

We  
Serve



BULLETIN 283  
JAARGANG 31 - APRIL 2019


## BESTUUR

President : Chris Geurink  
Oud President : John Brands  
1<sup>e</sup> Vice President : Bart van der Laan  
2<sup>e</sup> Vice President : Theo Soontiëns  
Secretaris : Peter Bob Peerenboom  
Penningmeester : Bart Jaap Pull ter Gunne  
Bankrekening : Rabobank: 15.75.77.066

## SECRETARIAAT

Peter Bob Peerenboom : Nonnenmate 24  
7006 CP Doetinchem  
Telefoon : 0314-346096  
E-mail : [info@lionsclubdoetinchem.nl](mailto:info@lionsclubdoetinchem.nl)  
Website : [www.lionsclubdoetinchem.nl](http://www.lionsclubdoetinchem.nl)  
Digitaal ledenboek : <https://lolas.lions.nl/logon>

## BIJENKOMSTEN

Iedere maand : 1<sup>e</sup> woensdag 19.45 uur Vergadering  
3<sup>e</sup> woensdag 18.00 uur Taphap  
5<sup>e</sup> woensdag 18.00 uur Taphap met 

Plaats : Bistro de Kruisberg  
Kruisbergseweg 172  
7009 BT Doetinchem

Telefoon : 0314 - 324123  
E-mail : [info@dekruisberg.nl](mailto:info@dekruisberg.nl)

- Bij verhindering voor de vergadering **altijd via de site afmelden**
- Bij verhindering voor de taphap **altijd** uiterlijk dinsdag vóór 20.00 uur **via de site afmelden**

Let op! Bij niet-tijdig afmelden zal € 14,50 in rekening worden gebracht ten behoeve van de fundraisingkas.

- Voor bijeenkomsten met Papillons opgeven of afmelden **zoals aangegeven op de uitnodiging**

## WAT STAAT ER DEZE MAAND IN HET BULLETIN?

Pres(s)praat April 2012. ....	5
Verslag Bezoek Merkezmoskee. ....	7
De 10 Minuten van Arnold van der Goot. ....	13
Ruud Wink 25 jaar Lionslid. ....	14
De Verjaardagskalender. ....	15
Werken voor Sailing Kids. ....	16
Wat een land hebben we toch!. ....	18
Het Shelterproject van Arnold van der Goot.. ....	20
Commissies 2011-2012. ....	28
Agenda 2011-2012. ....	29

---

## PRES(S)PRAAT APRIL 2012

Beste Lionsvrienden,

Dit keer word ik tijdig door Theo geïnformeerd dat ik weer mijn artikel c.q. Pres(s)praat moet indienen. Ik merk dat ik zelf wat makkelijker wordt, nu ook het einde van het verenigingsjaar al in zicht komt. Achteraf gaat het sneller dan ik had verwacht. Ik heb de mappen/onderliggende stukken niet bij me, zodat ik het voor een deel uit het hoofd moet doen.



Tijdens de laatste Taphap hebben wij de 10 minuten gehad van Arnold van der Goot. Hij heeft kort weergegeven wat hij zoal heeft gedaan, met name de ontwikkeling van “De Goot” Auto was heel bijzonder. Met name de jongere leden hoorden het met verbazing aan. Eerlijk gezegd zijn de 10 minuten eigenlijk veel te kort om daarin een levensverhaal te vertellen. Ik heb eerder aangegeven dat de 10 minuten overal over mogen gaan. Een hobby, iets interessants wat men heeft meegemaakt, een actueel onderwerp...

De reguliere avond was op 4 april bij de moskee, het Turks Cultureel Centrum. Er was sprake van een grote opkomst. Dit deed mij goed. Wij werden zeer vriendelijk ontvangen en kregen te horen waar men mee bezig was en ook uitleg. We hebben de gebedsdienst meegemaakt met een imam, die uit Turkije kwam. Ik ga ervan uit dat onze Henk daar nog wel de nodige aandacht aan zal schenken in zijn verslag van deze bijeenkomst. Daarna werden wij getraakteerd op een Turkse maaltijd met een aantal gerechten. Dit was door de vrouwen gemaakt, die daarvoor van ons een hartelijk applaus kregen.

Men is bezig met een nieuwe moskee/Turks centrum aan de Kennedylaan. Van de week las ik in de krant dat er sprake zou zijn van een financieel tekort, doch er werd gezegd dat dit wordt opgelost. Het is mooi om te zien hoe zij een en ander beleven. Wij hebben gemeend een attentie c.q. schenking ter beschikking te stellen van 250 euro. Het is mooi om te zien dat onbekende zaken toch weer wat dichterbij komen. Mijn mening is dat veel van de angst ontstaat door het onbekende. Met Pinksteren houden zij standaard een open dag, waarbij iedereen welkom is.

