van de CTC, net als medeoprichter van de ANWB Daniël Webster. Beiden hadden het fietsen en de clubcultuur vanuit Groot-Brittannië

meegenomen toen ze voor werk naar Nederland verhuisden. Bingham was voorzitter van de Haagse velocipèdeclub De ooievaar, Webster was voorzitter van de Haarlemse velocipèdeclub. Beiden misten een landelijke vereniging zoals in hun eigen land wel bestond die het onderlinge contact tussen de bestaande lokale fietsclubs versterkte, de oprichting van nieuwe clubs te stimuleren en het fietsen te promoten. Wie de statuten van de door Bingham en Webster opgerichte bond bekijkt, ziet dat de nieuwe vereniging veel energie stak in propaganda. De statuten noemen ook het maken van een eigen reiswijzer en het keuren en aanbevelen van café's, restaurants, hotels en pensions. Ook deze activiteiten startten in 1884, net als het uitbrengen van een eigen tijdschrift, aanvankelijk onder de titel *Maandblad* en dat in 1885 werd omgedoopt in *De Kampioen*.

KAARTEN ALS RECLAMEMIDDEL

Het *Maandblad* en *De Kampioen* besteedden veel aandacht aan vergaderingen, aan de toertochten georganiseerd door de afzonderlijke clubs en afdelingen van de bond en aan lange-afstandsritten ondernomen door individuele fietsers. Advertenties in *De Kampioen* prezen de door de Bingham gemaakte kaart aan, evenals het door de ANWB samengestelde handboekje met adressen van hotels, logementen en restaurants. De door Bingham getekende kaart was een overzichtskaart met de voornaamste voor fietsers relevante verbindingen. De kaart toonde alleen klinker- en grindwegen. Zowel klinkers als grind golden als verhardingen waar fietsers goed op



4 Wielrijderskaart uit 1884, getekend door ANWB-voorzitter Charles Bingham. (ANWB-bedrijfsarchief)

konden rijden, waarbij we moeten bedenken dat ook macadamwegen onder de kop grindwegen werden gerangschikt. Hoe egalier het wegdek, des te beter was het voor de fietsers op hun rijwielen met massief rubberen banden. Klinkerwegen waren bij fietsers favoriet; de van klinkers voorziene straatwegen die het rijk vanaf het begin van de negentiende eeuw had aangelegd tussen de voornaamste steden. De toertochten en individuele ritten waarover *De Kampioen* schreef, voerden vooral over deze wegen. Het aantal kaarten dat de ANWB verkocht, was aanvankelijk bescheiden, jaarlijks zo'n vijftig exemplaren.

Naast de overzichtskaart startte de ANWB in 1887 ook met de verkoop van militaire topografische kaarten met een schaal van 1:200.000. De kaarten kwamen in beeld als hulpmiddel voor de plaatselijke en regionale vertegenwoordigers van de ANWB, de zogenaamde consuls. Vervolgens bood de bond de door genieofficier J.H. Kromhout gemaakte kaarten ook aan voor zijn leden. Zoals het artikel van Reinder Storm elders in dit nummer meldt, vormden de Kromhout-kaarten de opstap naar de productie van een eigen 'atlas' die de bond vanaf 1893 voorbereidde. Deze 'atlas' werd gemaakt onder



2

leiding van bestuurslid A. Koolhoven, voorzitter van de 'commissie voor de reishijzer'. Met de hulp van ANWB-consuls en andere leden actualiseerde Koolhoven de door Kromhout gemaakte bladen. Vanaf 1896 verkocht de ANWB de *Wielrijdersatlas van Nederland* die hier het resultaat van was in de vorm van een blikken koker met daarin 36 topografische detailkaarten en een overzichtskaart met de hoofdroutes en spoorlijnen. De timing van de atlas was goed. Ze kwam uit op een moment dat de fiets in Nederland doorbrak als utilitair en recreatief vervoermiddel. In 1900 zou Nederland 100.000 fietsers tellen.

VEEL AANDACHT VOOR WEGVERHARDINGEN

Hoewel de fietsen steeds comfortabeler werden door een betere vering en door de introductie van luchtbanden, bleven verharde wegen erg belangrijk. In de door de ANWB uitgebrachte kaarten zien we dit terug. Wie de bladen van de *Wielrijdersatlas* uit 1896 vergelijkt met de bladen van Kromhout uit de jaren tachtig en de Binghamkaart uit 1884 ziet dat de *Wielrijdersatlas* het wegensysteem gedifferentieerder weergaf dan zijn voorgangers. Hoe schetsmatig de Binghamkaart ook getekend was, hij bevatte voor fietsers essentiële informatie die op de veel gedetailleerdere Kromhout-kaarten ontbrak. Waar Kromhout in rood tegen een grijze en later blauwige achtergrond alleen de verharde wegen onderscheidde, gaf de Binghamkaart de locatie van klinker- en grindwegen aan. Het ligt voor de hand deze afwijkende presentatie te herleiden tot het feit dat de Binghamkaart werd ontworpen door een fietser – Bingham – die eigenhandig het hele land verkende en een kaart maakte voor fietsers.

Kromhouts kaart was bedoeld voor militair gebruik. De Koolhoven-kaarten uit 1896 waren



3



4



5

weliswaar topografische kaarten gebaseerd op de door Kromhout getekende kaarten, maar waren net als de schetsmatige Binghamkaart uit 1884 expliciet bedoeld voor fietsers. In de soorten wegen die ze onderscheidde, was dit zichtbaar. Ze deelden hoofdwegen (door de legenda 'straatwegen' genoemd) in in keiwegen, keiwegen met een bestraat paardenspoor (dat wil zeggen rails van paardentrams) en klinkerwegen. De categorie gold als wegen met een verhard wegdek. Een tweede categorie bestond uit kunstwegen van puin, steenkoolafval, grind, macadam en schelpen. Veel publicaties duidde dergelijke wegen als half-verhard. Daarnaast onderscheidde de kaarten van de Wielrijdersatlas grindwegen met bestraat paardenspoor, aarde-, zand- en kleiwegen – waarbij de kaarten ook aangaven welke wegen door fietsers berijdbaar waren bij droog weer en welke sowieso niet befietsbaar waren. Net als de Kromhoutkaarten markeerden de bladen van de ANWB-atlas spoorwegen en – logisch in een waterrijk laag gelegen land als Nederland – waterwegen. Nieuw op de kaarten waren de vele lokale en regionale tramwegen – een infrastructuur die op de eerdere kaarten ontbrak. De atlas kaarten markeerden ook punten waar fietsers tolleren tegenkwamen. De ondergrond van de kaarten was rustig – wit – gehouden.

In de jaren erna werkte de ANWB de afzonderlijke bladen, net als de Topografische Dienst dat deed, herhaaldelijk bij met medewerking van consuls en andere fietsers en de assistentie van de Topografische Dienst. Wie de opeenvolgende uitgaven van de atlas kaarten bekijkt, ziet op de bladen dat het aantal verharde wegen toeneemt. Ook de (bescheiden) groei van de bebouwde kommen en de aanplant van bos is aan de hand van de afzonderlijke kaarten goed te volgen. Op de bladen van rond 1920 is bos groen gemarkeerd. De rest van het onbebouwde landschap is wit. Bossen waren voor de toeristenbond ANWB belangrijke recreatieve attractiepunten. Dat wat nu opvalt

is ook de toename van het aantal fietsstroken en fietspaden (aangegeven met karteltjes langs wegen) op de kaarten. De omvorming van de ANWB van wielrijdersbond tot toeristenbond in 1900 vertaalde zich ook in het aangeven welke wegen voor automobilisten gesloten waren. De term 'Wielrijdersatlas' had de ANWB inmiddels al losgelaten. De bladen waren bedoeld voor alle weggebruikers.

FIETSKAARTEN

Tegelijk met de ontwikkeling van de atlasbladen van fietskaarten tot algemene toeristenkaarten, begon de ANWB met de uitgifte van speciale fietskaarten. Opvallend genoeg en anders dan menigeen zou verwachten, startte de bond niet met fietskaarten voor het buitengebied, maar juist met kaarten die doorgaande fietsroutes door dertig Nederlandse steden toonden. De kaarten waren bedoeld om fietsers die routes te wijzen waar ze zo weinig mogelijk last hadden van voetgangers. In 1914 vervaardigde de ANWB de eerste fietskaart voor niet-stedelijk gebied: De Veluwe. Het was een sterk schetsmatige zwart-wit kaart, die fietsers de hoofdroutes presenteerde om de Veluwe te doorkruisen. Andere op specifieke gebruikers toegesneden kaarten, die de ANWB in deze periode uitgaf, waren de waterkaarten waar de ANWB in 1911 mee startte, de kaarten voor 'luchtvaarttoeristen' (recreanten met hun eigen vliegtuigje) en de wandelkaarten in de gidsjes behorend bij de lange afstandswandelpaden die de bond vanaf 1914 in verscheidene streken van het land uitzette. De eerste route liep tussen Amsterdam en Arnhem, over de Utrechtse Heuvelrug en de rand van de Veluwe. Anders dan de eerste fiets- water- en luchtvaartkaarten waren de wandelkaarten direct in kleur uitgevoerd en van veelsoortige toeristische informatie voorzien.

Vanaf 1920 gaf de bond ook fietskaarten uit op de manier zoals ze wandelkaarten uitgaf. Dit deed ze eerst voor Twente, het Gooi, de Utrechtse

2 Titelblad van de **Wielrijdersatlas** uitgegeven door de ANWB in 1896. (ANWB-bedrijfsarchief)

3 Blad van de **Wielrijdersatlas uit 1896**. De atlasbladen legden een grote nadruk op de soort verhardingen van de afzonderlijke wegen. (ANWB-bedrijfsarchief)

4 **ANWB-atlasblad** uit het begin van de twintigste eeuw met aandacht voor bootverbindingen, de positie van wegwijzers en de aanwezigheid van fietsstroken. (ANWB-bedrijfsarchief)

5 **Kaart uit het eerste wandelgidsje** dat de ANWB uitgaf in 1914. De wandelkaarten markeerden onder andere bossen (donkergroen), hoogteverschillen en uitzichtpunten. (ANWB-bedrijfsarchief)

6 Titelblad van de rijwielkaart die de ANWB in 1922 uitgaf in samenwerking met de rijwielpadverenigingen Gooi en Eemland en Utrecht met Omstreken (UMO). De uitgave was ook bedoeld om fietsers aan te moedigen om lid te worden van deze verenigingen. (ANWB-bedrijfsarchief)

Heuvelrug en de Veluwe. De kaarten werden ontworpen door toeristisch medewerker A.W. Stork die in deze periode ook verantwoordelijk was voor het uitzetten van wandelroutes. De keuze voor Twente, het Gooi, de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe was niet alleen ingegeven door het feit dat het populaire fietsgebieden waren, maar het was ook een reactie op de aanleg van vrijliggende recreatieve rijwielpaden door rijwielpadverenigingen in deze regio's, waarbij *Gooi- en Eemland* in 1914 de spits had afgebeten, gevolgd door *Twente* en *Noord-Veluwe* (1917) en *Utrecht met Omgeving (UMO)* vanaf 1918. De ANWB steunde de verenigingen financieel en organisatorisch. De aanleg van fietspaden was een reactie op het toenemend autoverkeer op de doorgaande klinkerwegen – de wegen waar de fietsers altijd zo'n voorkeur voor hadden gehad.

De fietskaarten die de ANWB uitgaf, waren zowel bedoeld als propaganda voor deze verenigingen als voor de bond zelf. De kaarten waren kleurrijker dan de kaarten van de ANWB-atlas. Ze gaven niet alleen bossen (donkergroen) en



6



De Rijwielpaden van **G & E**
en **U M O** worden aangelegd
en onderhouden voor rekening van deze **RIJW. PAD-VEREENIGINGEN.**

De aanleg geschiedt met subsidie van den **A.N.W.B.**

Wordt dus lid van de **Rijwielpadverenigingen**
GOOI- & EEMLAND
(Algem. Secretariaat Heemstralaan 2. Baarn)
en
UTRECHT m. OMSTR.
(Algem. Secretariaat Frans Halsstraat 9. Utrecht).

Lid van den **A.N.W.B.** zijt
gij natuurlijk reeds!

Elk lid van **G & E** en **U M O** ontvangt
een exemplaar van deze kaart
GRATIS.

weilanden (lichtgroen). De kaarten maakten een onderscheid tussen de openbaar wegen (zwart) en de vrijliggende recreatieve fietspaden aangelegd door de verenigingen. Wegwijzers en paddenstoelen, die de ANWB was gaan plaatsen langs de routes van de rijwielpadverenigingen, waren prominent gemarkeerd. De verzorging van de kaarten was een lust voor het oog en nodigde uit tot het maken van tochten. In de loop van de jaren twintig zou de ANWB fietskaarten uitgeven voor vrijwel alle Nederlandse regio's met substantieel recreatief fietsverkeer, op een schaal van 1:100.000 of 1:75.000. De achtereenvolgende edities van deze kaarten toonden de stapsgewijze uitbreiding van de fietsnetwerken in deze periode. Uiteindelijk zou onder auspiciën van de rijwielpadverenigingen tot aan 1940 2.500 kilometer aan rijwielpad tot stand komen, die ruimte boden aan de bijna vier miljoen fietsers die de Nederlanders aan het einde van de jaren dertig bezaten. De fietskaarten waren een



7 Een rijwielkaart met een overzicht van de netwerken van de rijwielpadverenigingen Gooi- en Eemland en Utrecht met Omstreken uit de jaren twintig. De in rood aangegeven paden en fietsstroken staken mooi af tegen het zwart van de wegen en het groen van de bossen. (ANWB-bedrijfsarchief)

uiting van de groeiende populariteit van de fiets als recreatief en toeristisch vervoermiddel in de jaren twintig en dertig.

AUTO- EN TOERISTENKAARTEN

Parallel aan de fietskaarten bracht de ANWB vanaf 1930 ook autokaarten uit. Hiervoor gebruikten ze als basis de kaarten van de ANWB-atlas. Al in de jaren twintig was de bond ertoe overgegaan om atlasbladen op linnen aan elkaar te plakken om overzichtskaarten van het Nederlandse wegennet te construeren. In 1930 zette ze een vervolgstap met het uitbrengen van drie autokaarten: Noord-, Midden- en Zuid-Nederland (kaarten die de ANWB nog steeds uitgeeft). De kaarten met een schaal van 1:200.000 toonden het groeiende aantal verharde wegen en lieten – om het overzichtelijk te houden – een deel van de informatie van de ataskaarten weg; soorten verharding speelden geen rol meer. De introductie van de autokaarten

was zowel een antwoord op de toename van het aantal personenauto's in Nederland (60.000 op dat moment) als een weerspiegeling van de modernisering en uitbreiding van het Nederlandse wegennet vanaf de totstandkoming van het eerste Rijkswegenplan in 1927.

Een volgende stap was het publiceren door de ANWB van toeristenkaarten, bedoeld om alle soorten toeristen ter wille te zijn, of ze nu per fiets, bromfiets, paard, motorfiets of auto onderweg waren. Aanvankelijk bracht de bond dergelijke kaarten uit voor afzonderlijke, toeristisch interessante regio's; na de Tweede Wereldoorlog werd uitgave per provincie de standaard. Naast informatie over soorten wegen, fietspaden en ruiterspaden, bevatten ze ook informatie over attractiepunten als kastelen, molens en natuurgebieden. De uitgave van deze nieuwe kaartsoorten maakte de aloude ANWB-Atlas overbodig. In 1940 staakte de bond de verkoop van de atlassen.

8



8 Titelblad van een ANWB-toeristenkaart voor Zuid-Holland uit 1941. (ANWB-bedrijfsarchief)

TOT SLOT

De uitgifte van kaarten was belangrijk voor de ANWB in zijn ontwikkeling van wielrijdersorganisatie tot toeristenbond. Omgekeerd waren de kaarten van de ANWB ook belangrijk voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme in Nederland. Het in kaart brengen van fietsbare wegen en vervolgens de aangelegde fietspaden en fietsstroken en de presentatie van toeristische attractiepunten, betekende een enorme stimulans van het recreatief en toeristisch fietsen in Nederland, de eerste vorm van massatoerisme die Nederland kende. Met zijn kaarten zette de ANWB de toon op recreatief en toeristisch gebied. Vele uitgeverij zouden in de voetsporen van de ANWB volgen. Daarnaast weerspiegelen de kaarten gemaakt en uitgegeven door de ANWB de ontwikkeling van de infrastructuur, mobiliteit, recreatie en toerisme in Nederland en de enorme expansie die deze terreinen doormaakten.

BRONNEN EN LITERATUUR

ANWB-bedrijfsarchief (Den Haag)

Buiter, Hans. 2016. Als een spin in het web. De ANWB en de Nederlandse rijwielpadverenigingen, in: *Tijdschrift voor Historische Geografie* 1 (2016), 76-86.

Buiter, Hans en Peter Staal. 2018. *Het avontuur van de ANWB. 135 jaar onderweg*, Bussum, 2018.

Linders-Rooijendijk, M.F.A. 1989 en 1993. *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrije tijdbesteding*, Den Haag, 1989 en 1993 (twee delen).

Slegtenhorst, R. 1968. De geschiedenis van de Bondsatlas, in: *De Binnenband*, 1968, 8-11.

Veertig jaar ANWB, Den Haag, 1923.

* Met dank aan Horst Boelema en Monique de Hair van het ANWB-bedrijfsarchief

SUMMARY

On the road with the Royal Dutch Touring Club ANWB: Tourists drew their own maps / Hans Buiter

The Dutch tourist club ANWB has been producing and publishing maps since 1884 and is still doing so. This article explores the reasons the ANWB started making these maps and why it has been putting a lot of effort into their

development. From a starting point of producing maps for cyclists the club also became involved in developing tourist maps for the general public as well as making dedicated maps for hikers, boaters, motorists and other categories. The article claims that these maps had a big advantage over others due to the fact that they were produced by tourists for tourists, and thus were

based on continuous research and fact-finding missions. The ANWB maps were an important stimulant for the growth of Dutch cycling tourism and, on the other hand, the enthusiastic reception of them proved a great asset for the development of the Dutch tourist club.

HONDERD JAAR WEGENKAARTEN VAN DE ANWB 1883-1983

© FERJAN ORMELING ©

Met de oprichting van de Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond (ANWB) in 1883 begon een periode waarin burger-vrijwilligers zelf ruimtelijke informatie gingen verzamelen, een activiteit die voordien het soevereine recht van de overheid en haar dienaren was geweest. Zoals dat nu bij *Open Street Map* gebeurt, gingen ze het terrein in, verzamelden informatie aangepast aan de vragen van de gebruiker en pasten die in op de kaart. Die gebruiker was in 1883 de fietser, die er met zijn rijwiel op uit trok, onafhankelijk van trein of beurtschipper. De ANWB deed zo ervaring op met het zelf informatie verzamelen en bestaand kaartmateriaal aanpassen of aanvullen.

De eerste kaart die de ANWB uitgaf (zie afbeelding in de bijdrage van Buiten), later de *Afstandskaat van Nederland* genoemd, werd vervaardigd door de eerste voorzitter, de Engelsman Charles Henry Bingham in 1884. Als chef van het goederenvervoer van de Rhijnspoorweg was hij in de gelegenheid in zijn vrije tijd van station naar station te fietsen om de voor wielrijders berijdbare wegen te verkennen. Op zijn kaart waren alleen de grind- en klinkerwegen ('straatwegen') ingetekend, zand- en kleiwegen en de straten met kinderkopjes waren niet geschikt voor fietsers en kwamen dus niet op zijn kaart terecht. Deze primitieve kaart was voor vijftien cent te verkrijgen. Hij werd later sterk verbeterd, in schaal vergroot en in twee bladen uitgebracht, met name door A. Koolhoven (eerste druk 1899, tweede druk 1903).

DE BONDSATLAS

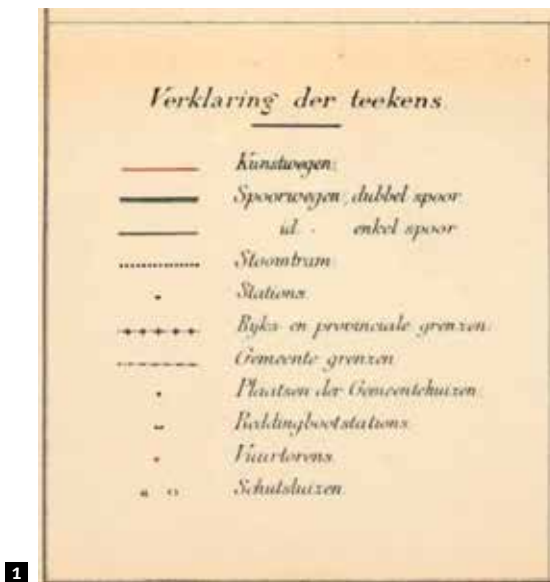
Deze afstandskaat (aanvankelijk 1:876.000) was geschikt om routes te plannen; voor het



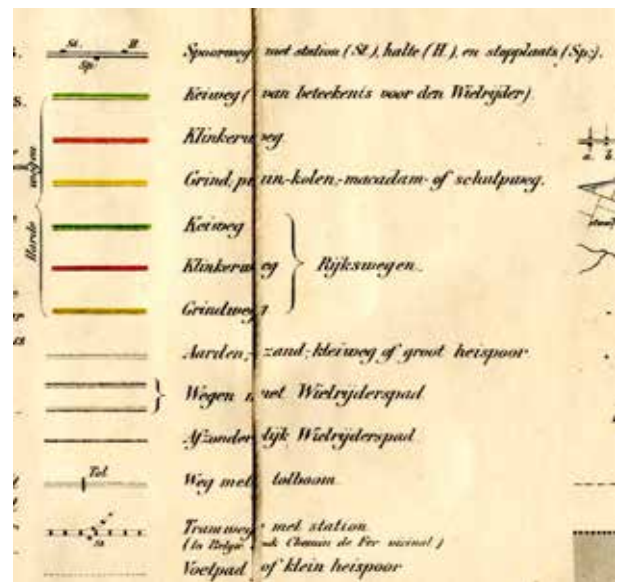
DR. F.J. ORMELING
is emeritus hoogleraar
Kartografie en lid van de
Explokart onderzoeksgroep,
Bijzondere collecties,
Universiteit van Amsterdam

terugvinden van die route in het terrein was er grootschaliger materiaal nodig en dat werd gevonden in wat uiteindelijk de *Bondsatlas*¹ zou worden, dat wil zeggen kaartmateriaal gebaseerd op de *Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden (TMK)* uitgevoerd op een schaal van 1:200.000. Voorloper daarvan was de atlas *Nederland in zakformaat* van J.H. Kromhout. Deze bestond uit een druk in de kleur blauw van de TMK (de dunne lijnen waren fotografisch weggegeneraliseerd)² met een opdruk in rood van de wegen en in zwart van de spoorwegen, gemeentegrenzen en namen (zie afbeelding 1).³

Er werd dus alleen gedifferentieerd tussen onverharde en verharde wegen ('kunstwegen'), de aard der verharding werd niet meegenomen, dat gebeurde pas op latere edities van de topografische kaart 1:200.000. Het gebruik van de topografische kaart voor zo'n civiele bestemming noemt Koeman een cruciaal moment in de geschiedenis van de



1



2

civiele emancipatie van de topografische militaire kaart van ons land.⁴

Daar rijwielen moeilijk op klinkerwegen te berijden waren, werd naar alternatieven gezocht en, onder leiding van de al eerder genoemde A. Koolhoven, werd een eigen uitgave van de topografische kaart 1:200.000 voorbereid. De topografische kaart werd daarbij vereenvoudigd overgetekend, het is volgens Koeman de eerste keer dat er bewust gegeneraliseerd werd met een bepaalde gebruikersgroep in het vizier, en dat kartografen zelfstandig beslissingen namen. Bij die overtekening differentieerde men het wegennet verder: voortaan werden grindwegen met een gele bies opgevuld, klinkerwegen met een rode bies en keiwegen met een groene (zie afbeelding 3). De aanwezigheid van wielrijderspaden naast de weg werd met een harksymbool aangegeven. De topografische bronkaart maakte toen nog geen verschil tussen straat- en keiwegen, terwijl dat zeker voor het fietsen op massieve fietsbanden nog veel uitmaakte.

Een belangrijk aspect van de redactie van de *Bondsatlas* was, dat men de atlas zag als een onderdeel van het totale informatiepakket. Dat betekende dat bijvoorbeeld in de reiswijzers en gidsen van de ANWB genoemde plaatsen ook op de kaarten in de *Bondsatlas* moesten voorkomen, zoals dat ook bij kaarten en gidsen van Michelin het geval is.

De laatste structurele verandering van de *Bondsatlas* dateert van 1920, toen de voor automobielen verboden wegen met zwarte blokjes werden aangegeven.⁵ Tegelijkertijd werd de titel *Wielrijdersatlas* vervangen door *Atlas voor Nederland/Atlas van Nederland*, in een poging de atlas ook voor automobilisten aantrekkelijker te maken. Dat betekende dat ook aangegeven moest worden welke (verharde) wegen voor auto's verboden waren. Op de topografische kaart werd

dat niet vermeld omdat eventuele verboden toch niet voor het leger golden.⁶

RIJWIELPADKAARTEN

Voordat we naar de voor auto's geschikte wegenkaarten gaan, kijken we eerst naar de kaarten die de ANWB voor de fietstoeristen ging maken, een andere doelgroep dan de automobilisten, aanvankelijk meer geïnteresseerd in het aantal kilometers dat ze 'maakten'. De schaal 1:200.000 was voor deze groep te klein om alle door hen gewenste informatie duidelijk aan te kunnen geven, en men ging experimenteren met grotere schalen. Het ging net zo als met de afstandskaat en de *Bondsatlas*: eerst werden vrij primitieve producten vervaardigd, die men allengs verfijnde.

Eerst kwam de Bond in 1911 met een schetskaartachtige zwartwitkaart van de rijwielpaden op de Veluwe. Pas na 1920 kwamen kartografisch meer verantwoorde kaarten in kleuren uit van Twenthe, (1:75.000, 1921), Utrecht met omstreken (UMO) en Gooi- en Eemland (1:80.000, 1922; G&E) en een overzichtskaat van rijwielpaden 'in den Gelderschen Achterhoek', een Kaart van de Veluwe en omstreken voor wielrijders (1:100.000, 1923) en in 1932 de *Kaart van de rijwielpaden, wandelwegen en ruiterspaden in Twente en Salland* (1:100.000, 1926).

Wanneer we de legenda bekijken van deze kaarten (afbeelding 4), dan blijkt de soort verharding niet meer relevant te zijn, wèl het verschil tussen door fietspadverenigingen zoals de UMO en G&E aangelegde paden en de overige paden – blijkbaar een relevant kwaliteitsverschil. Maar waar vooral op deze grotere schaal plaats voor was, waren de nummers van de ANWB wegwijzers en met name ook die van de ANWB-paddenstoelen ('rijwielpadwijzers'). In 1919 was met de plaatsing van de paddenstoelen begonnen. Latere fietskaarten vermeldden ook de toegankelijkheid

4 Legenda van *Nederland in zakformaat* (1884). Boston Public Library, Atlas 1345.1885.

2 Deel van de legenda van de *Bondsatlas* uit 1904 (Universiteitsbibliotheek Utrecht, Collectie Roos 1563).



3a



3b

van landgoederen.

Tegen en tijdens de Tweede Wereldoorlog worden de rijwielkaarten meest op de schaal 1:100.000 uitgebracht (zoals van Noord-Brabant en Limburg, 1942). Deze schaal zal de algemene schaal worden voor het fietstoerisme na WOII, waarop heel Nederland wordt bedekt in elf of twaalf bladen in de serie Toeristenkaarten van de ANWB.

KAARTEN VOOR AUTOMOBILISTEN

Uit deze lange inleiding moet duidelijk worden dat de ANWB inmiddels ervaring had in het verzamelen van informatie voor bepaalde gebruikersgroepen en dat de automobilisten daarbij tot nu toe nogal veronachtzaamd waren. De losbladige kaarten uit de *Bonds atlas* gaven niet het voor grotere tochten gewenste overzicht, en bevatten ook geen informatie over voor auto's niet toegankelijke verharde wegen.

Daarnaast was er de concurrentie: de KNAC, de (Koninklijke) Nederlandse Automobielen Club, had al in 1907 een *Kaart van de hoofdwegen van Nederland* uitgegeven. "Zulk eene uitgave was dringend nodig, want tot dusver moesten wij ons steeds vergenoegen met de kaart van den Wielrijdersbond, die, hoe voortreffelijk ook en volmaakt beantwoordende aan haar doel, niet vermeldt welke grint- en straatwegen voor automobielen



4

3 a en b *Bonds atlas* uit 1904 (links) en 1930 (rechts), Groninger Archieven NI-GnGRA_817-2007-2), fragment Noord-Groningen. (Universiteitsbibliotheek Utrecht, Collectie Roos 1563). Het aantal aangegeven tollens halveerde in deze periode in het hier afgebeelde gebied.

4 Legenda van de *Rijwielpadenkaart* van de ANWB (1925). Universiteitsbibliotheek Utrecht, VII We8011).

niet toegankelijk zijn.” zegt een briefschrijver in *Het nieuws van den dag* op 6 juni 1907. Volgens Koeman was deze kaart uitgaande van dezelfde filosofie als Bingham's kaart uit 1884 geredigeerd: alleen die wegen waren ingetekend die een automobiel dragen konden, en waar bovendien auto's waren toegestaan.⁷ Dat levert een onthutsend leeg kaartbeeld op (zie afbeelding 5a en b) Volgens de legenda (zie afbeelding 5a) was dit ook de eerste kaart waarop de plaatsen van benzinedepots waren aangegeven. De schaal van de kaart was 1:400.000.

In elk geval vond de ANWB dat het in 1930 tijd werd om de Bondsatlas ook om te werken tot een uitgave speciaal voor automobilisten, mede

vanwege het groeiende autoverkeer (Volgens het *Algemeen Handelsblad* van 22 januari 1931 is een derde van alle 90.000 automobilisten in Nederland in dat jaar lid van de ANWB). Als voorbode van de nieuwe tijd verschijnt in 1931 de *ANWB Autokaart van Nederland* 1:200.000, in drie bladen (Noord, Midden en Zuid).

Vergelijken we de nieuwe kaart met de



5a



5b

6a



6b

5 a en b Detail van de KNAC Kaart van de hoofdwegen van Nederland 1:400.000 (rechts). Links detail met de legenda (Universiteitsbibliotheek Utrecht, VII Ba10).

6 a en b. Vergelijking van de Bondsatlas met de Autokaart: een deel van blad 4 (1930) van de Atlas voor Nederland naast een detail van blad Noord van de ANWB Autokaart van Nederland (1931). Universiteitsbibliotheek Utrecht, Collectie DeSmit 139.

Bondsatlas (zie afbeelding 6a en b), dan is er zo op het oog weinig veranderd. Maar beschouwen we de kaarten nader, dan blijkt dat de speciale gegevens voor rijwieltoeristen (de harksignatuur langs wegen met aparte rijwielpaden) op de autokaart zijn weggelaten, en dat de nieuw toegepaste wegenclassificatie niet meer uitgaat van de soort verharding maar van de functie van de betreffende weg (hoofdroutes en andere door de ANWB bewegwijzerde routes, andere wegen van betekenis voor interlokaal verkeer, overige wegen en zandwegen). Maar verder zijn alle kilometrages, wegwijzers, kerken en molens, alle afkortingen voor soorten bruggen, alle veren en molens ook op de autokaart opgenomen. En dat is niet goed om snel af te kunnen lezen welke route men moet kiezen.

Bij de volgende editie (1937-1939) is het roer radicaal omgegooid (zie afbeelding 7): ten behoeve van een duidelijker kaartbeeld ging men voor een schreefloze letter, werden de wegcontouren weggelaten evenals de onverharde wegen en de 'attracties' (zoals de Menkemaborg bij Uithuizen op de uitsnede van Groningen; zie afbeelding 7). Oriëntatiepunten zoals wegwijzers, waarschuwborden, kerktorens en molens bleven behouden, maar de bruggen en al hun afkortingen zijn vervallen evenals de meeste waternamen. Of het schrift beter leesbaar werd is maar de vraag; over het algemeen scoren schreefletters qua leesbaarheid beter. Waar de nieuwe uitvoering de mist in ging is in de kleurenkeuze. De groene kleur voor wegen van betekenis voor interlokaal verkeer past niet in de rij (zie afbeelding 7) en wordt op de kaart niet als weg ervaren, zeker niet zonder de vertrouwde contouren. In afbeelding 7 komt de groene verbinding tussen Onderdendam en Warffum bijvoorbeeld niet over als een wegsignatuur. Er is een nieuwe 'lettering der rijkshoofdverkeersroutes' toegevoegd evenals een ruitennet: bij de kaart hoort ook een plaatsnamenregister met verwijzing naar vakken van dat ruitennet zodat de plaatsen makkelijk aan de hand van de letter-cijfercode zijn te lokaliseren. De allengs groeiende internationale oriëntering van de automobilisten is vertaald in de weergave van douanekantoren (inclusief openingstijden) en in de luchtvaartterreinen.

Het ging of nog niet direct naar wens met de afzet, of men had in 1931 te hoge verwachtingen gehad: in 1937, toen in verband met de actualiteit een nieuwe editie van de autokaart uitgebracht moest worden, was er nog een groot deel van de vorige oplage over; tot in 1940 werd voor de restanten geadverteerd. In 1936 was de prijs ervan al verlaagd van f 1,25 naar f 1,00, in 1938 werd dat gereduceerd tot tien cent als je de kaart op een bondskantoor kwam afhalen en vijftien cent als hij moest worden opgestuurd (zie afbeelding 9).

De oorlogsdreiging zou de omzet zeer versnellen: zoals ook tijdens de Eerste Wereldoorlog



7 Fragment van de ANWB Autokaart van Nederland 1:200.000 uitgegeven in 1939 (Groninger Archieven NI-GrGRA 1536-6405).

8 Deel van de legenda van de ANWB Autokaart van Nederland, blad Noord, 1:200.000, 1939 (Groninger Archieven NI-GrGRA 1536-6405).



was gebeurd, werd in september 1939 besloten in de grensgebieden de armen van de wegwijzers af te halen, om het invallende troepen moeilijk te maken. Pas hieruit bleek, zoals de advertenties op de afbeeldingen 10 en 11 ook duidelijk maken, welk een essentiële dienst de ANWB-wegwijzers bewezen, en dat de wegwijzerloze navigatie, zelfs



Balans-Opruiming



Ook de A.N.W.B. heeft „krakende zolders“ en wil eenige Bondsartikelen en Bondsuitgaven, waarvan nog restanten aanwezig zijn of welke dreigen te verouderen, vóór het einde van het jaar opruimen, om aldus nog in 1938 „schoon schip“ te maken. Daartoe dient de volgende aanbieding, welke alleen geldt, zolang de voorraad niet is uitgeput, terwijl deze verlaagde prijzen in ieder geval na 31 December 1938 niet meer geldig zijn.

AUTOKAARTEN

Autokaart van Midden-Nederland

(1930, vorige uitgave, op papier)
afgehaald 10 cent, p. post 15 cent

Autokaart van Midden-Nederland

(1930, op linnen geplakt)
afgehaald 40 cent, p. post 50 cent

Autokaart van Noord-Nederland

(1931, op linnen gedrukt)
afgehaald 20 cent, p. post 25 cent

Wandelingen om Alkmaar (1932)

afgehaald 5 cent, p. post 10 cent

Wandelweg Apeldoorn-Deventer (1926)

afgehaald 15 cent, p. post 20 cent

Wandelweg door Drenthe (1932)

beschrijving:
afgehaald 20 cent, p. post 25 cent

kaarten:
afgehaald 20 cent, p. post 25 cent

Wandelweg door Noord-Brabant (1932)

beschrijving:
afgehaald 20 cent, p. post 25 cent

Hoe moet ik mijn autokaart bijtekenen?

Op verzoek van eenige leden, die gaarne wilden weten tot hoever zij hun nieuwste autokaarten van ons land moeten bijtekenen, geven wij hier een lijstje van de wegen, welke sinds het drukken van de kaarten al gereed gekomen zijn, of binnen korten tijd gereed zullen komen.

Dit lijstje luidt:

Blad I Midden Nederland 1938. Gereed:

1. Van de brug over de Gouwe bij Gouda tot het kruispunt ten Zuiden van Oudenrijn, ontmoetingspunt met den weg naar Vianen. (Alleen voor motorrijtuigen).
2. Aalsmeer—Uithoorn.
3. De weg geletterd K, van den weg Rotterdam — Dordrecht af, langs Alblasserdam tot den rand van de kaart, alsmede van Arkel (aan weg C) tot Meteren; laatstgenoemd gedeelte alleen voor motorrijtuigen.
4. Van het woord Leiden tot de Ringvaart bij Oude Wetering, alleen voor motorrijtuigen.

Bovendien gereed omstreeks einde 1939:

- a. De weg ten Oosten van Meppel.
- b. De weg ten Oosten van Rouveen.

Blad II Zuid Nederland 1937. Gereed:

1. De weg, geletterd K, van den weg Rotterdam—Dordrecht af, langs Alblasserdam tot het station Sliedrecht, alsmede van Arkel (bij Gorinchem) tot Meteren; laatstgenoemd gedeelte alleen voor motorrijtuigen.
2. De weg ten Westen van Zwijndrecht en de brug over de Oude Maas.
3. Dordrecht—Willemsdorp.
4. De weg ten Oosten van Hedel.
5. De weg ten Noordwesten van St. Philipsland en die ten Zuidoosten van St. Philipsland naar Heensche molen.

Bovendien gereed omstreeks einde 1939:

- a. De weg, geletterd K, van het station Sliedrecht tot Schelluinen.
- b. Van het Zuid Bevelandsch kanaal bij Schore naar Kloetinge.

Blad III Noord Nederland 1939.

De volgende wegen zullen omstreeks einde van dit jaar in gebruik genomen worden (behoudens onvoorziene omstandigheden):

1. Van Sneek langs Joure tot het kruispunt bij Haskerhorne.
2. De weg ten Oosten van Meppel.

9

10

VELE WEGWIJZERS ZIJN ONTARMD!

Zoodoende werken zij als propagandisten voor den A.N.W.B., want eerst thans begrijpen velen pas goed, welk een uitaenderlijk nuttige diensten die Bondsartikelen aan de weggebruikers bewijzen! Daarnaast doet zich thans heel sterk de behoefte gevoelen aan een goede autokaart: de A.N.W.B. heeft daarvoor gezorgd. „Verzekert“ u tegen verdwelen:



Neemt de A.N.W.B.-Autokaarten steeds mee!

11

Neemt de Autokaart mee!

Niet langer kunt u erop vertrouwen, dat de Bonds-wegwijzers u in het veilige spoor houden. In verschillende deelen des lands zijn die trouwe gidsen ontarmd, in hun invaliditeit zijn zij een zwijgende, maar schelle aanklager tegen den oorlogswaan. Maar ook dient dit beeld u te herinneren aan de noodzakelijkheid, de A.N.W.B. autokaart mee te nemen, als u in deze dagen op reis gaat

VOOR ALLE TOERISTEN

— wordt de KON. NED. TOERISTENBOND A. N. W. B. Vanaf den anderen einder eroug een propagandepakket van 35 ons Bureau Den Haag (Parkstraat 18—20)

9 Advertentie uit *De Kampioen* van 29-10-1938.

10 11 Een advertentie uit *De Kampioen* van 20 januari 1940 en van 30 september 1939.

12 Aanwijzingen in *De Kampioen* van 25 november 1939, hoe men zijn autokaarten kon actualiseren.

met ANWB kaart, soms nog moeilijk genoeg was. In mei 1940 zal het allicht wat gescheeld hebben. In de daarop volgende maand werden alle verwijderde armen weer aan de wijzers aangebracht.

Men was blijkbaar, gezien de afzet van de editie van 1931, nog niet direct van plan een nieuwe editie van de wegenkaart uit te brengen: in 1939 werd vermeld met welke mutaties de ANWB-leden hun autokaart up-to-date konden houden (zie afbeelding 12).⁸

NA DE TWEDE WERELDOORLOG

In 1946 werd de autokaart wederom opnieuw getekend, en werd een wegenclassificatie in nog meer wegtypes ingevoerd. Naast de op afbeelding 8 vermelde wegtypes komen de onverharde wegen weer terug en, in 1948, de autosnelweg. Een ander vernieuwend element na de oorlog vormden de landschapstinten: bos was al in de *Bondsatlas* met een groene kleur aangegeven, maar nu werden

ook heidevelden (paars) en zandverstuivingen (geel) ingekleurd. Kruisingen tussen wegen en spoorwegen worden gekarakteriseerd: of de weg onder of over de spoorweg dan wel gelijkvloers verliep. De bebouwing van kleinere kernen wordt toegevoegd, evenals wegcontouren. Kortom, er is weer sprake van een volledige *make-over*, want ook symbolen voor alle mogelijke attracties worden opgenomen: uitzichtpunten, kastelen, ruïnes, fabrieken, kolenmijnen, dierentuinen, zwembaden, (militaire) begraafplaatsen en hunebedden, naast (voor de veiligheid) Rode Kruisposten en hellingen, of voor de oriëntatie belangwekkende zaken zoals watertorens en radiostations. Uit het voorbeeld op afbeelding 13a en b zien we de autokaart weer langzamerhand opgevuld worden met allerhande symbolen.

De autokaart, die in 1930 alleen verkeersmogelijkheden bood, is nu ook als recreatiekaart uitgebracht. Merkwaardig dat daar in 1945 en 1946 met de uiterst beperkte verkeersmogelijkheden – kapotte wegen, benzine op de bon – en voorzieningen al op werd ingespeeld! Op de kaartuitgave van 1955 worden schilderachtige routes opgenomen, aangegeven met een groene bies langs de weg, duidelijk overgenomen van de *Carte Michelin*. De telecommunicatie schrijdt voort, en in 1955 komen ook de telefoonposten van de ANWB op de kaart terecht, in 1962 staan ook routes waarlangs de wegenwacht patrouilleert vermeld. Een van de opvallendste kenmerken van de ANWB autokaart vormt in dat jaar 1962 de donkerblauw gekleurde auto(snel)weg. De ANWB is daar erg trots op want ze vermeldt graag dat die blauwe kleur voor de snelwegen en daaraan gerelateerde zaken zoals wegnummers, parkeerplaatsen, afritbenamingen, benzinepompen en wegrestaurants, later door andere autokaartenmakers zoals de Automobile Association en Geographia Ltd. in Groot-Brittannië werd overgenomen.⁹ Vanaf 1964 wordt ook de nummering van de hoofdwegen in blokjes vermeld. Verkeerstechnische veranderingen blijken ook uit vergelijking van opeenvolgende legenda's: gescheiden rijbanen worden in 1967 aangegeven, afritbenamingen in 1977, en al of niet ook 's nachts geopende benzinstations langs de snelweg staan al vanaf 1974 vermeld.

Het toevoegen van al die extra informatie heeft ook zijn prijs: rond 1970 moeten de onverharde wegen weer van de kaart verdwijnen. De kaarten worden in dat jaar opnieuw getekend omdat het bestaande basismateriaal niet meer geschikt is voor verdere bewerking.¹⁰ Men maakt van de gelegenheid gebruik om nieuwe symbolen aan te brengen evenals een steunkleur: rond 1971 staan veel gebruikers op hun achterste benen, wanneer de witte achtergrond van de kaarten vervangen wordt door een met een tien procent puntraster aangebrachte groene tint. Dat oogt vriendelijker,



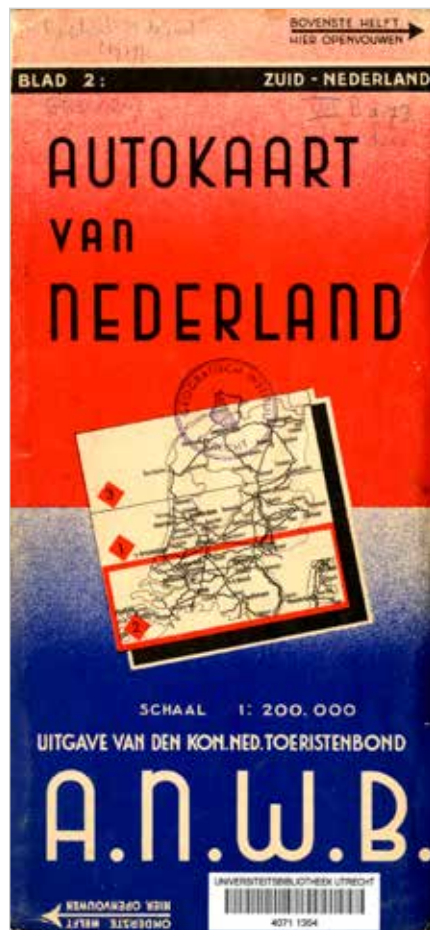
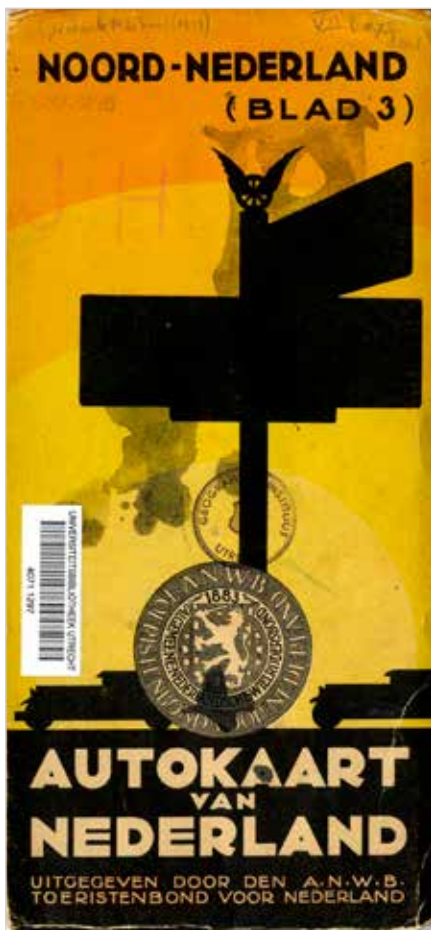
13a



13b

13 a en b Na-oorlogse versies van de Autokaart, links uit 1947, rechts uit 1971. Symbolen voor attracties zijn weer terug op de kaart; rechts heeft de blauwe kleur voor aan snelwegen gerelateerde verschijnselen zijn intrede gedaan. In 1997 zal het blauw weer door een ongedifferentieerd rood worden vervangen. Universiteitsbibliotheek Utrecht, kaart: VII Ba61 en VII Ba151.

maar leidt ook tot minder contrast en dus minder duidelijkheid. Ook voor de wegcontouren en de beschrijving leidt dat raster tot een wat schimmig effect. Ondanks de kritiek zal dat niet meer worden



teruggedraaid, de grafische mode van die tijd prevaleert boven de gebruikerswensen.

Het namenregister – met zo'n 5.000 namen van voornamelijk plaatsen en waterlopen – dat in de uitgaven van 1937-1939 nog een onderdeel van de kaartuitgave was, is na de oorlog aanvankelijk vervallen. Pas vanaf 1955 wordt het weer opgenomen, eerst in een los mapje tegen de kartonnen achterflap, vanaf 1969 als een katern vast achterin, in combinatie met ruim vijftig plattegronden. De ANWB had in 1905 al een apart boekje uitgegeven met 37 plattegronden van steden, met het doel wielrijders de geschikteste verbindingswegen door die steden te wijzen. Het werd herdrukt in 1907 en in 1917 uitgebreid tot vijftig plattegronden. In 1968 vervaardigde de ANWB voor uitgeverij Readers Digest een serie plattegronden voor *Het Beste Boek van de Weg* en deze plattegronden zijn in de autokaart overgenomen. In 1976 verdwijnt dit aparte katern en worden de plattegronden, samen met het register, op de achterkant van de kaart gedrukt, eerst in een enkele kleur met steunkleur, later – als dat druktechnisch mogelijk wordt – in meerkleurendruk.

De omslagen van de autokaart veranderen gedurig in de loop der jaren. Van 1930-1937 prijkte er een ANWB-wegwijzer op de voorkant (zie afbeelding 14a) en een Shell-reclame op de achterzijde; het kaartvel was van 1930 tot 1976

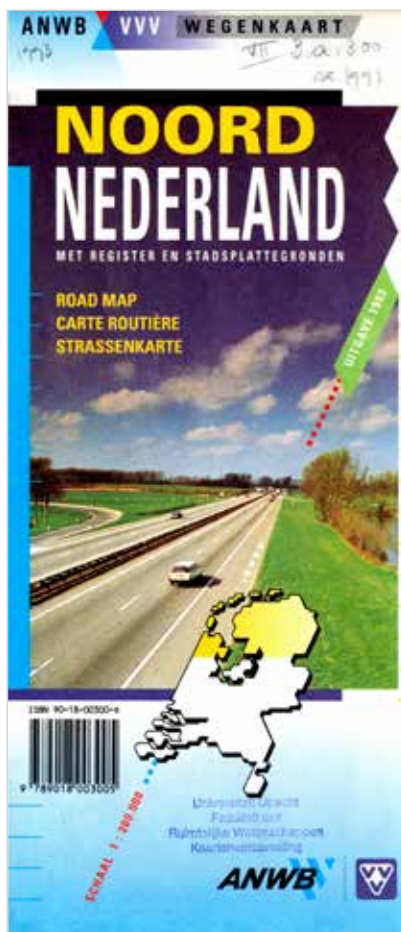
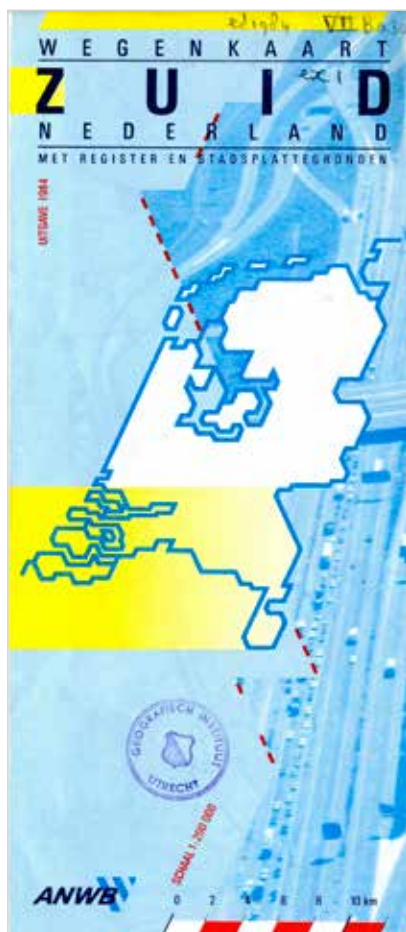
voor de stevigheid op twee stukken karton geplakt.

In 1937 wordt de uitsnede van het betreffende kaartblad op de kaart van heel Nederland getoond, in een omslagontwerp dat het tot 1970 zal volhouden (zie afbeelding 14b), al was het de laatste jaren ook kleurgecodeerd: de rode tint uit afbeelding 14b was toen voor Midden-Nederland gereserveerd, de covers van het zuiden kregen een gele en van het noorden (zie afbeelding 15c) een groene tint. Die kleurcodering bleef men volhouden, ook toen men in 1976 van de kartonnen voor- en achterkant afstapte (zie afbeelding 14d). Van 1984-1992 volgde een ontwerp gecombineerd met een snelweg (zie afbeelding 14e), en nadien zou men elk jaar van omslagontwerp veranderen.

Vanaf 1883 werden de kaarten van de ANWB, inclusief de autokaart, nog op steen gegraveerd. Maar in 1951 werd voor de autokaart overgegaan tot het tekenen op een plastic transparant materiaal, astralon genaamd. In principe was dat minder kwetsbaar dan de lithografische stenen, tenminste als de inkt goed aan het plastic wilde hechten, wat aanvankelijk problemen opleverde. Tevens vond in dat jaar weer een algehele herziening plaats. De herzieningscyclus van de kaart, aanvankelijk erop gericht elk jaar in het voorjaar een nieuwe editie gereed te hebben, nam in de jaren tachtig wat af in snelheid, omdat het wegenbouwprogramma van de overheid trager ging verlopen.

Geleidelijk werd door de kartografische afdeling





van de ANWB (de tekenkamer werd opgericht in 1932, later kwam er een aparte kartografische afdeling bij; samen hadden die begin jaren zeventig een bezetting van zeventien medewerkers)¹¹ een routine ontwikkeld voor het verzamelen van verkeersinformatie en het updaten van de kaart. Een speciale redacteur verkende alle wegen in het betreffende gebied en nam contact op met de diverse beheersinstanties en wegbeheerders van de verschillende overheden op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Er werden vaste afspraken gemaakt met zusterorganisaties in het buitenland, om actualiseringsgegevens betreffende de grensgebieden uit te wisselen

DE JUBILEUMKAART

De productie van autokaarten culmineert, bij het honderdjarig bestaan van de ANWB in 1983, in de uitgave van een jubileumkaart (zie afbeelding 15a-c) op de schaal 1:500.000 in zes kleuren (waaronder de basiskleur bruin voor de wegcontouren) waarop de Benelux en aanpalende grensgebieden, inclusief het oosten van Engeland, zijn afgebeeld. In tegenstelling tot alle andere ANWB-kaarten, die 'toevallig' ontstaan zijn en geleidelijk veranderd en verbeterd, is deze kaart vanaf het begin van het besluit in 1978 om hem te vervaardigen, gepland.¹² De doelgroep en het gebruik (voor ANWB-leden om korte buitenlandse vakanties te plannen) legt men van te voren vast, en de kartografische afdeling

maakt een verkenningsschema om de informatie voor de kaart op tijd op te nemen, "België, Frankrijk en Duitsland werden vanaf april 1979 verkend, waarna in juli Engeland volgde, terwijl in 1981 nog een naverkenning werd uitgevoerd" en een stroomdiagram van de te kiezen productiemethode volgde.¹³

Waarschijnlijk vormt deze jubileumkaart de losse kaart met de grootste oplage ooit in Nederland: in 1982 en 1983 werd een oplage van anderhalfmiljoen exemplaren gedrukt in vijf partijen.

In 1987 gaat de ANWB samenwerken met *Teletlas* en worden de ANWB route-kaarten in het vervolg digitaal bij *Teletlas* geproduceerd, met Intergraph stations, dat waren snelle computers met een heel grote geheugencapaciteit waarop alleen de programmatuur van Intergraph voor het opbouwen en vormgeven van kaarten draaide. In 1991 gaat het voor alle ANWB kaarten gelden dat redactievoering en productie bij *Teletlas* plaatsvinden, al blijft de eindredactie bij de afdeling kartografie van de ANWB berusten. Dat betekent minder (teken)werk voor de ANWB en in 1991 worden redactie en tekenkamer samengevoegd met een verkleinde bezetting.

SLOT

Dit artikel had nog uitgebreid kunnen worden door de productie van wegenkaarten door de ANWB

¹⁴ a-g. Omslagontwerpen van de *Autokaart* van de ANWB uit a) 1931, b) 1937, c) 1971, d) 1976 zonder kartonnen omslag, e) 1984, f) 1993 en g) 1997. Universiteitsbibliotheek Utrecht, kaart VII Ba3, 51 en 300.



15 a-c. De Jubileumkaart van de ANWB (1983).
Universiteitsbibliotheek Utrecht, kaart: VII Ea217.

in verband te brengen met die van de overige Nederlandse producenten van wegenkaarten, zoals Smulders, Ten Brink en Sleswijk, en na de Tweede Wereldoorlog Falkplan en de wegenkaarten van oliemaatschappijen. Dan zou waarschijnlijk zichtbaar geworden zijn dat vóór de oorlog de wegenkaartproductie van de ANWB volledig overvleugeld werd door die van commerciële uitgeverij zoals Sleswijk. Bovendien is de ontwikkeling van de wegenkaart in Nederland niet vergeleken met die in andere Europese landen.¹⁴ Maar de beschrijving van het vooroorlogse materiaal van commerciële uitgeverij is vooral moeilijk omdat dit over het algemeen niet gedateerd werd,¹⁵ in tegenstelling tot dat van de ANWB, waar de datering van de kaarten bijna een geloofsartikel was. En er is bovendien nog te weinig onderzoek gedaan naar wegenkaarten of, nog algemener, er is te weinig onderzoek gedaan naar wat toch lang beschouwd werd als 'gebruikskartografie': goedkope of zelfs gratis kaarten die men weggooide wanneer de geldigheid ervan verstreken was. Met betrekking tot de ANWB-kaarten was het mogelijk die trend te doorbreken dankzij het feit dat de toenmalige beheerder van de kaartenverzameling van de Universiteitsbibliotheek Utrecht, Roelof Oddens, dit materiaal wel degelijk van voldoende belang vond om te bewaren. Dit artikel is er dankzij hem gekomen.

LITERATUUR

- Bos, M.A.G. 1971.** 1931-een miljoen ANWB-autokaarten – 1971. *De Kampioen* 1971 p 530-531.
- Bos, M.A.G. 1971.** Wat is en wat doet de afdeling kartografie van de ANWB? In: *Geodesia* 1971-3 p 103-109.
- Bos, M.A.G. 1983.** De Jubileumkaart van de ANWB. In: *Kartografisch Tijdschrift* vol 9 no5, pp 30-31.
- Engelen, D.J. 1983.** ANWB-kaarten 100 jaar actueel. In: *Kartografisch Tijdschrift* vol IX, 1983-4, pp 37-40.
- Koeman, C. 1983a.** *Geschiedenis van de kartografie van Nederland*. Alphen aan den Rijn: Canaletto.
- Koeman, C. 1983b.** Onbezonnenheid en doelmatigheid in de kartografie, gedemonstreerd aan de hand van oude en nieuwe kaarten ten behoeve van verkeer en toerisme. In: *Kartografisch*

Tijdschrift vol IX, 1983-4 p 19-25.

Koeman, C. 1983c. *Langs papieren wegen*. Utrecht: Impress.

Koeman, C. 1981. *Weg van de kaart*. Afscheidsrede Universiteit Utrecht. Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum.

Lierz, W. 1992. Van fiets tot auto: een eeuw wegenkaarten voor fietsers. In: *Caert-Thresoor* vol 11-3, pp 61-66.

Nicholson, T.R. 2004. Cycling and Motoring maps in Western Europe, 1885-1960. In: *Cartographic Journal* 41: 181-215.

Veertig jaar A.N.W.B., Toeristenbond voor Nederland, 1883-1923. Ter eere van Edo Bergsma. 's-Gravenhage: ANWB, 1923.

NOTEN

- * Met dank aan Paul van den Brink en Reinder Storm voor het doorlezen van het manuscript.
- 1 De atlas is in te zien op het internet bij <https://archive.org/details/nederlandinzakfo00krom/page/n21/mode/2up>.
- 2 Koeman 1983a, p.201
- 3 Koeman 1983b, p.22
- 4 Koeman 1981.
- 5 Veertig jaar A.N.W.B.
- 6 NB Zie elders in dit nummer de bijdrage die

specifiek aan de Bondsatlas is gewijd.

7 Koeman, 1983c.

8 *De Kampioen*, 25-11-1939, p. 437.

9 Bos 1971, Engelen 1983.

10 *Kaartbulletin* no 30, p.2.

11 Bos 1971.

12 Bos 1983.

13 Idem.

14 Vergelijk het artikel van Nicholson (2004).

15 Lierz 1992.

“VERBRANDT ZE!”

De hoogstaande wegenkaarten van de Java Motor Club en de Deli Automobiel Club 1912-1942

• PAUL VAN DEN BRINK •

In de topografische kartografie van Nederlands-Indië is een belangrijke plaats weggelegd voor de twee grote motorclubs die daar vanaf het begin van de twintigste eeuw werkzaam waren. Dat waren de Java Motor Club (JMC) en de in Oost-Sumatra werkzame Deli Automobiel Club (DAC). Net als de ANWB en de KNAC in Nederland maakten beide verenigingen zich zeer verdienstelijk voor het initiëren en uitvoeren van de wegbebakening, wegverbetering, verkeerswetgeving en het uitgeven van bijbehorende wegenkaarten en dat alles met het doel om het auto- en motortoerisme, en later ook het wandelen fietstoerisme te bevorderen. In deze bijdrage presenteer ik de resultaten van een verkennend onderzoek naar de werkzaamheden van zowel de JMC als de DAC. Verkennend, omdat ze enkel is gebaseerd op de website *Delpher*, de gedigitaliseerde teksten uit Nederlandse kranten die door de Koninklijke Bibliotheek wordt aangeboden. Geen van de primaire bronnen, waaronder de gedrukte jaarverslagen, handboeken, tijdschriften, de grote reeks monografieën en de kartografische fondsen die door de verenigingen zijn uitgebracht, zijn voor dit onderzoek geraadpleegd.



DR. P. VAN DEN BRINK

is zelfstandig onderzoeker op het gebied van de historische kartografie.

DE JMC EN DE DAC

Aan het begin van de twintigste eeuw burgerde de auto snel in als een essentieel onderdeel in het verkeer in Nederlands-Indië. Onmisbaar, met name daar, waar het spoorwegnet minder dicht was en waar, voordat de auto haar intrede deed, alle goederenvervoer door draagkoelies of met primitieve karren, door paarden of buffels getrokken plaatsvond. Omdat het verkeer zich over beperkte afstanden rondom de woonplaats uitstreckte, sloten automobilisten en motorrijders zich in kleine, lokaal gebonden, verenigingen aan. Naarmate het gemotoriseerde verkeer zich over geheel Java uitbreidde en zich meer verkeerstechnische vraagstukken voordeden, groeide de behoefte aan grotere uniformiteit.

In 1906 werd in Soerabaja, het centrum van het automobilisme, door leden van de ‘Algemeenen Nederlandsch-Indischen Wielrijdersbond, Toeristenbond voor Nederlandsch Indie’ (1903), de ‘Soerabajasche Automobiel Club’ opgericht’. Naargelang zij haar activiteiten over geheel Java uitbouwde, nam zij in 1908 de naam Java Motor Club (JMC) aan. In datzelfde jaar werd ook de

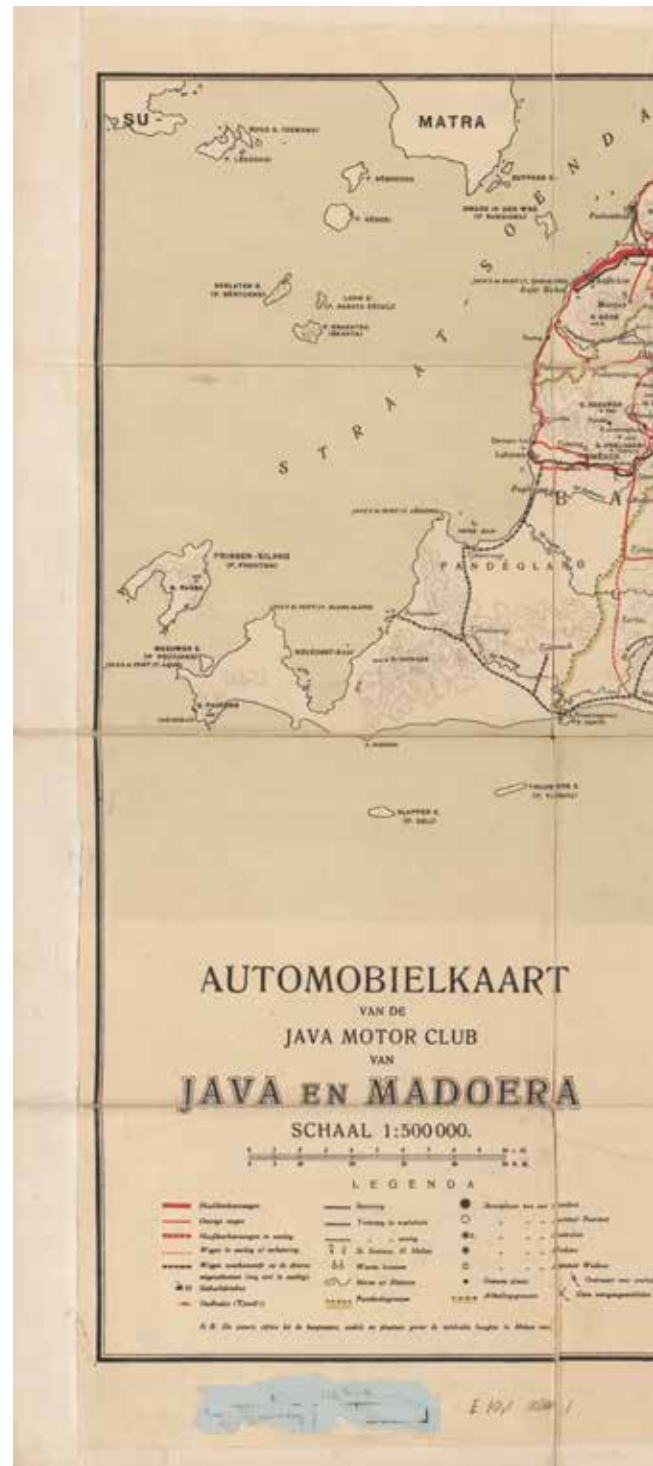
‘Semarangsche Automobiel Club voor behartiging van de belangen der automobilisten in Midden-Java’ gevormd, terwijl in 1911 in Bandung de Nederlandsch-Indische Automobiel Club (NIAC) tot stand kwam. Die beide clubs werden opgericht door leden van de JMC in Midden en West-Java, die van mening waren dat hun belangen onvoldoende werden behartigd. Die kritiek leidde tot een reorganisatie van de JMC met het doel om één automobielvereniging voor geheel Java te stichten.¹ De eerste stap was de fusie in 1911 met de Semarangse Automobiel Club terwijl iets later ook de NIAC zich in de JMC oploste. Wat de doorslag gaf was de verplaatsing van de hoofdzetel van de JMC van Bandoeng naar Semarang, en de vestiging van bijkantoren in Soerabaja, Bandoeng en Batavia, waarmee het bezwaar van West-Java tegen de vestiging van de JMC in Oost-Java was weggenomen.²

Na Java volgde Sumatra, waar het meest in het Sultanaat Deli rondom de stad Medan werd gereden. In 1909 kwam daar de Deli Automobiel Club (DAC) tot stand, eveneens een versmelting van enkele kleine verenigingen die in Medan, het

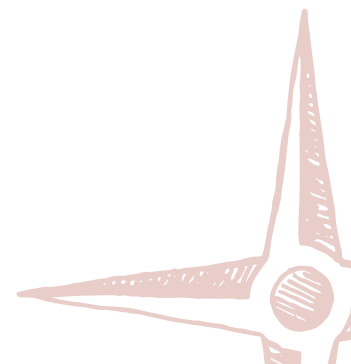
hart van het Cultuurgebied van de Oostkust van Sumatra, op touw waren gezet. De auto en later ook de vrachtauto, bracht daar de mogelijkheid om de tabaks- en rubberondernemingen op grotere afstand te exploiteren. Tot dan toe hadden de grote maatschappijen uitgebreide stallen en wagenparken in gebruik, waarmee, met het gebruik van wisselpaarden, de inspecties van de ondernemingen werden verricht. Met de moderne wagens zonder paarden kon men heel wat uren later vertrekken en dus veel tijd besparen en geleidelijk aan zag men de vooruitstrevende leiders uit de cultures tot de aanschaffing van automobielen overgaan.³

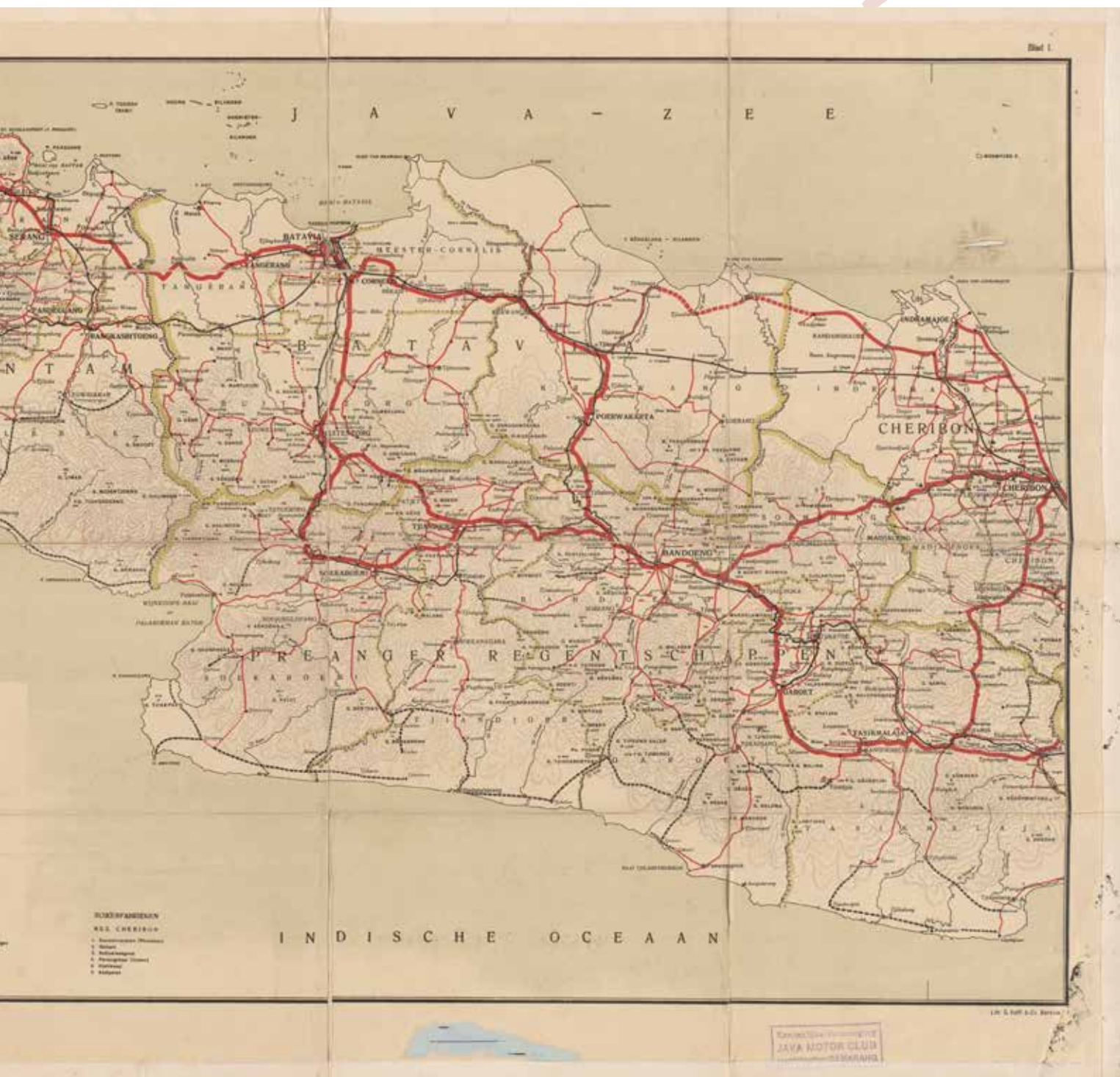
Hoewel zij sterk appelleerde aan de belangen van cultuurondernemingen en daar ook haar clientèle vond, bleef de DAC in essentie een kleine motorclub met gemiddeld een vijfhonderdtal leden, veel kleiner dan de JMC die de grootste vereniging van heel Nederlands-Indië was.⁴ Ofschoon de beperkte financiële armslag van de DAC weinig ruimte bood om haar ambities te verwezenlijken, verkoos de club altijd autonoom te blijven, ook al ondernam de JMC aanhoudende pogingen om de DAC onder haar vleugels te brengen. Pas in 1933 kwam het tot een vorm van belangengemeenschap met de inmiddels Koninklijke Nederlands-Indische Motor Club, waarbij het zelfstandig bestaan van de DAC wel gewaarborgd werd.⁵

Het zou niet juist zijn om de agenda van zowel JMC als DAC alleen toe te spitsen op de kartografie; de doelen waren immers veel breder.⁶ Over de gehele periode tot aan de Tweede Wereldoorlog spitsten de werkzaamheden zich op drie gebieden toe: toerisme, wegbebakening, wegbekleding en wegverkeerswetgeving en het bevorderen van de verkeersveiligheid. De primaire taak voor beide verenigingen, was om Java, Sumatra en de overige buitenbezittingen, klaar te maken voor het toerisme. Die taak was veelomvattend, maar door het opbouwen van een krachtig intern netwerk met bijkantoren, departementen en honderden lokale consuls – in de regel waren dat ambtenaren van de Burgerlijke Openbare Werken – werd een wezenlijke aanzet gegeven. Daartoe behoorden de allianties die met organisaties die zich ook op het toeristisch veld bewogen, werden aangegaan. Naar het voorbeeld van de ANWB, die in Nederland nauwe betrekkingen aanging met de Nationale Bond voor Vreemdelingenverkeer (1896),⁷ het Centraal Bureau voor Vreemdelingenverkeer (1909)⁸ en de Algemene Vereniging voor Vreemdelingenverkeer (1915),⁹ sloot de JMC vergelijkbare banden met de Vereniging Toeristenverkeer (1908).¹⁰ In Nederland onderhield men een wederkerigheidsovereenkomst met de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (KNAC) op grond waarvan de leden van beide verenigingen in Europa en in Nederlands-Indië kosteloos alle gewenste medewerking kregen.¹¹ Binnen de samenwerkingsverbanden legden de JMC en



DAC zich toe op het markeren van de grenzen van de wegen, het inventariseren van gevaarlijke obstakels als kruispunten, bruggen, rail- en rivierovergangen, en het plaatsen en onderhouden van wegwijzers, verbods- en gebodswijzers en afstandspalen.¹² Tussen 1913 en 1941 werd door beide verenigingen op eigen kosten ruim 70.000 kilometer in geheel Nederlands-Indië bebakend en werden 65.000 houten, later ijzeren en uiteindelijk vanaf 1941 aluminium wegwijzers geplaatst,¹³ een aantal onvoorstelbaar groter dan wat de ANWB in Nederland neerzette.¹⁴ Al deze wegwijzers en





1

waarschuwingsborden werden in 1941 in verband met de oorlogstoestand verwijderd, iets wat tijdens de mobilisatie van 1914 ook met de borden van de ANWB was gebeurd.¹⁵

Vanaf 1 september 1932, in lijn met internationale voorstellen om meer eenheid in de verkeerstekens te krijgen – ook de ANWB had hier een duidelijke rol in¹⁶ – werden de JMC en de DAC officieel de zorg voor de wegbebakening opgedragen waarvoor de Nederlands-Indische regering tot aan de Tweede Wereldoorlog een jaarlijkse subsidie van f 20.000 toekende.¹⁷

Langs het gedemarqueerde wegennet werden door de beide verenigingen clubhotels aangewezen, clubschildjes geplaatst, EHBO-voorzieningen, nachtdepots, reparatieateliers, wc's, badkamers, slaapgelegenheden voor chauffeurs en, later, ook wegtelefoons ingericht. Verder richtte de JMC een verkeersbureau in, dat automobilisten dagelijks over actuele stremmingen als gevolg van overstromingen, aardverschuivingen en andere belemmerende toestanden langs de weg berichtte. Deze informatie, aangevuld met toeristische boodschappen werd via de drie clubbladen

4 Linkerblad van de **Automobilkaart van Java en Madoera** (1918) UB Leiden: http://hdl.handle.net/1887.1/item:56974/D_E_10_1_blad_1/

Het Sportblad (1912-1931), *Het Motorverkeer* (1932-1941) en de *Wegwijzer voor motorverkeer en toerisme* (1933- ca.1941) en via het *Handboek voor Automobilisten en motorwielrijders* gedeeld. Het handboek, waarvan de eerste druk verscheen in 1923, was – zelfs naar hedendaagse begrippen – een volledige vraagbaak op alles wat het automobilisme aanging.¹⁸ Het *Autotechnisch Handboek*¹⁹ en het *Handboek voor Toerisme* volgden in 1930.²⁰

Het lidmaatschap van JMC en DAC bracht het voordeel dat men gratis de beschikking kreeg over een groot aantal clubartikelen. Daartoe behoorden de nieuwste wegen-, automobiel- en toeristische kaarten die door de vereniging, veelal in nauwe samenwerking met de Topografische Dienst in Batavia werden uitgegeven. De innige band van de centrale Indische karteringsdienst met de motorclubs hield verband met een beleidslijn die gouverneur-generaal J.B. van Heutsz (1851-1924) aan het begin van de eeuw had geformuleerd voor de samenwerking van de centrale karteringsdiensten in Nederlands-Indië met de publieke sector.²¹ Dat partnerschap wordt goed duidelijk uit nadere bestudering van de organisatie van de JMC, met centraal daarin het Secretariaat. De eerste secretaris van de vereniging, een functie vergelijkbaar met die van de hoofdconsul van de ANWB, was vaak een officier van de Topografische Dienst. Hij onderhield de contacten met de departementen en de consuls, hij zag toe op de wegbebakening, het onderhoud van de bijbehorende kaartleggers, de zogenaamde bebakeningsboeken, en was verantwoordelijk voor het kartografische werkplan van de vereniging.²²

HET KARTOGRAFISCHE PROGRAMMA VAN DE JMC

De JMC richtte zich hoofdzakelijk op het uitbrengen van kleinschalige wegenkaarten van Java met als belangrijkste uitgave een complete set wegenkaarten en afstandskarten, ontworpen naar die welke door A. Koolhoven in 1896 voor de *Reiswijzer van den Algemeenen Nederlandschen Wielrijders-Bond* ontwikkeld waren.²³ Omdat de departementen aan wie deze taak was toebedeeld nog geheel niet op die taak waren voorbereid, publiceerde het Secretariaat in 1912 en 1913 eerst zelf twee provisorische wegenkaarten van Java en Madoera²⁴ om in 1914 een wegenkaart van Java en Madoera op de schaal 1:1.000.000 uit te brengen,

tezamen met afstandstabellen voor Oost-, Midden- en West Java.²⁵ Ook deze kaart was evenwel bedoeld als een “tussenstap” naar de kaart die de JMC eigenlijk voor ogen stond en die in 1918 onder leiding van JMC-secretaris Christiaan van Beuge werd gerealiseerd. Dat was de *Automobielkaart van Java en Madoera* in drie bladen en op een schaal van 1:500.000 (zie afbeelding 1). Aanvankelijk was het plan om deze kaart al in 1916 uit te brengen, maar toen duidelijk werd dat de Topografische Dienst gelijktijdig ook een *Wegenkaart van Java* voorbereidde, schortte de JMC de werkzaamheden voor haar eigen kaart tot 1918 op.²⁶

Voor deze – overigens niet in de handel gebrachte en enkel aan de leden uitgereikte – kaart koos de JMC ervoor om het bestaande en in opbouw zijnde Javaanse wegencomplex als een felrood netwerk over de kaart te projecteren. De hoofdverkeerswegen zijn met een zeer dikke rode streep aangegeven, terwijl ook de “wegen in verbetering” en de “wegen in aanleg” met rode lijnsymbolen werden gemarkeerd. De spoor- en tramwegen, hetzij in exploitatie, dan wel in aanleg, zijn in zwarte lijnen aangebracht.²⁷ Deze signaturen en lijnsymbolen werden in essentie op alle kaarten van de JMC toegepast, maar niet altijd even consequent. Een tweede editie van de *Automobielkaart van Java en Madoera* verscheen in 1921, een derde in 1924,²⁸ een vierde in 1929²⁹, een vijfde in 1941³⁰ en, mogelijk, een zesde editie in 1948.

Van de tweede, derde en vierde editie van de Javakaart weten we dat ze waren bijgewerkt met gegevens die door de departementen en consuls waren aangeleverd.³¹ Een interessante toevoeging op de derde editie is het lijnsymbool voor de wegen, die in de droge tijd wel, maar in de natte moesson niet te berijden waren. Verder, en anders dan gebruikelijk was, werden de tweede en derde editie niet gratis onder de leden verspreid – dat in verband met de grote overschrijding van het beschikbare budget van telkens vijftienduizend gulden. Ter compensatie werden de leden in de gelegenheid gesteld om de tweede, respectievelijk de derde editie van de kaart met bijbetaling van vijf gulden voor de eerste editie in te ruilen. Volgens het bestuur was het inleveren van de oudere edities noodzakelijk om te voorkomen dat ze in handen zouden komen van automobilisten die geen lid waren van de club. De oudere edities, en dat verklaart de zeldzaamheid van feitelijk alle edities van de *Automobielkaart*

2 Gereconstrueerde legenda uit een Britse herdruk van de vierde editie van de *Automobielkaart van Java en Madoera*. Nieuw zijn de signaturen voor bochtige weggedeelten, hellingen en mooie uitzichten. Het kaartbeeld van de Britse herdruk (Roads of East Java, GSGS no 4556, War Office 1945, UB Amsterdam 21-03-26) is zo ruw afgedrukt dat ze hier niet gereproduceerd is.



van Java en Madoera, werden daarna vernietigd. In de jaren dertig verkoos de JMC ten gevolge van de alsmaar stijgende papierprijzen geen nieuwe editie uit te brengen. In plaats daarvan werden de wijzigingen en aanvullingen voor zowel de kaart als de afstandstabellen die met elke door de JMC uitgegeven kaart kwamen, in boekjes met verbeterbladen gebundeld. Doordat de wijzigingen en aanvullingen op dezelfde schaal waren getekend, kon men de veranderingen uit het verbeterblad knippen en deze dan op de kaart plakken.

De vierde editie werd door het Secretariaat omschreven als “een kaart, zoals er nog nimmer een is uitgegeven van dit eiland. Een kaart, waar nu letterlijk alles op aangegeven is. Bochten en hellingen, een mooi uitzicht op een pittoreske weg. Enfin, een kaart waarvan men zeer veel plezier zal beleven”.³² In dat opzicht is het jammer dat van juist deze uitgave geen exemplaar bekend is. Als gevolg van de mobilisatie werd de gehele kaartenverzameling van de JMC, inclusief de oplage van de nieuwe kaart, in 1941 door het Nederlands-Indische leger in beslag genomen.³³ Mogelijk, maar dat is niet echt duidelijk, werd de vierde uitgave van tot 1948 uitgesteld. Volgens een commentaar in de *Locomotief* gaf deze nieuwe kaart “een heel ander beeld dan de vroegere JMC-kaart. Zij is daarvan niet alleen een verbeterde en aangevulde overdruk doch het betreft hier een geheel nieuwe uitgave waaraan meerdere jaren gewerkt is en er kan gezegd worden dat deze uitgave tot de meest gedetailleerde en best uitgevoerde automobielkaarten, die ooit van Java verschenen zijn, behoort”.³⁴

In 1926 publiceerde de JMC met de Topografische Dienst ook een grote ondernemingskaart van Java en Madoera; een enorme kaart in vier bladen op de schaal 1:500.000. Behalve de fabrieken en de suiker-, koffie-, thee- en andere plantages op Java, is de kaart interessant door de intekening van de vele honderden particuliere wegen, waarlangs de ondernemingen konden worden bereikt. Om te voorkomen dat de kaart “te vol” zou worden, werden de ondernemingen op de kaart genummerd. Deze nummers werden verklaard in een gedetailleerde klapper met gegevens over verbouwde producten, huurlanden, particuliere landerijen, eigendomspercelen en erfpachten.³⁵

Vóór 1925 beperkte de JMC zich hoofdzakelijk tot Java. Men deed wel iets voor de buitengewesten, maar dat geschiedde incidenteel en alleen op verzoek. In 1925 begon men regelmatig met het zenden van borden etc. naar Noord-Sumatra, maar pas in 1927 werd besloten het werkterrein tot de gehele archipel uit te breiden. Men richtte zich met name op Sumatra – met uitzondering van de Oostkust, die immers door de DAC werd bestreken – en Celebes. Deze verruiming vond plaats op een moment dat het internationale toerisme voor die tijd grote vormen aannam,



3

wat zich uitte in een hausse aan reisboekjes, brochures, folders en kaarten die door verenigingen voor vreemdelingenverkeer, reisbureaus, oliemaatschappijen, de auto-industrie en vele andere partijen werden verspreid. De Vereniging Toeristenverkeer had daarin veruit het belangrijkste aandeel, maar ook de JMC liet zich niet onbetuigd. Dat gold ook voor de DAC, met dien verstande dat na 1931 haar propaganda- en kartografische uitgaven als gevolg van de wereldcrisis helemaal tot stilstand kwamen. Dat was ook de feitelijk aanleiding voor het opgaan van die vereniging in de financieel veel sterkere JMC.

Het kartografische programma voor de Buitengewesten omvatte een tiental kaarten die voor het grootste deel tussen 1927 en 1932 uitkwamen en die hoofdzakelijk door de Vereeniging Vreemdelingenverkeer werden gefinancierd. Als tegenprestatie leverde de JMC gereduceerde versies van haar kaarten aan, die door “Toeristenverkeer” in haar folders en brochures werden opgenomen en die in enorme oplagen over de gehele wereld werden verspreid. De JMC-serie *Buitengewesten* omvatte een reeks met een vijftal kaarten. Dat waren achtereenvolgens een *Schetskaart van het eiland Bali* (1922), een *Overzichtskaart van de Afdeling Lombok* (1927), een *Automobielkaart van Sumatra* (1928-1929), een *Automobielkaart van Celebes* (1930)³⁶ en een *Toeristenkaart van Bali en het Idjen-Hoogland* uit

3 Legenda van de ‘Ondernemingenkaart’ van de JMC in vier bladen. De ondernemingen zijn met sepia tinten aangegeven. UB Leiden - KK 043-02-01/04

1932 (zie afbeelding 3). Alleen de kaarten van Lombok en Bali waren heruitgaven van edities die in 1908 en 1909 door de Topografische Dienst waren uitgebracht. Waar het het wegenstelsel aanging, toonden deze kaarten niet veel meer dan karrenwegen en, paarden- en voetpaden. Op deze ondergrond bracht de JMC in een rode opdruk het stelsel van hoofd- en binnenwegen aan dat zich sedertdien had gevormd, en dat perfect duidelijk maakte op welk imponerend niveau Nederlands-Indië zich als toeristische bestemming had geopend en welke rol de motorclubs aan die ontsluiting hadden bijgedragen.

Van de kaart van Bali, een deel van die van Lombok en de kaart van Java kennen we ook een compilatie uit 1932 die als premie-uitgave voor *De Motor*, het clubblad van de JMC, verscheen. Deze gedetailleerde kaart is aan beide zijden bedrukt: op de ene zijde de kaart van West-Java en op de andere zijde die van Oost-Java, Madoera en Bali. In een afzonderlijk zakatlasje, die bij de kaart hoorde, werden achttien losse plattegronden van de voornaamste steden op Java opgenomen, bedoeld om het rijden door een stad te vergemakkelijken. Alleen de hoofdwegen

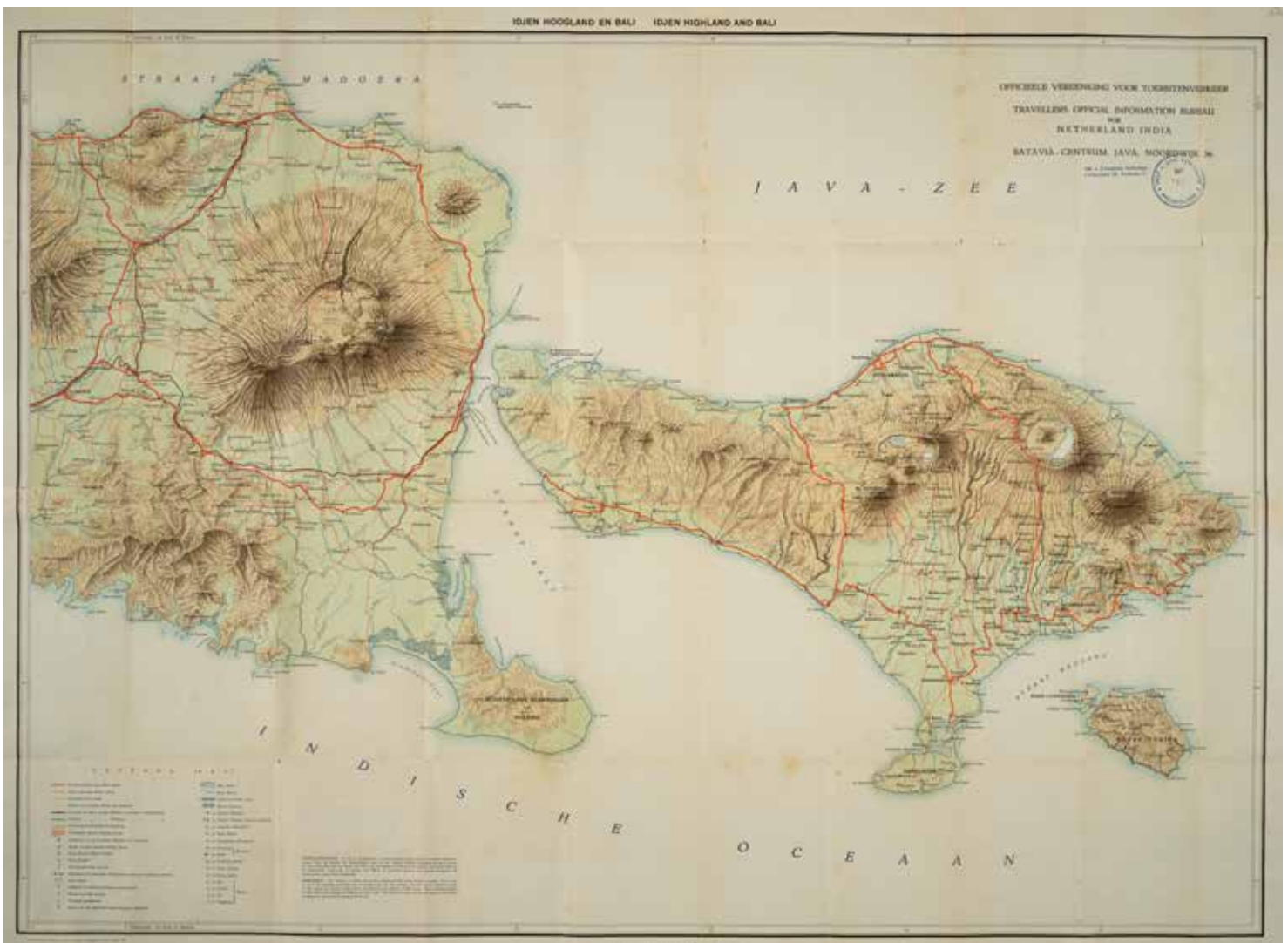
waren afgebeeld en ook voorname gebouwen, zoals sociëteiten, postkantoren, ziekenhuizen en stations. “Meer verlangt een tourist in den regel ook niet te weten”.³⁷ Dit zakatlasje was een gedeeltelijke verkleining van de stedenatlas die de JMC in 1929 uitbracht. Deze laatste atlas, de eerste in een reeks, bevatte 23 plattegronden van plaatsen op Java, Sumatra en Celebes. Evenals de plattegronden uit het zakatlasje waren deze plattegronden niet bedoeld om daarop de straten te vinden, maar alleen de doorgaande stadswegen (zie afbeelding 4). Omdat de Indische steden volgens de publieke opinie dichtslibden met rijwielverkeer, kwam het autoverkeer meer en meer ‘in het gedrang’. Met deze atlas wilde men de automobilist er op wijzen hoe men, ook vanuit het aspect van verkeersveiligheid, het fietsverkeer kon vermijden om de steden het snelst en langs de veiligst mogelijke doorgaande wegen kon passeren. De gelijkenis met de atlas met vijftig stadsplattegronden van Nederlandse steden die de ANWB in 1905 en 1917 publiceerde en waarin eveneens nadruk werd gelegd op verbindingswegen door die steden dringt zich hier duidelijk op.³⁸

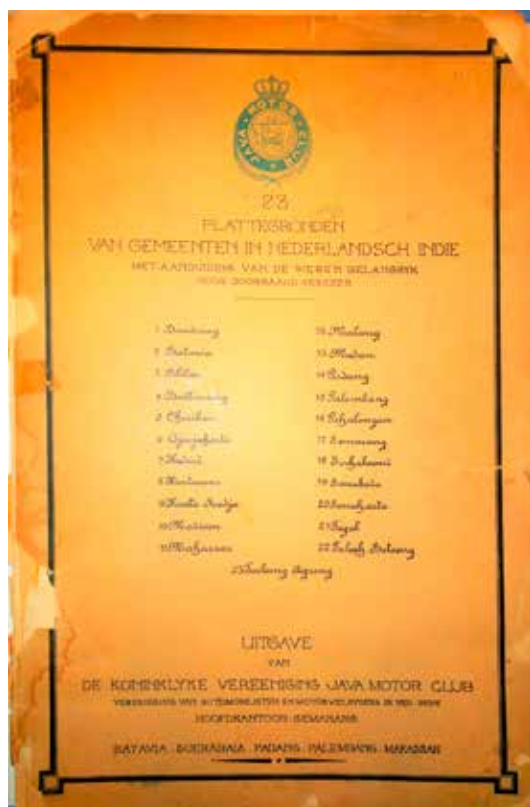
De economische crisis dwong de JMC in

4 Idjen Hoogland en

Bali. Uitgave van de Koninklijke Vereeniging Java Motor Club. Gedrukt door de Topografische Dienst, Batavia. Schaal 1:250 000, Semarang, 1932. UB Amsterdam: OTM: HB-KZL 21.26.03

4





5a



5b

5 a en b. Titelblad van de JMC-atlas met stadsplattegronden uit 1929 met als voorbeeld de plattegrond van Medan (Collectie Steegh en Teunissen).

1932 om haar kartografische programma op te schorten, in ieder geval tot 1937.³⁹ In de tussenliggende tijd verschenen natuurlijk wel verbeterbladen en afstandstabellen in boekvorm, verschillende losbladige afstandkaartjes⁴⁰ van Java en Madoera en ook enkele wandelkaartjes.⁴¹ Het feit evenwel dat men zich begon toe te leggen op de uitgave van reiswijzers, wijst toch ook op een duidelijke heroriëntatie.⁴² De bedoelde gidsen, het zijn er vele tientallen en alle uitgevoerd op het praktische 'Baedeker-formaat', bevatten gedetailleerde beschrijvingen voor auto-, motor, fiets- en wandeltochten door geheel Java. Voor de fiets- en wandelroutes, twee terreinen waarvoor de JMC tot dan toe geen aandacht had, gold dat zij vanaf nu met veel meer nadruk in het takenpakket van de JMC werd opgenomen. Met medewerking van de ANWB, waarmee de JMC sinds 1933 een wederkerigheidsovereenkomst was aangegaan,⁴³ werd ook een speciale fiets- en wandelwegbebakening ontworpen. En evenals de ANWB in Nederland⁴⁴ zette de motorclub grote campagnes rond het thema "Veilig Verkeer" op. Via brochures, boekjes, bordspelen⁴⁵ en ook lesbrieven richtte het zich tot de jeugd en andere kwetsbare groepen. Ook de succesvolle jeugdfilm „Kees' groote avontuur" uit 1936 van de kinderarts P.G.C. van Oort en de onderwijzer en fietspionier B.A. Lacroix maakte daar onderdeel van uit.⁴⁶

Het economische herstel dat in de tweede helft van de jaren dertig intrad, gaf de JMC opnieuw enige ruimte voor het opstarten van grote kartografische projecten, blijktens de uitgave

van de "Automobielkaart van Sumatra" in twee bladen en op een schaal van 1:500.000.⁴⁷ Als de voorafgaande uitgaven van de JMC focuste de kaart op alle hoofd- en binnenwegen en de wegen in aanleg, steeds met vermelding of zij in de natte tijd berijdbaar waren. Vanzelfsprekend waren ook de hotels en de logeergelegenheden of pasanggrahans, als ook badplaatsen en andere belangrijke plaatsen opgenomen.⁴⁸ Het bleef niettemin enkel bij deze uitgave als gevolg van zware bezuinigingen die de motorclubs wegens de oorlogstoestand in 1940 werden opgelegd.⁴⁹ Het uitbreken van de oorlog, de bezettings- en revolutietijd boden de JMC weinig kans tot activiteit en daarbij speelde zeker ook mee dat veel van het vroeger verrichte bebakeningswerk nog voor het uitbreken van de oorlog in opdracht van de Nederlands-Indische overheid werd verwijderd. Het "Defensiebelang" ging zelfs zover dat gehele kartografische fonds van de JMC in beslag werd genomen en iedere weggebruiker werd opgeroepen om zijn kaarten te verstoppert: "Bedenk, dat die kaarten den vijand van groot nut kunnen zijn. Zorg er dus voor, dat zij hem niet in handen vallen. Verbrandt ze!"⁵⁰

HET KARTOGRAFISCHE PROGRAMMA VAN DE DAC

De DAC werd op 14 januari 1909 opgericht door de Nederlands-Duitse arts W.A.P. Schuffner, die de auto in 1900 in Sumatra had geïntroduceerd en ook als eerste voorzitter aantrad. Qua organisatie leek zij sterk op haar Javaanse zustervereniging, met een krachtig secretariaat en een klein netwerk consuls.



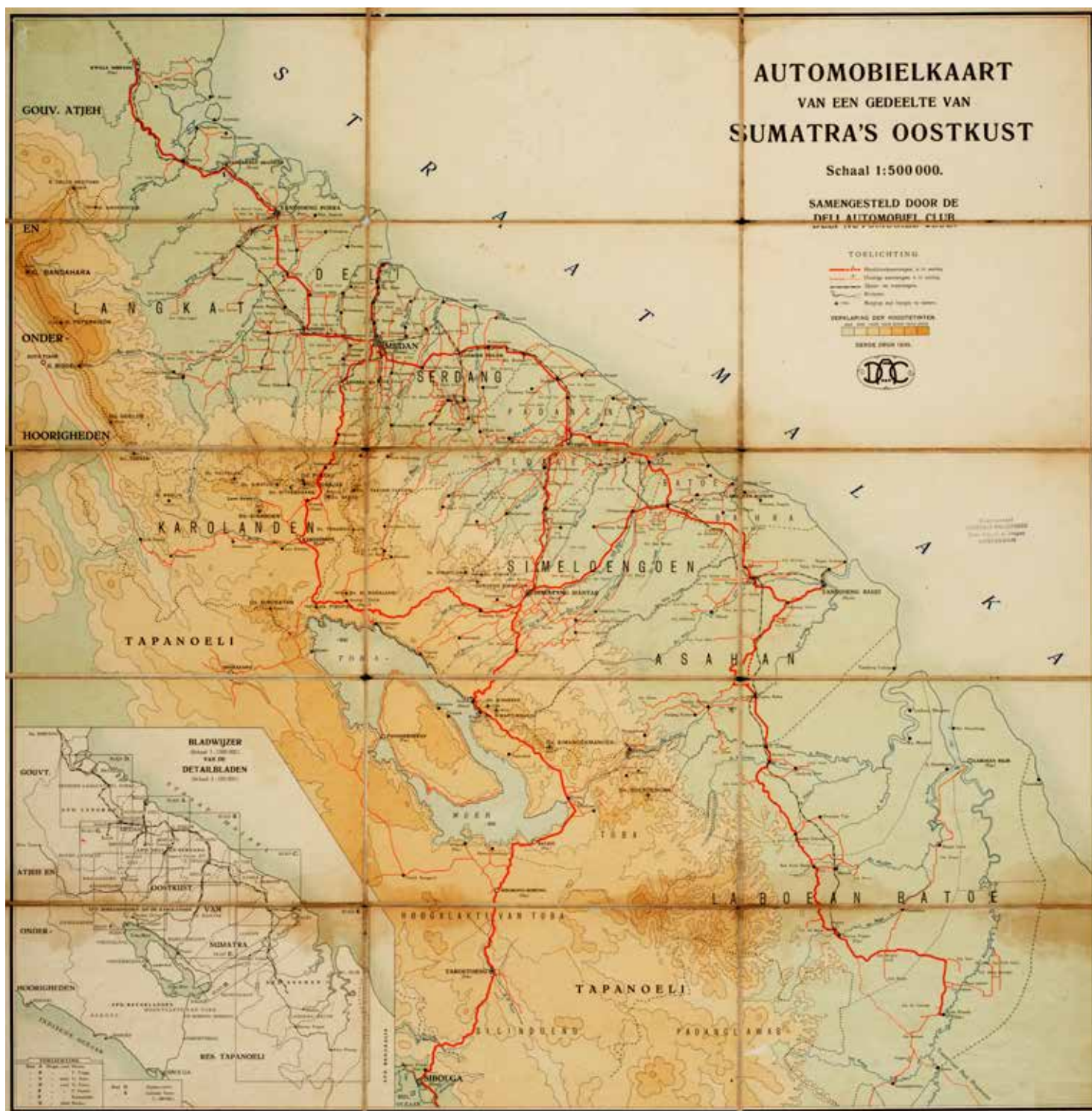
6

Na een moeizame aanvang, waarin de DAC meerdere malen opnieuw tot leven moest worden gewekt, kreeg men de vereniging vanaf 1914 goed op de rails met de uitgave van tijdschrift *Sport in Deli*. Daarmee kreeg zij een veel beter bereik als gevolg waarvan het ledental begon te groeien.⁵¹ Ook de DAC rekende de wegbebakening tot haar voornaamste taak, en ook kartografisch probeerde zij in het spoor van de JMC te treden. Al in 1910 voerde de vereniging gesprekken met de Amsterdamse uitgever De Bussy voor de uitgave van een aantal wegenkaarten van het eigen werkterrein.⁵² Toen uit een vooronderzoek van de gouvernementslandmeter Otto bleek dat met de uitvoering een bedrag van minimaal vierduizend gulden was gemoeid, sprongen de onderhandelingen snel af.⁵³ Ook in het decennium daarna bleef de kostenfactor een aanhoudende sta in de weg bij de realisatie van voorgenomen kartografische uitgaven. Eerst in periode 1924-1931 werd het plan om het eigen werkterrein in kaart te brengen met een serie van acht kaarten alle op de schaal van 1:100.000 gerealiseerd. Het ging daarbij om een kaart van de weg tussen Medan en Padang (1924),⁵⁴ kaarten van de wegen rondom Medan (1924, 1925), rondom Tandjong Poera (1925), Tebing Tinggi (1925), Tandjong Balei (1925), Pematang Siantar (1926), de wegen en wandelpaden rondom Berastagi (1926) en de

wegen nabij Bindjei (1927). Met de verwezenlijking van genoemde bladen kwam een behoorlijke serie kaarten beschikbaar voor het reguliere verkeer en vooral het toerisme aan de Oostkust van Sumatra. De acht detailkaarten vormden op zich namelijk weer een onderdeel van een veel groter karteringsproject, namelijk een *Automobielkaart van Sumatra's Oostkust* op de schaal 1:500.000 die in 1927 verscheen waaraan al sinds 1921 was gewerkt.⁵⁵ Bij deze kaart hoorde ook een losse afstandstabel, een circulaire met een inhoudelijke toelichting op de kaart en een beschrijving van de verschillende hotels die tot Clubhotel waren aangesteld. Van de genoemde detailkaarten (zie hun bladwijzer linksonder op afbeelding 6) verschenen in de jaren daarna meerdere en ook bijgewerkte herdrukken, hetzij als monografie dan wel in de vorm van een reekswerk met een mutabel aantal kaarten en vaak verschillende begeleidende toeristische teksten en routebeschrijvingen. Er zijn uitgaven bekend van 1927, 1929, 1930, alle op een witte ondergrond, en een uitgave op een hoogtetinten-ondergrond uit 1935 (zie afbeelding 6).

Evenals bij de JMC het geval was, beletten de wereldcrisis, de Tweede Wereldoorlog en de koloniale oorlog, het de DAC de totstandkoming van een kartografische fonds van enige betekenis. De financiële middelen van de club waren daarvoor

6 Zuidblad van de Automobielkaart van Sumatra van de JMC uit 1937. UB Leiden, D C 44,4, blad 2.



7

ook verre van toereikend. Niettemin, evenals dat bij de JMC het geval was, waren er vanaf eind 1937 ook tekenen van voorzichtig herstel, al beperkte zich dat tot het verspreiden van een kleine serie wandelkaarten (onder andere van Prapat en omgeving, een herziene versie van de wandelkaart van Berestagi en enkele geïllustreerde routebeschrijvingen).⁵⁶ Pas in 1950 werd een nieuwe wegenkaart van Medan uitgegeven, en werd samen met de JMC nagedacht over een nieuwe autokaart voor Sumatra.⁵⁷

BESLUIT

In dit artikel staan de kartografische werkzaamheden centraal van de twee grote motorclubs die voor de Tweede Wereldoorlog grotendeels verantwoordelijk waren voor de totstandkoming van wegenkaarten in Nederlands-Indië. Hoewel deze bijdrage enkel een eerste aanzet wil zijn, ze is immers enkel gebaseerd op de in *Delpher* bijeengebrachte secundaire bronnen, kunnen we vaststellen dat de in 1906 opgerichte Java Motor Club in zeer nauwe samenwerking

7 De editie van 1935 van de *Automobielkaart van Sumatra's Oostkust* 1:500.000, met links onder een bladwijzer van de deelkaarten op schalen 1:100.000 en 1:200.000. UB Leiden: KIT543023.

met de Topografische Dienst en niet in het minst de Vereniging Toeristenverkeer, verreweg het belangrijkste stempel op die kaartproductie heeft gedrukt. Dat resulteerde allereerst in een grote overzichtskaart van Java (1918-1948) waarvan in ieder geval vijf, maar mogelijk zes edities verschenen. Vanaf de jaren twintig, in reactie op de ontwikkeling van Indië als toeristische bestemming richtte de JMG zich eerst op grotere regio's als Lombok en Bali, en iets later (1928-1931) op een serie kaarten van Sumatra en Celebes. In de jaren dertig, onder druk van financiële en geopolitieke ontwikkelingen, kon die ambitieuze kartografische agenda niet worden voortgezet, maar heroriënteerde de vereniging zich op veel kleinere uitgaven waarbij de gebruiksaspecten meer op de voorgrond traden.

Anders dan de JMC, die zich hoofdzakelijk bepaalde tot kleinschalige overzichtskaarten, bepaalde de Deli Automobiël Club zich enkel op de productie van een reeks grootschalige kaarten van haar arbeidsveld in het cultuurgebied aan de oostkust van Sumatra rond de stad Medan. Deze reeks kaarten werd daarna samengevoegd tot een overzichtskaart van de oostkust van Sumatra die in 1927 werd gepresenteerd. Evenals bij de JMC, belette de wereldcrisis de DAC tot een verdere uitbouw van haar kartografische fonds. Naar het einde van de jaren dertig waren evenwel ook hier voorzichtige tekenen van herstel, maar deze zijn moeilijk te vergelijken met wat gelijktijdig door de JMC werd gepresteerd.

NOTEN

- 1 Automobilmisme : Reorganisatie van de Java Motor Club. – In: *De Sumatra post*, 20 Januari 1911.
- 2 P. Kloppers. Het Automobilmisme in Nederlandsche-Indië. – In: *Gedenboek van het 25-jarig bestaan der Koninklijke Nederlandsche Automobiël Club*, 1898-3 Juli-1923, p. 139-144; Het tienjarig bestaan der JMC. – In: *De Preanger-bode*, 28 Maart 1916. Later werden ook kantoren gevestigd in Medan, Padang, Palembang en Makassar.
- 3 Het zilveren jubileum der Deli Auto Club : De automobiël en Deli. Merkwaardige veranderingen 1909-1934. – In: *Deli Courant*, 10 Januari 1934.
- 4 De Java Motor Club : Uit het jaarverslag. – In: *De Locomotief*, 28 Januari 1930
- 5 De Motorwereld : Deli Automobiël Club bestaat 25 Jaar. Uit de historie van het automobilmisme ter Sumatra's Oostkust. – In: *De Locomotief*, 22 Januari 1934.
- 6 Toerisme en snelverkeer in Ned.-Indië : Wat de Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor Club hier te lande presteert. Een onmisbare vereniging voor den toerist. – In: *De Locomotief*, 29 Juli 1935.
- 7 Vreemdelingenverkeer. – In: *Het nieuws van den dag*, 31 Oktober 19078
- 8 Bondsnieuws. Centraalbureau Binnenland VV te 's-Gravenhage. – In: *Vreemdelingenverkeer* 7 (1909/1910), nr. 6

(Maart), p. 181, 1 Maart 1910

- 9 ANVV. – In: *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 5 Maart 1923
- 10 Vereniging Toeristenverkeer. – In: *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 5 Maart 1913.
- 11 NAC. – In: *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 22 April 1912.
- 12 Java Motor Club : Het 26ste jaarverslag verschenen. Over het jaar 1932. – In: *De Locomotief*, 13 Mei 1932.
- 13 Aluminium! KNJMC geeft wegwijzerpalen. – In: *De Sumatra post*, 28 februari 1941.
- 14 De auto in het Nederland aan den evenaar. – In: *Tijdschrift voor Economische Geographie : Organ der Nederlandsche Vereniging voor Economische Geographie*, jrg 21, 1930, no 7, 230-233.
- 15 De KNJMC : Alle wegbakens verwijderd. – In: *Bataviaasch Nieuwsblad*, 23-12-1941; Toerisme en snelverkeer in Ned.-Indië: Wat de Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor Club hier te lande presteert. – In: *De Locomotief*, 29 Juli 1935.
- 16 Door den ANWB werd een vouwblad uitgegeven waarop alle internationale waarschuwings- en verbodsborden voor het autoverkeer in Europa verklaard werden. Vgl. De Europeesche Verkeersseinen. – In: *De Amsterdamer*, 11 Augustus 1932.
- 17 De bebakening der wegen : Voor de oostkust aan de D.A.C. opgedragen. – In: *Deli Courant*, 18 Augustus 1933.
- 18 Handboek voor Automobilisten en motorwielrijders. – Semarang : Uitgegeven door de Kon. Ver. "Java Motor Club" ten behoeve harer leden, 1927.
- 19 H.A.E. Vennik. *Autotechnisch handboek*. – Semarang : Koninklijke Vereniging Java Motor Club, 1930.
- 20 *Handboek voor toerisme in Nederlandsch-Indië*. – Semarang : Koninklijke Vereniging Java Motor Club, 1930.
- 21 Paul van den Brink. Kartografische kapitaalvernietiging: Het Encyclopaedische Bureau voor de Buitenbezittingen, 1909-1921. – In: *Caert-Thresoor* 36e jaargang 2017, nr. 3. Breder in Idem, Dienstbare Kaarten, een cartografische geschiedenis van het KNAG en het Tijdschrift (1873-1966). - Houten : HES & De Graaf, 2010.
- 22 De werkzaamheden der J.M.C. in West Java. – In: *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 26 Augustus 1913.
- 23 De nieuwe reisiwijzer. – In: *Algemeen Handelsblad*, 1 Juli 1896; Wielrijden. – In: *Het Nieuws van den dag*, 7 September 1886.
- 24 Het jubileum van de Java Motor Club. – In: *De Locomotief* 1 Oktober 1918.
- 25 Vgl. Motorsport : Het jubileum van de Java Motor Club. – In: *De Locomotief* 1 Oktober 1918.
- 26 Van Hier en Daar : Java Motor Club. – In: *De Preanger-Bode*, 7 Maart 1916.
- 27 Automobiëlclub. – In: *De Preanger-Bode*, 10 Maart 1922; Nieuwe autokaart. – In: *De Nieuwe Vorstenlanden*, 23 Juli 1924
- 28 De nieuwe Automobiëlkaart der J.M.C. – In: *De Indische Courant*, 25 Juli 1924
- 29 Nieuwe wegenkaarten. – In: *Soerabaijasch Handelsblad*, 19 Juli 1929; Varia : Een nieuwe autokaart. – In: *Bataviaasch Nieuwsblad*, 9 Juli 1929; Een nieuwe autokaart. – In: *Bataviaasch nieuwsblad*, 8 Juli 1929
- 30 Java en Madoera in Kaart : In negen kleuren van de J.M.C. – In: *Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch-Indië*, 15 oktober 1939; Autokaarten. – In: *De Locomotief*, 3 Februari 1940.
- 31 Jaarverslag 1924 der JMC. – In: *Algemeen Handelsblad voor*

Nederlandsch-Indië, 26 Februari 1925.

32 Een kaart en een handboek. – In: *De Locomotief*, 23 September 1938.

33 De KNIMC : Alle wegbakens verwijderd. – In: *Bataviaasch Nieuwsblad*, 23 December 1941; De Topografische Dienst : Reproductiebedrijf medio 1942 naar Bandoeng. – In: *De Indische Courant*, 25 Juli 1941.

34 IMC-automobiel-kaart. – In: *De Locomotief*, 21 Mei 1948; Nieuwe kaart KNIMC. – In: *Het dagblad : uitgave van de Nederlandsche Dagbladpers te Batavia*, 31 Mei 1948

35 Naamlijst (residentiegewijze en alfabetisch) van de ondernemingen, huurlanden en particuliere landerijen voorkomende op de kaart van Java en Madoera, schaal 1:500.000 / uitgegeven door de Koninklijke Vereeniging Java Motor Club. Weltevreden : Reproductiebedrijf Top. Dienst, 1926. De jaarvergadering der JMC : Het Jaarverslag. – In: *De Locomotief*, 1 Februari 1926.

36 Toerisme in Zuid-Celebes. – In: *Soerabaijasch Handelsblad*, 19 Augustus 1929

37 Automobielisme : Een nieuwe automobielkaart. – In: *De Indische Courant*, 11 Januari 1932

38 Vijftig plattegronden. – In: *Algemeen Handelsblad*, 16 oktober 1917.

39 Dertig jaar met de IMC door Ned.-Indie. – In: *De Locomotief*, 26 Maart 1936. Het Nieuwsblad voor den Boekhandel 105(1938), no 18, 4 Mei 1938, suggereert dat in 1938 een groot aantal publicaties van de JMC werden herdrukt, maar dit is onjuist. Het betreft hier een opsomming van alle werken die vanaf ca. 1927 waren uitgebracht, maar die niet eerder in het Nieuwsblad waren vermeld.

40 Boekentafel : Afstandkaartjes der Kon. Ned. Ind. Motorclub. – In: *De Koerier*, 5 Maart 1936.

41 In 1933 bracht de JMC een gekleurde wandelkaart van de Merbaboe-hoogvlakte op de schaal 1:25.000 uit. In 1937 werd dezelfde kaart, nu bewerkt door de Vereeniging "Bandoengan Vooruit", een tweede maal uitgebracht. Toerisme. – In: *De Koerier*, 18 Juni 1934: Met de Vereeniging "Bandoeng Vooruit" werd in 1934 gesproken over een wandelkaart van Midden-Priangan en een daarbij behorende wandelgids.

42 M.M.F. van Velsen. Een woord van den Secretaris der IMC. – In: *De Locomotief*, 26 Maart 1936.

43 Edo J. Bergsma. ANWB en IMC. – In: *De Locomotief*, 26 Maart 1936.

44 Voedt het kind op tot een goeden weggebruiker : Onderwijs in Veilig Verkeer op de scholen is een der middelen om tot het doel te geraken. – In: *De Locomotief*, 24 Januari 1936

45 Veilig-Verkeerspel : De IMC als verkeerspaedagoge. – In: *De Locomotief*, 28 November 1933.

46 Hollywood op Bodjong : Slotscene van "Kees' groote avontuur verfilmd". – In: *De Locomotief*, 9 November 1936; Premiere van de JMC-film voor Veilig Verkeer : Actie tegen het Zondigen door Wegmisbruikers gisterenavond definitief ingezet. – In: *De Locomotief*, 23 Januari 1936

47 Nieuwe kaart van Sumatra : Noordelijke deel ter perse. – In: *De Locomotief*, 9 Maart 1937

48 Automobielkaart van Noord-Sumatra : Uitgifte van de JMC. – In: *Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië*, 8 Oktober 1937.

49 De Automobielclubs : Inkrimping subsidies. – In: *De Indische courant*, 16 November 1940.

50 Kaarten. – In: *De Indische courant*, 23 Februari 1942.

51 Dertig jaren nuttig werk : Bij het jubileum van de DAC. Een bloeiende vereeniging. – In: *Deli Courant*, 11 Januari 1939.

52 Deli Automobiel Club. – In: *Deli Courant* 11 April 1910.

53 Deli Automobiel Club. – In: *Deli Courant* 1 April 1911.

54 Automobielkaart DAC. – In: *De Sumatra post*, 9 September 1924.

55 Automobielkaart van Sumatra's Oostkust. – In: *Deli Courant*, 4 Januari 1928.

56 Stad en gewest : Deli Automobiel Club. – In: *Deli Courant* 19 Maart 1938; Jaarverslag DAC. – In: *De Sumatra post*, 12 Maart 1941;

57 In en om Medan : DAC in 1950. – In: *Het nieuwsblad voor Sumatra*, 17 Maart 1951.

SUMMARY

"Burn them!" The high-quality road maps of the Java Motor Club and the Deli Automobiel Club 1912-1942 / Paul van den Brink

This article focuses on the cartographic work of the two large motor clubs in the Dutch East Indies that were responsible for the development of road maps before the Second World War: the Java Motor Club (JMC) and the Deli Auto Club (DAC). Based on only secondary sources (collected in the Delpher Database) we conclude that the JMC, in close cooperation with the Topographical Service and the 'Vereeniging Toeristenverkeer' – the government-funded tourist office in the Dutch East Indies – left an impressive important mark on the production of road maps. Firstly, this resulted in a large scale map of Java (1918-1948) of which at least five, possibly six, editions appeared. From the 1920s, and in response to tourist factors, the JMG focused on larger regions such as Lombok and Bali and, from 1928-1931, produced a series of maps of Sumatra and Celebes. In the 1930s, as a result of prevailing financial and geopolitical developments, this ambitious cartographic agenda could not be continued. Consequently, the JMC refocused on a series of practical guides with emphasis on map use. Unlike the JMC, which focused on small-scale overview maps, the DAC orientated to the production of a series of large-scale maps of its field of activity on the east coast of Sumatra and the city of Medan. This series was then merged into an overview map of the East Coast of Sumatra that was presented in 1927. As with the JMC, the global economic crisis prevented the DAC from further developing its cartographic base. Towards the end of the 1930s, however, there were also tentative signs of recovery here; but these are difficult to compare with what was simultaneously being achieved by the JMC.

ANWB BEDRIJFSARCHIEF

• HORST BOELEMA •

Deze rubriek beschrijft kaartenverzamelingen in Nederland respectievelijk kaartenverzamelingen met veel Nederlands materiaal.

Tips: Reinout Klaarenbeek
E-mail: r.klaarenbeek@vu.nl

Toegankelijkheid

Het Historisch Archief is gevestigd in het monumentale hoofdkantoor van de ANWB. In dit gebouw bevinden zich ook de depots van het bedrijfs- en historisch archief en de verschillende collecties, waaronder de collectie artefacten, audiovisuele media en de ANWB-publicaties. Een verzoek om onderzoek te doen dient aangemeld te worden bij de bedrijfsarchivaris. Voor inzage van stukken is een studieruimte aanwezig.

Omvang

De ANWB, opgericht in 1883, stond aan de wieg van toerisme, recreatie en mobiliteit in Nederland. De kartografische collectie weerspiegelt op verschillende schalen de ontwikkeling van deze onderwerpen. De basis van de huidige kartografische collectie werd eind jaren zeventig van de vorige eeuw vastgelegd door de toenmalige Chef Archief en Bibliotheek R. Slegtenhorst (1919-1999). Zijn 'Overzicht van Atlassen en kaarten genummerd 1-120' (inventarisnummer 2934) was de eerste centrale registratie van door de ANWB tot dan toe uitgegeven kaarten.

De collectie kaarten en atlassen wordt op dit moment geregistreerd en beschreven in een digitaal archiefbeheersysteem, waarmee deze toegankelijk gemaakt kan worden voor onderzoek.

De totale kartografische collectie van de ANWB beslaat meer dan 5.000 kaarten, atlassen en plattegronden, opgeborgen in zestig strekkende meter archiefdozen. De oudste kaart stamt uit 1884 en nieuwe kaarten worden nog regelmatig aan de collectie toegevoegd. De collectie is niet alleen groot, maar ook zeer divers en weerspiegelt de vele terreinen



waarop de ANWB actief is geweest en vandaag de dag nog is. In de collectie bevinden zich autokaarten (wegenkaarten en -atlassen), rijwielpadkaarten, waterkaarten en -atlassen, luchtvaartkaarten, wandel- en ruiterspadkaarten en zelfs ijswegenkaarten.

Profiel

Al in de eerste statuten van de ANWB is vastgelegd dat 'het Bond kaarten zou uitgeven' met het doel 'het Vélocipède rijden in Nederland op alle mogelijke wijzen te bevorderen en te gerieven' door: 'Het toeren in Nederland te ondersteunen en te vergemakkelijken, en wel door benoeming van vertegenwoordigers van het Bond in alle delen van het land, door het uitgeven van kaarten en handboeken voor het gebruik van vélocipèdisten enz.'

De aanschaf en verkoop in 1887 van 1000 exemplaren van de topografische kaart van Nederland schaal 1:200.000 samengesteld door J. H. Kromhout markeerde het begin van de ontwikkeling van een fietsatlas. Kromhout vervaardigde een topografische atlas van 36



1 Hoofdkantoor van de ANWB.

ADRES EN CONTACTGEGEVENS

Wassenaarseweg 220
2596 EC Den Haag
Email: bedrijfsarchief@anwb.nl

kaarten in blauwdruk met de wegen in rood gedrukt, die de basis vormde voor de Bondsatlas. Onder leiding van A. Koolhoven en G.A. Pos en met behulp van het uitgebreide consulnetwerk (zie afbeelding 4), verscheen in 1896 deze speciaal voor de bond vervaardigde *Wielrijdersatlas van Nederland* die ook bestond uit 36 deelkaarten. Deze Atlas is tot 1940 verkocht en de kaartbladen zijn vele malen herzien en herdrukt. De collectie bevat van elk kaartdeel een bijna complete chronologie inclusief litho's en drukproeven. In 1930 verscheen een kaart die geheel voldeed aan de wensen van de automobilist, dus zonder rijwielpaden, maar met alle wegen die voor de nieuwe doelgroep van belang waren: De *Autokaart van Nederland* schaal 1:200.000 in drie bladen Noord-, Midden Zuid-Nederland en voor gebruik handig gevouwen. Voor de wielrijders bleef de Bondsatlas nog jaren onmisbaar.

Nieuwe kaartseries werden ontwikkeld, maar de kartografische basisprincipes bleven betrekkelijk ongewijzigd. De redactie gebruikte een eigen verkenningdienst en het uitgangspunt van regelmatige herziening en tijdig actualiseren van informatie bleef door de jaren heen een sterk punt van de ANWB-kartografie.

Voor een geheel andere doelgroep verschenen in 1974 de zeer populaire ANWB-routekaarten. Ze voorzagen in een behoefte om snel en eenvoudig een route naar een vakantiebestemming uit te kunnen stippelen en zijn nog elk jaar gratis voor leden in de ANWB-winkels verkrijgbaar.

In april 1995 kwam er een einde aan ANWB-kartografie door een krachtenbundeling met Tele Atlas Cartografie in een joint venture onder de naam Cartan. De ANWB zou vanaf dit moment geen eigen kaarten meer produceren. De serie provinciekaarten met toeristische informatie, gemaakt in samenwerking met WV was het laatste eigen kartografische werk van de ANWB.

Vandaag worden diverse ANWB kaarten van Nederland uitgegeven door Reijers Kaartproducties en kaarten van andere landen in samenwerking met o.a. Kümmerly + Frey en Touringclub.

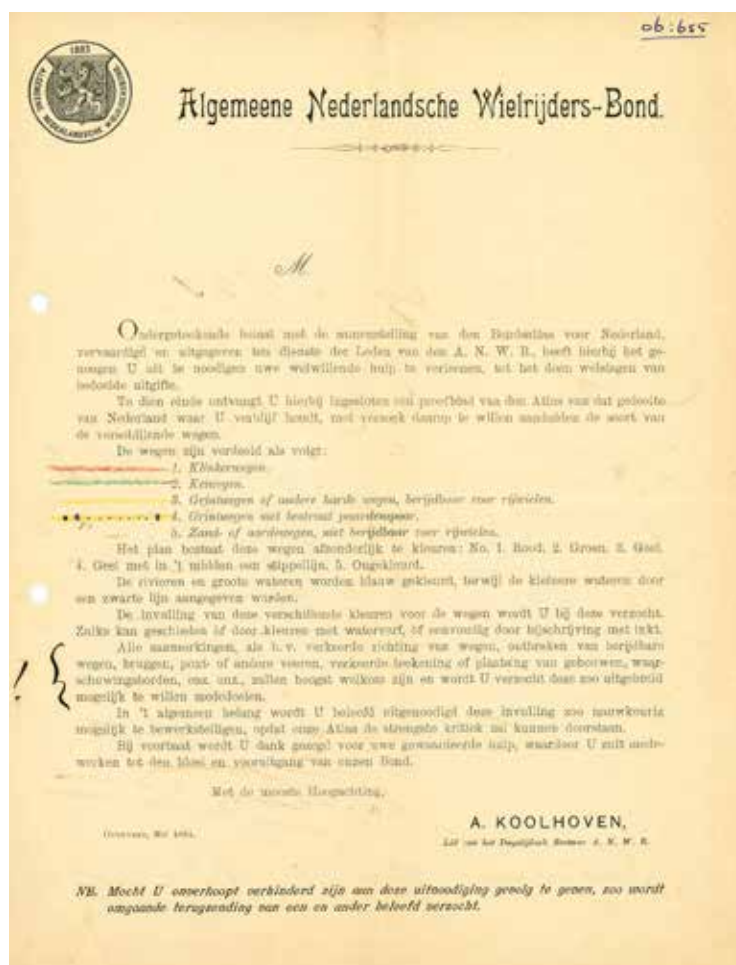
2 Twee schaatsers bestuderen een schaatskaart van de ANWB. Kaartcollectie - Allard Pierson UvA UBM PG 70-44.

3 Bondspropaganda uit 1899 van de ANWB. De Reiswijzer en de Atlas. ANWB Bedrijfsarchief.

4 Brief aan de consuls. In 1896 worden de plaatselijke consuls verplicht om tweemaal per jaar een controlerondreis te maken door dat deel van het district waar men woonachtig is. Op deze inspectietochten werd onder andere de toestand van de wegen onderzocht. Deze informatie werd dan in de kaarten opgenomen. ANWB Bedrijfsarchief.



3



4

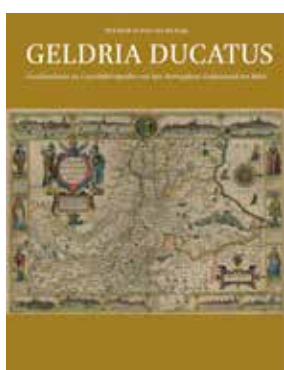
RECENSIES

Inzendingen voor deze rubriek kunnen gestuurd worden aan Ron Guleij

E-mail: ron.guleij@nationaalarchief.nl

Geldria Ducatus.

GESCHIEDENIS EN CARTOBIBLIOGRAFIE VAN HET HERTOGDOM GELDERLAND TOT 1860



GELDRIA DUCATUS. GESCHIEDENIS EN CAR- TOBIBLIOGRAFIE VAN HET HERTOGDOM GEL- DERLAND TOT 1860

- ◉ Dick Blonk en Peter van der Krogt
- ◉ Leiden: Brill, 2021 [Explokart Historisch-Cartografische Studies 20]
- ◉ Geb. 680 p: ruim 600 ill. in kleur.
- ◉ ISBN 978 90 0443 391 5.
- ◉ Prijs € 165,-

Het heeft even geduurd voor het deel over Gelderland in de serie *Historisch-Cartografische Studies* uitkwam. Deel 20 in de serie weegt maar liefst 3,8 kg, bijna één kilo meer dan voorgaande delen over de Nederlandse provincies. Het is ook niet een boek om op schoot bij de open haard te lezen, maar meer een studie- of referentieboek om aan je bureau te bestuderen.

Het is een prachtig boek geworden: 178 kaarten worden uitvoerig besproken, met daarnaast de nodige varianten, waarvan 65 kaarten van de vier kwartieren van Gelderland zijn, waarbij het opvallend is dat de helft daarvan kaarten van het Kwartier van Zutphen ('de Achterhoek') betreft. Het boek is royaal geïllustreerd met dan zeshonderd afbeeldingen, in de regel in kleur. Het is altijd een bewonderenswaardig project om alle gedrukte kaarten van een gebied te willen beschrijven. Van Gelderland was in 1975 een beknopte inventarisatie gedaan door mevr. Vredenberg-Alink ('*Kaarten van Gelderland en de kwartieren*', uitgave De Walburg Pers, Zutphen), maar een uitgebreider beschrijving was zeer gewenst.

Vaak is er de indruk dat Gelderland kartografisch een saaie provincie is, waar in de loop van de tijd maar weinig veranderde. Toch zijn er een aantal aspecten waarin er wel degelijk grote veranderingen waren. Dat geldt bijvoorbeeld voor het verloop van de rivieren. Dit geldt ook als het gaat om het territorium van de provincie, waarvan bijvoorbeeld een heel kwartier 'verdwenen' is, Opper-Gelre, ook wel het Kwartier van Roermond genoemd. Het boek begint met een achttal 'essays' die verschillende aspecten in relatie met de kartografie van Gelderland behandelen, te beginnen met de territoriale geschiedenis van de provincie, nodig om de kaarten goed te kunnen lezen. De moeite waard is ook het hoofdstuk over Gelderland op manuscriptkaarten in de periode vóór Jacob van Deventer, alleen al vanwege de goede illustraties. Moeite had ik

met het hoofdstuk over wat in de inleiding een hoofdstuk over rivierkaarten wordt genoemd, maar voornamelijk over de splitsing van Rijn, Waal en IJssel gaat. Er zijn in de loop van de tijd meer prachtige rivierkaarten van de rest van de provincie verschenen; zij komen slechts zijdelings aan de orde. Het hoofdstuk leest moeilijk en bevat, hoe vreemd dat ook mag klinken in een boek over kaarten, verwarrend veel kaarten en kaartjes. De hoofdstukken van Schilder over een merkwaardige kaart van Midden-Nederland en van Schimmelpenninck van de Oije beschouw ik als cadeautjes van betrokken en deskundige liefhebbers.

Het hart van het boek is natuurlijk de kartobibliografie van Gelderland. In totaal worden 178 kaarten gedetailleerd beschreven, vrijwel altijd met een afbeelding in kleur en in royaal formaat met daarbij een zorgvuldige beschrijving van varianten. Er wordt vooraf een toelichting gegeven op de methodiek van de kaartbeschrijving en de wapens die op de kaarten voorkomen. Van elke kaart wordt aangegeven waar deze te vinden en meestal ook te raadplegen is, met daarbij de relevante literatuur. Het is altijd weer indrukwekkend hoeveel werk en kennis er achter zo'n kartobibliografie schuil gaat. Graag feliciteer ik de beide auteurs, waarvan Blonk inmiddels op hoge leeftijd is, met deze prestatie. Dit geldt natuurlijk ook voor de vele anderen die bijgedragen hebben aan deze uitgave in de Explokart-reeks.

Het boek wordt afgesloten met een uitvoerige samenvatting in het Duits en het Engels, een literatuuroverzicht en een lijst van geraadpleegde bibliotheken en archieven. Tenslotte is er een alfabetische lijst van alle kaarttitels die in het boek beschreven zijn en een register van persoonsnamen. Ook is er een concordantie van de inventarisatie van Vredenberg-Alink en dit boek.

Is er dan geen kritische noot bij dit boek?

Nauwelijks of het moest zijn dat er geen cv van de

verschillende auteurs te vinden is. De vindplaatsen van de verschillende kaarten zijn natuurlijk nooit volledig, maar soms is er hier sprake van een wat willekeurige selectie. Dit betekent bijvoorbeeld dat als een archief als mogelijke vindplaats niet genoemd wordt, dat een bepaalde kaart daar soms wel te vinden is. Er is altijd discussie mogelijk of een kaart wel of niet binnen de in een toelichting aan begin geformuleerde criteria past. Naar mijn idee is dat wel het geval met de kaart van Nicolaas Visscher, heruitgave Petrus Schenk van Utrecht en de Veluwe (*Atlas der Neederlanden* 1:2). De kaart

van de Veluwe is hier als nieuwe kaart aan de kaart van Utrecht van Visscher toegevoegd. *Geldria Ducatus* is een monumentaal werk, prachtig uitgegeven; het zal voor lange tijd het standaardwerk zijn als het om kaarten van Gelderland gaat, zowel voor professionals in de kartografie, als voor antiquaren en verzamelaars en voor iedereen die zoals in het voorwoord geciteerd wordt 'het een vreugde blijft om oude kaarten te bekijken'.

© KEES VAN GROOTHEEST®

De topografie van de domheid



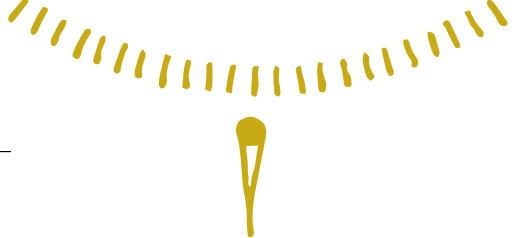
DE TOPOGRAFIE VAN DE DOMHEID

- ☞ Matthijs van Boxsel.
- ☞ Amsterdam : Querido, 2021.– 330 p.
- ☞ kaarten van Jean Klare.
- ☞ ISBN 9789021425887
- ☞ Prijs € 27,99.

Vanaf 1986 manifesteert Matthijs van Boxsel (geboren in 1957) zich als specialist op het gebied van de domheid. Zijn *Encyclopedie van de domheid* blijkt een doorslaand verkoopsucces; afgeleiden daarvan zijn een stoomcursus *Domheid voor beginners*, *De draagbare encyclopedie van de domheid* en boeken over domheid als levenskunst en over dwaze wijzen en wijze dwazen in Nederland en Vlaanderen. Van Boxsels werk is in zeventien talen vertaald, wat erop wijst dat 'de domheid' ook in het buitenland de nodige belangstelling wekt. Toepasselijk noemt Van Boxsel zich een 'domgeer'. Uitgangspunt van zijn werk is het volgende: "Domheid is het handelen tegen beter weten in. Anders dan dieren die een instinct tot zelfbehoud bezitten, is de mens in staat zichzelf en zijn soort op het spel te zetten omwille van een waanidee over ras, natie of geloof." Onlangs publiceerde Van Boxsel *De topografie van de domheid*. In dit boek behandelt de auteur een typisch en zeer algemeen verschijnsel, namelijk dat vrijwel elk volk ter wereld aan inwoners van bepaalde plaatsen, landen of regio's een meer dan gemiddelde domheid toeschrijft. Voor Nederland zijn het Belgen, en ook bekend is de stad Kampen en lokale specialiteit der 'Kamper ui'. Van Boxsel toont overtuigend aan dat dit verschijnsel al lang bestaat, zeer algemeen is en wereldwijd verspreid. De vier delen van *De topografie van de domheid* betreffen een atlas, de wijze mannen van Esonstad, de rondedans van Vlaanderen en de Kamper ui. In enkele excursies ten slotte gaat Van Boxsel (onder meer) in op spreekwoordelijke 'domoorden' in Frankrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en de rest van de wereld. Het boek behelst een stortvloed aan feiten, anekdotes, moppen, lijstjes met namen en historische gegevens. Niet per se iets om van voor naar achteren te lezen, wel een boek om zich mee te amuseren, door te laten verrassen en zich over te verbazen. Nieuw voor mij was bijvoorbeeld de 'Algemene afbeelding van het Groot

Koningryk Poëzy met alle deszelfs onder Horigheden' uit 1693. De presentatie van het geheel oogt absoluut overtuigend, maar bij nadere beschouwing blijken een beetje toegankelijke inleiding, overzichtelijke bronvermelding of register te ontbreken. Maar ik geloof dat dat bij een boek als dit geen werkelijk bezwaar is. Jammer is wel dat de kwaliteit van sommige afbeeldingen te wensen overlaat en dat in een enkel geval een exacte bronvermelding ontbreekt. Een aantal speciaal voor dit boek vervaardigde kaarten verduidelijkt de ligging van diverse 'domoorden' in Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland. Deze kaarten zijn van de hand van Jean Klare, die we kennen als geestelijke (en kartografische) vader van de eveneens zeer succesvolle *Atlas van de belevingswereld*. Een fraai in kleur uitgevoerde kaart van 'Spreekwoordelijke domoorden in Nederland en België' is als losse bijlage bij het boek toegevoegd, een kaart die onmiskenbaar de associatie oproept met de landsgrenzen uit de periode 1815-1830. Van Boxsel manifesteert zich onder de naam Tvan Slobex trouwens ook zelf als kartograaf: op basis van de negentiende-eeuwse kaart van 'Hollande' van A. Vuillemin tekende hij de 'Asinus Belgicus', de Nederlandse ezel, naar analogie van de bekende 'Leo Belgicus'. Dit opmerkelijk product bevat linksboven een rode spiraal, het herkenningsteken der Patafysici, die zich bezig houden met denkbeeldige oplossingen, zoeken naar de wetmatigheid van de uitzondering (met bijzondere belangstelling voor het epifenomeen en de afwijking). De 'Patafysica is de wetenschap die al doende het universum exploreert dat parallel loopt met de officieel erkende wereld. Matthijs van Boxsel mag zich *Régent du collège de 'Pathaphysique* noemen. Kortom: de lezer is terdege gewaarschuwd.

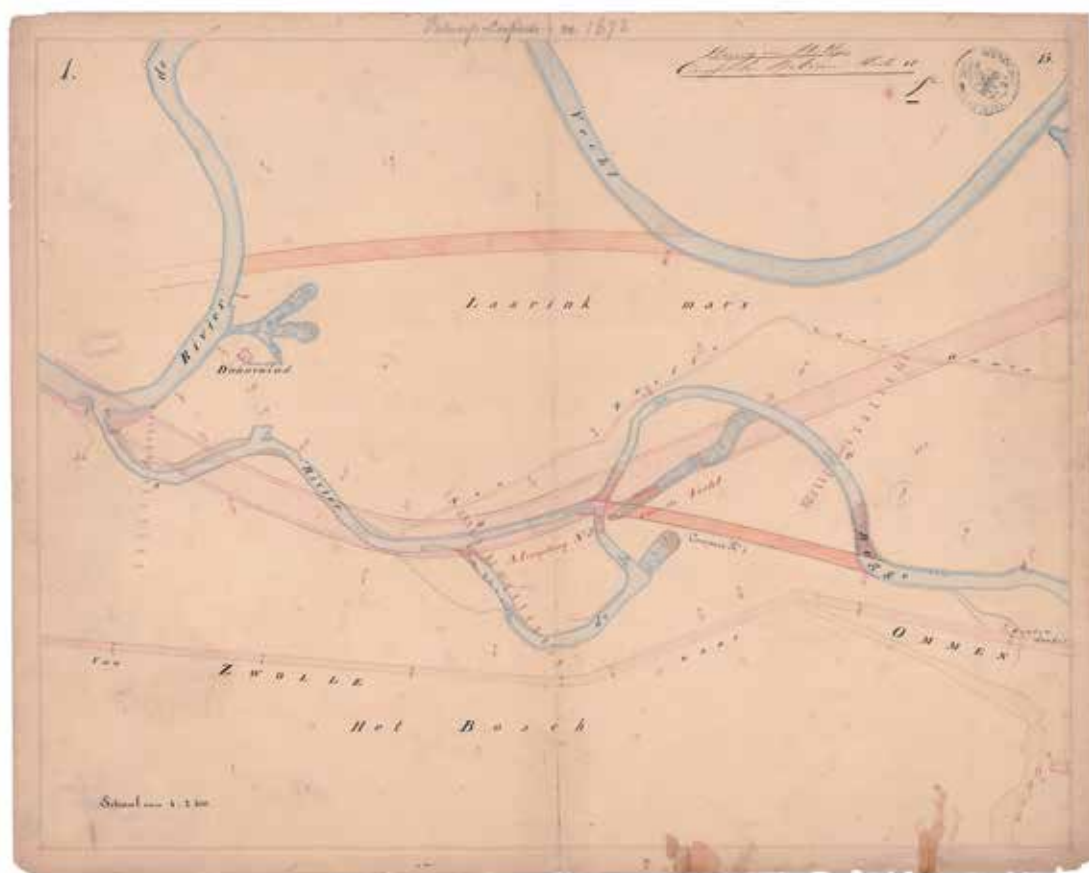
© REINDER STORM®



VARIA CARTOGRAPHICA

Inzendingen voor deze rubriek kunnen gestuurd worden aan Ester Smit

E-mail: avontuurmetgeschiedenis@gmail.com



Minuut van de monding van de Regge in de Vecht, met in rood de voorstellen tot afsnijdingen ter kanalisatie van beide rivieren. Vervaardigd door T. J. Stieltjes (1872) (Collectie Overijssel, toegang 0025, inventarisnummer 19231-15V1).

Erratum artikel Thomas Joannes Stieltjes

In het vorige nummer (*Caert-Thresoor* 2021-4) kwam in de rubriek 'Kaartmakers in de Nederlanden' (blz. 28) ingenieur Thomas Joannes Stieltjes aan de orde. Per abuis stond er dat tot 1881 in Overijssel geen waterschappen bestonden. Dhr. C. Hogenstijn was zo attent dit bericht aan te vullen. Hij schreef: 'Al in 1308 gaf bisschop en landsheer Guy van Avesnes met de Sallandse

Dijkbrief de grondslag voor het Waterschap Salland. De Deventer stadsregering had niet veel op met deze organisatie waarop ze onvoldoende invloed kon uitoefenen en kwam daarom met een eigen 'stadswaterschap'. De Brikskampse Schouw, dat tot in de negentiende eeuw heeft bestaan'. Hartelijk dank voor deze informatie. Alertte lezers stelt de redactie van *Caert-Thresoor* zeer op prijs.

AANKONDIGING RISTOW PRIZE

De *Ristow Prize in the history of cartography* wordt sinds 1994 uitgereikt door de *Washington Map Society* te Washington (VS). De prijs bestaat uit een geldbedrag van 1000 dollar, een jaarlidmaatschap bij de *Washington Map Society* en het winnende artikel wordt geplaatst in het tijdschrift van de Society, *The Portolan*. Om in aanmerking te komen voor de prijs kunnen studenten (vol- of deeltijd) afgestudeerden, promovendi en post-docs een artikel inleveren. De vereisten voor deelname zijn dat het onderwerp over de historische kartografie moet gaan, gebaseerd op fundamenteel onderzoek, engelstalig, gedocumenteerd in een door de auteur geselecteerde stijl. Het illustratiemateriaal moet het geschreven stuk ondersteunen en bevat kaarten en eventueel schematische weergaven. De onderzoeken mogen eerder gepresenteerd zijn in bijvoorbeeld academische symposia of bijeenkomsten. Ingangseisen: het stuk mag het aantal van 7500 woorden niet overschrijden, en aangeleverd worden in een pdf-document. Auteursgegevens alleen bijvoegen op de voorpagina.

Meer informatie: Kijk op www.washmapsociety.org/Ristow-Prize.htm of stuur een bericht aan: cubaj2020@gmail.com.
Einddatum: 1 juni 2022



Uitsnede geheime Duitse stadsplattegrond van Warschau uit 1939 waarop de SS in november 1940 de contouren van het geplande joodse ghetto intekent. (Universiteits Bibliotheken Leiden, Collectie Steegh-Teunissen).

Bijzondere schenking topcollectie Universitaire Bibliotheken Leiden

De Universitaire Bibliotheken Leiden (UBL) kregen in december 2021 een zeer bijzondere schenking aangeboden. De particuliere verzamelaars John Steegh en Harrie Teunissen uit Dordrecht hebben bijna veertig jaar kaarten en atlanten verzameld. Het betreft een verzameling van circa 17.000 losse kaartbladen en ongeveer 2.300 atlanten en reisgidsen, daterend uit de zestiende - tot en met de twintigste eeuw. Een belangrijke aanvulling voor de UBL vormen de negentiende- en twintigste-eeuwse thematische kaarten. De schenkers wonen niet (meer) Leiden, maar zij voelen zich zeer verbonden met de stad en met de universiteit.

De Collectie Steegh-Theunissen bestaat uit een omvangrijke verzameling kaarten met het zwaartepunt op de negentiende- en twintigste eeuw en kan waarschijnlijk gerekend worden tot een van de omvangrijkste particuliere kaartverzamelingen in Nederland. De voornaamste thema's zijn watermanagement, stadsontwikkeling, etnische relaties en militaire conflicten met daarbij een brede variatie aan kaartvormen, inclusief propaganda- en advertentiekaarten, ook actuele onderwerpen komen aan de orde. Topstukken zijn onder meer de wandkaarten van de Hoogheemraadschappen van

Rijnland uit 1687, van Delfland uit 1712 en van Schieland uit 1928, Ottomaanse kaarten, kaarten van Palestina/Israël, zo'n 140 plattegronden van Leiden en zeldzame nazi- en joodse kaarten met betrekking op de Holocaust. Uniek is de geheime Duitse stadsplattegrond van Warschau uit 1939 waarop het geplande joodse getto staat ingetekend. Recent is een Sovjetkaart van Berlijn aangekocht die gebruikt werd bij de verovering van de Reichstag op 30 april / 1 mei 1945.

John Steegh was rijksambtenaar, statenlid in Zuid-Holland, loco-dijkgraaf van het hoogheemraadschap van Rijnland en wethouder van Leiden. Harrie Teunissen was wetenschappelijk medewerker bij de Universiteit van Amsterdam en cultuur- en godsdiensthistoricus van Jodendom en Islam. Zij delen hun passie voor de geschiedenis van het maken en het gebruik van kaarten. Regelmatig geven zij lezingen aan de hand van selecties uit hun collectie. Deze schenking is opgenomen in de collecties van de UBL.

Meer informatie op: www.bibliotheek.universiteitleiden.nl/nieuws/2021/12/schenking-topcollectie-kaarten-en-atlanten-aan-universitaire-bibliotheken-leiden



Een deel van de kleinste en grootste atlassen en kaarten tentoongesteld in een vitrine van de Wassenaarse bibliotheek. Foto Joop Zomer.

Allerkleinste atlas en allergrootste kaart

In de Openbare Bibliotheek van Wassenaar is een bijzondere tentoonstelling ingericht in samenwerking met de Historische Vereniging Oud Wassenaar, Stichting Historisch Centrum Wassenaar. Verzamelaar en kaartenkenner Joop Zomer heeft zijn atlassen- en kaartcollectie ter beschikking gesteld voor de tentoonstelling. De expositie geeft een mooi beeld van wat er in de wereld van historische kartografie mogelijk is. Er is een foto te zien van de grootste kaart van Nederland en misschien wel ter wereld (die te vinden is op de vloer in marmer gevat, van de Burgerzaal in van het oude stadhuis in Amsterdam en 'De Wereld Boskabouter' als kleinste atlas. In de vitrines is veel interessant kartografisch materiaal te bekijken; een gedachtenkaart, de grote VARA-gezinsatlas als achtergrondinformatie bij het nieuws en verder alles wat er tussen deze twee uitersten ligt.

Meer informatie: www.obww.nl/nieuws/tentoonstelling-van-wereldkaarten-in-bibliotheek-wassenaar.html

Kijk voor openingstijden eveneens op: www.obww.nl/home/vestigingen--openingstijden/detail.199442.html / bibliotheek-wassenaar/

Voor meer informatie: wassenaar@obww.nl

RAMPJAAR 1672

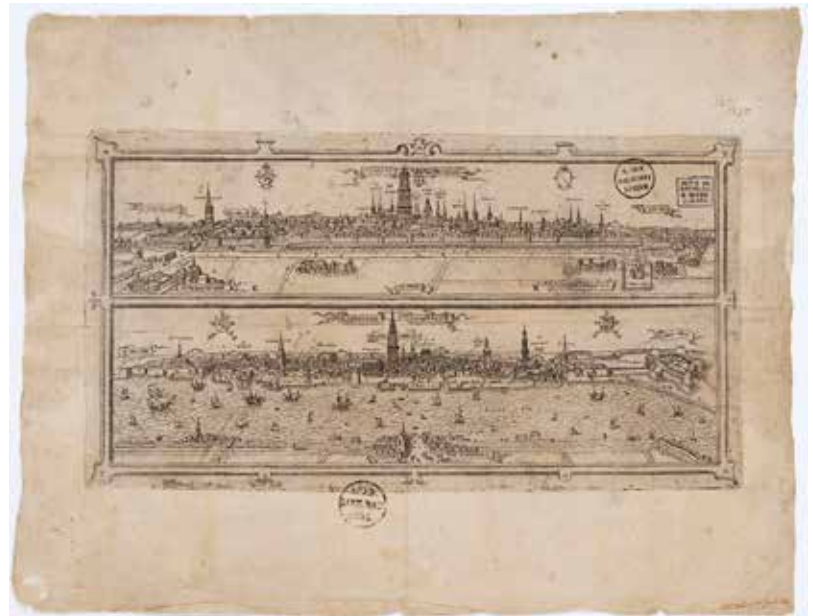
Dit jaar herdenken wij het Rampjaar in 1672, 350 jaar geleden. Bij de Groninger Archieven gebeurt dat door middel van een bijzondere kaart. Het gaat om een vogelvluchttekening uit 1672 van 70 cm hoog en 260 cm lang, gemaakt door Jannes Tideman. Deze kartograaf vervaardigde in het najaar van 1672 dit uitgebreide overzicht en tekende het beleg van Groningen tot aan de stad Haren. De kaart is heel gedetailleerd. Er zijn paarden, legers, bomen, militaire obstakels en gebouwen op te zien. Hierdoor kunnen we tegenwoordig veel historische details achterhalen over het beleg en ontzet van de stad Groningen in 1672. Door middel van transcripties uit het oude stadsarchief van Groningen, door een groep enthousiaste vrijwilligers, worden de details op de kaart in context geplaatst. De tijd van Bommen Berend wordt door op zoek te gaan naar deze microgeschiedenissen in een ander licht geplaatst. De kaart staat centraal in de activiteiten die Groninger Archieven organiseren tijdens de herdenking van het Rampjaar 1672.

Meer weten: Raadpleeg de website www.groningerarchieven.nl/actueel/nieuws/583-kaart-1672-vertelt-verhaal-van-bommen-berend.

Jansoniuslezing

De Jansoniuslezing is in verband met de Coronamaatregelen verplaatst naar vrijdag 8 april 2022. Uiteraard is ook deze datum onder voorbehoud van dan geldende maatregelen. De Jansoniuslezing vindt plaats bij het Allard Pierson | De Bijzondere Collecties van de Universiteit van Amsterdam en zal worden gehouden door Martijn Storms, conservator kaarten en atlassen bij de Universitaire Bibliotheken Leiden (UBL). Hij gaat vertellen over de Collectie Bodel Nijenhuis die bewaard wordt in de UBL.

Anmelding, programma en of het evenement doorgaat zie: www.explokart.eu/activiteiten/jansoniuslezing/



Prent van Utrecht (Vtrecht een aertsbisdom) en Antwerpen (een coopstadt) vervaardigd door Melchisedech van Hoorn, 1566 of 1568. Uit de Collectie Bodel Nijenhuis, beschikbaar gesteld via Het Geheugen (geheugen.delpher.nl, Universiteits Bibliotheken Leiden, Collectie Bodel Nijenhuis, inventarisnummer UBL01-P335N275).



LITERATUUR *en facsimile-uitgaven*

Samengesteld door
Peter van der Krogt en
Martijn Storms

E-mail: p.c.j.vanderkrogt@uva.nl
m.storms@library.leidenuniv.nl

A

Anderson, Carrie, 'Mapping colonial interdependencies in Dutch Brazil: European Linen & Brazilian identity.' *Art@S Bulletin* 7 (2018), 2: art. 7.

Aten, Diederik, Nadruk verboden! Een officiële nadruk en een roofdruk van Johannes Dous kaart van Hollands Noorderkwartier uit 1680.' *Caert-Thresoor* 40, 4 (2021): 1-11.

B

Bargués-Pedreny, Pol, David Chandler & Elena Simon (eds.), *Mapping and politics in the digital age*. London: Routledge, 2018. – ISBN 97808153574018. – 230 blz. Hierin o.a.:

- Luis Lobo-Guerrero, 'On the epistemology of maps and mapping. De la Cosa, Mercator and the making of spatial imaginaries.', blz. 20-38.

- Inge Panneels, 'Map-i: Mercator revisited. From mapping modernity to postmodern creative cartographies.', blz. 185-207.

Beekman, Frans & Ed Buijsman, 'Een getekende kaart van De Beer.' [Landschap op papier] *Tijdschrift voor Historische Geografie* 6 (2021), 4: 395-402.

D

De Candt, Paul, Town plan of Brussels from 1649 by Joan Blaeu and the Bombardment of the city in 1695.' *Maps in History* 72 (Jan. 2022): 19-23.

E

Enzel, Kathrin, Oliver Hahn, Susanne Knödel, & Jochen Schlüter (red.), *Ausstellungskatalog Farbe trifft Landkarte: Exhibition catalogue Colour meets map*. Hamburg: Centre for the Study of Manuscript Cultures 2021. Speciaal nummer van *Manuscript Cultures* 16 (2021). – 390 blz. ISSN 1867-9617.

F

Faehndrich, Jutta, *Als Künstler und Kartograph im Heiligen Land (1851/52): Die drei Palästina des C.W.M. van de Velde*. Berlin: Reimer Verlag, 2021.

J

Jaski, Bart, et al. (red.), *The Orient in Utrecht: Adriaan Reland (1676-1718), Arabist, Cartographer, Antiquarian and Scholar of Comparative Religion*. Leiden: Brill, 2021. – 515 pp. – ISBN 978-90-04-46216-8.

K

Koot, Roman, 'Het Rotterdamsch Leeskabinet. Collecties Nederlandse kaarten.' *Caert-Thresoor* 40, 4 (2021): 30-31.

Krogt, Peter van der, '450 jaar Willem Jansz., 400 jaar Blaeu.' [Uit de KNAG-collectie 13] *Geografie* 30 (2021), 9: 26-27.

Krogt, Peter van der, 'De Grote Waard in 1357.' *Geografie* 31 (2022), 2: 34-35.

Krogt, Peter van der, & Bram Vannieuwenhuize, 'Oostende belegerd, koperplaat hersneden: Vier staten van Baptista van Doetecums kaart van het beleg van Oostende, 1601-1604.' *Caert-Thresoor* 40, 4 (2021): 12-19.

L

Lounissi, Carine, Emmanuelle Peraldo & Agnès Trouillet (eds.), *Cartes et cartographies / Maps and mapping*. [Lille], La Société, 2021 [themanummer van XVII-XVIII. *Revue de la Société d'études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe siècles* 78: <https://journals.openedition.org/1718/6535>].

M

Meer, Sjoerd de, 'Bonnsville: Een vergeten plaats.' *Caert-Thresoor* 40, 4 (2021): 20-27.

R

Ritsema van Eck, Marianne, 'Mapping Imagined Territory: Quaresmio's Chorographia and Later Franciscan Holy Land Maps.' In: Mario Damen & Kim Overlaet (eds.), *Constructing and Representing Territory in Late Medieval and Early Modern Europe*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2022, blz. 319-347.

S

Smit, Ester, 'Thomas Joannes Stieltjes: Geen kartograaf wel een kaartmaker' *Caert-Thresoor* 40, 4 (2021): 28-29.

Storms, Martijn, 'De kaart van Reinwardts zeereis naar Indië.' *De Boekenwereld* 37 (2021), 4: 42-43.

V

Verheyde, Fons, *Inventaris van het archief van de landmetersfamilie De Bersacques (1578-1744)*. Rijksarchief te Kortrijk: Inventarissen; 41. Brussel: Algemeen Rijksarchief, 2018. 173 blz.

Visser, Ed, Reconstructie kadastrale kaart van 1832 van Zouteveen.' *De Hollandse Cirkel* 23,4 (nov. 2021): 98-103.

Inhoud historisch-kartografische tijdschriften

e-Perimtron 16,4 (2021)

On-line tijdschrift: <http://www.e-perimtron.org>
Groom, Geoff, Gregor Levin, Stig Svenningsen, en Mads Linnet Perner, 'Dune Sand: Object based image analysis for vectorization of a dotted signature in Danish late 1800s maps' (blz. 156-165).

Robles Macías, Luis, 'Reconciled at last? Grids of latitude and longitude on two Ottoman portolan charts' (blz. 166-183).

Timár, Gábor, 'Georeference of Map of Denmark by Bugge and Wessel (1762-1777)' (blz. 184-189).

Cowen, David, 'The Evolution of GIS Services in Academic Libraries' (blz. 190-202).

De Hollandse Cirkel 23,4 (november 2021)

Visser, Ed, 'Reconstructie kadastrale kaart van 1832 van Zouteveen' (blz. 98-103).

Dam, Petra van, 'Op bezoek in de toren van Delft' [Gebouw voor Geodesie, 1892-94] (blz. 104-108).

IMCoS Journal 167 (December 2021)

Informatie: <https://www.imcos.org/journals/>
Geldart, Peter, 'Manila taken by Admiral Cornish and General Draper: Mapping the British occupation of the Philippines, 1762-64' (blz. 7-24).

Poliakoff, Edward E., 'Boundaries of the Palmetto State: How royal instructions, survey errors, Indian treaties, and negotiations with neighbours shaped South Carolina' (blz. 26-37).

Maps in History 72 (January 2022)

Newsletter of Brussels Map Circle

De Candt, Paul, 'Town plan of Brussels from 1649 by Joan Blaeu and the Bombardment of the city in 1695' (blz. 19-23).

'Report of the 38th IMCoS International Symposium' (blz. 28-46).

The Portolan 112 (Winter 2021)

Informatie: <https://washmapsociety.wildapricot.org/about-the-portolan>


Hughes, Paul, 'Hilton's Carolina Pilotage with Shapley's Chart before Locke and Lancaster' (blz. 7-16).

Grubbs, Joseph W., 'The Dunn Plat: An Adaptation of Joseph Smith's Plan for the City of Zion in Nineteenth-Century Virginia' (blz. 17-25).

Shauger, Fredric, 'To the 11th Degree: The Presence of the Letter ν on the Maps of the Ulm Ptolemy' (blz. 26-37).


Rhodes, Andrew, 'The Brief Cartographic Life of Lake Alexandra' (blz. 38-47).

Lockwood, Leigh, 'Easy! Stick Some Pins in a Map, and Send It to the Printer' (blz. 48-51).



Dat Narrenschip

**Grote collectie antieke landkaarten
en stedenprenten van alle delen van de wereld**



Turfkaai 11 (bij de bushalte)
4331 JV Middelburg

telefoon
0118 674141

mobiel:
06 28146967

e-mail
mail@datnarrenschip.nl

Antiquariaat Dat Narrenschip

Openingstijden:

donderdag 11.00 – 21.00 uur	Ook gevestigd te Amsterdam
vrijdag 12.00 – 17.00 uur	Singel 276 1012 WG Amsterdam
zaterdag 11.00 – 17.00 uur	Geopend: zaterdag 10.30 – 17.30

www.datnarrenschip.nl

Halfjaarlijkse veiling van boeken, manuscripten en grafiek mei en november

met o.a. Nederlandse en buitenlandse kartografie,
topografie en geschiedenis

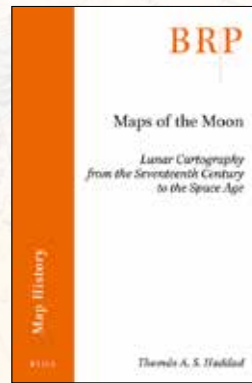


BUBB KUYPER

VEILINGEN BOEKEN, MANUSCRIPTEN & KUNST

Kenaupark 30 • 2011 MT Haarlem
tel. 023 5323986 • info@bubbkuyper.com

veilingdata en online catalogi op
www.bubbkuyper.com



December 2019
Paperback (vi, 98 pp.)
ISBN 9789004400887
E-ISBN 9789004400894
Price € 70
brill.com/rpmh

Maps of the Moon

*Lunar Cartography from the
Seventeenth Century to the Space Age*

Thomás A. S. Haddad

When does a depiction of the moon become a lunar map? This publication addresses this question from theoretical and historical standpoints. It is argued that moon maps are of crucial importance to the history of cartography, for they challenge established notions of what is a map, how it functions, what are its purposes, and what kind of power it embodies and performs. The work also shows how terrestrial cartography has shaped the history of lunar mapping since the seventeenth century, through visual and nomenclature conventions, the cultural currency of maps, mapmakers' social standing, and data-gathering and projection practices.

BRILL



MAPS
GLOBES
TELLURIUMS
PLANETARIUMS
ARMILLARY SPHERES
GLOBE CONSERVATION

<http://www.irisglobes.nl>

INTER-ANTIQUARIAAT

Mefferdt & De Jonge



INKOOP en VERKOOP
oude kaarten en stadsgezichten

www.inter-antiquariaat.nl

Bernard Zweerskade 18
1077 TZ Amsterdam

T: 020-6640841
interantiquariaat@chello.nl



[@mefferdtdejonge](https://www.instagram.com/mefferdtdejonge)

In- en verkoop: **antiquarische boeken**



prenten

decoratieve grafiek

Brede sortering:

- Geïllustreerde drukken 15-19e eeuw
- Topografie
- Atlassen
- Reisboeken
- Oude kunstgrafiek
- Natuurlijke historie

Antiquariaat
Plantijn

Ginnekenmarkt 5 - 4835 JC Breda
Telefoon: 076 560 44 00
Mobiel: 06 532 994 10
E-mail: dieter.d@planet.nl
www.plantijnmaps.com

Internet veilingen

Februari, Maart, April, Mei, Juni,
September, Oktober en November

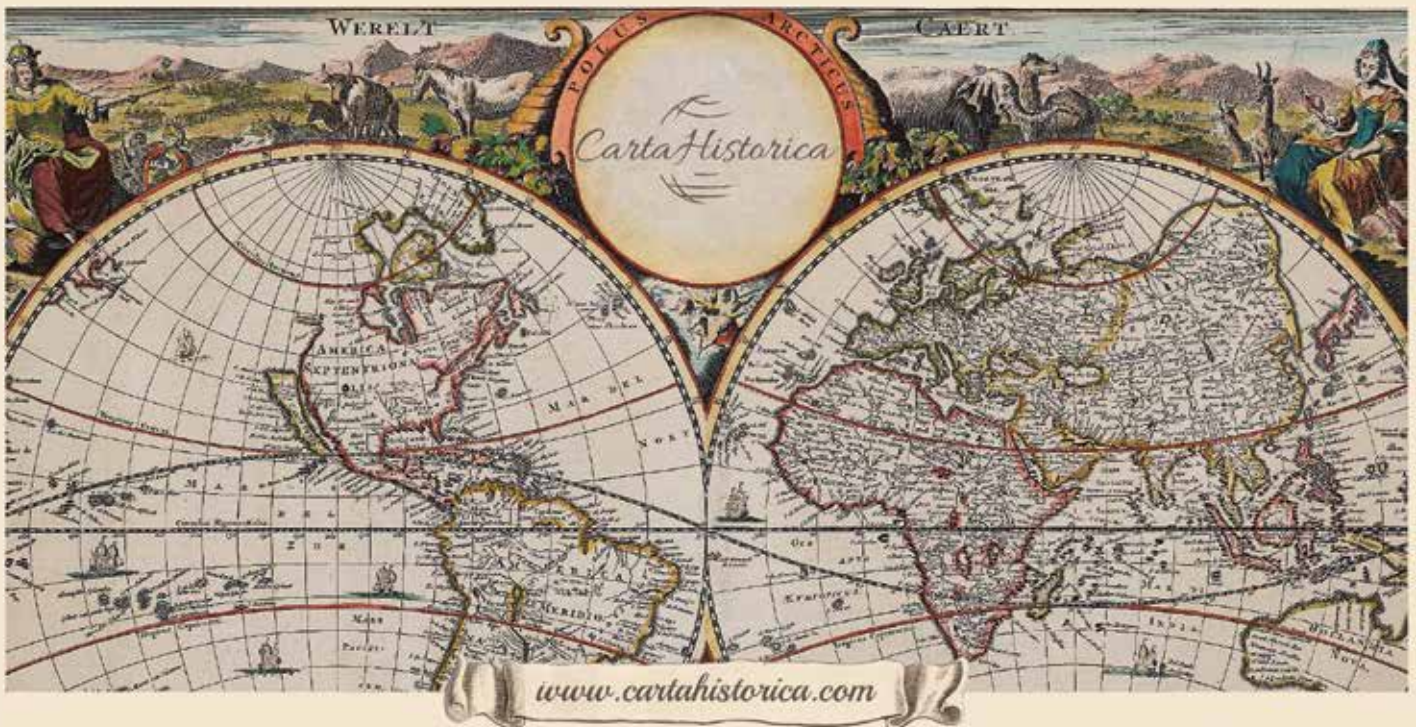


www.swaen.com

Inbreng voor deze internet-veilingen is mogelijk
gratis taxatie - email: paulus@swaen.com

Pieter Lastmankade 2, - 1075 KJ Amsterdam - The Netherlands
Tel. +31 (0)202255198 - USA +1 727 687 3298

Sinds 40 jaar inkoop en verkoop van oude kaarten en atlassen



*A map enthusiast with 40 years of pure passion.
Discover maps from all over the world.*

 [cartahistorica](https://www.instagram.com/cartahistorica)

 [cartahistorica](https://www.facebook.com/cartahistorica)

 info@cartahistorica.com