Wij gaan op naar de mei-vergadering, waarbij in kleine groepen zal worden gesproken over de ervaringen over en met de oorlog. Ik heb al meerdere

malen met name de oudere leden opgeroepen om daarbij aanwezig te zijn, zodat zij ook hun verhaal kunnen houden. Het is de bedoeling dat ook ervaringen van jongere leden ter sprake komen. Ik kan niet ontkennen dat ik zelf altijd erg benieuwd ben naar de ervaringen van mensen die de oorlogstijd bewust hebben meegemaakt en hoe zij dit hebben ervaren. Was er sprake van beperkingen of ging eigenlijk het gewone leven door?

De laatste reguliere bijeenkomst in juni met een onderwerp wordt georganiseerd door de activiteitencommissie. Men heeft daarover berichten ontvangen. De activiteitencommissie wil graag dat mensen zich aan- of afmelden. Vervolgens willen zij ook mogelijke onderwerpen hebben die daar kunnen worden besproken. Ik zou jullie willen aanraden om met ideeën te komen.

Ik merk inmiddels dat de komend voorzitter en de tweede voorzitter al druk bezig zijn met de structuur en indeling van de nieuwe seizoenen. Ik heb daar alle vertrouwen in. Ik heb al een keer eerder gezegd dat wellicht de structuur wat strakker wordt gemaakt en dat de touwtjes ook wat strakker aangespannen worden. Ik neem aan dat wij daar de komende tijd wat meer over zullen horen dan wel dat bij de overdracht van het voorzitterschap dit aan de orde komt.

Ik heb moeten ervaren dat mijn slogan c.q. kreet niet erg ingeburgerd is. Dit komt mede ook door mijn eigen toedoen.

Tot slot kan ik nog mededelen dat het met Toon van Oudheusden weer wat beter gaat. Hij is al weer een aantal weken thuis. Hij moet kalm aan doen. Ik ben voornemens om hem en Carola de komende weken nog een keer te bezoeken.

Ik wens u allen een goede tijd toe en spreek uit “Jij en ik” en “Oeboentoe”.

Doetinchem, vrijdag 13 april 2012

Chris Geurink

President

---

## VERSLAG BEZOEK MERKEZMOSKEE

Niet minder dan 31 Lions gaven gevolg aan de uitnodiging een bezoek te brengen aan de Merkezmoskee in Doetinchem waar wij uitermate gastvrij ontvangen werden door Bilal Arik, vicevoorzitter van de Islamitische Stichting Doetinchem.



Sinds het midden van de jaren '80 is de moskee gevestigd aan de Ds. van Dijkweg in een pand dat eerder werd gebruikt door de Gelderse tramwegen en de rijkspolitie.

In het begin waren het vooral oudere moslims die de moskee bezochten en bestuurden, hetgeen niet altijd even gemakkelijk was door bestaande taalbarrières. Daarvan is nu geen sprake meer omdat ook de jongeren steeds beter geïntegreerd zijn in de Nederlandse samenleving en cultuur. Duidelijke voorbeelden daarvan waren Oktay Zivali en Ibrahim Gündoğan, die ons op de vele vragen duidelijke antwoorden konden geven.

De Turkse gemeente in Doetinchem omvat 1600 personen en 250 gezinnen. Door de omvang daarvan is de huidige moskee te klein en is inmiddels begonnen met de nieuwbouw van de nieuwe moskee aan de Kennedylaan die begin volgend jaar in gebruik zal worden genomen. Totale kosten 2 miljoen euro, een bedrag dat door de gemeente zelf wordt opgebracht.

*“Eind 2011 is de bouw gestart van een nieuwe moskee en Turks cultureel centrum aan de J.F. Kennedylaan in Doetinchem. In het ontwerp is gezocht naar een evenwicht tussen het islamitisch idioom en de Nederlandse context. Het gebouw combineert ‘Hollands’ metselwerk met een symbolische minaret.*

*Het door [Atelier PUUUR](#) ontworpen bouwwerk heeft een compact volume, zodat het omringende terrein kan dienen als openbare ruimte en groene buffer voor de omgeving. De buitenruimten lopen geleidelijk over in de ruimtes van het interieur. Er is sprake van een graduele overgang van de halverdiepte parkeervoorziening annex plein naar de verstilde gebedsruimte in de kern van het gebouw.*

*Het gebouw is wegens de verplichte oriëntatie op Mekka een kwartslag gedraaid ten opzichte van de stedelijke structuur. Het terrein krijgt daardoor een eigen karakter. De gevels van de moskee bestaan uit betonnen kolommen, waartussen metselwerk in een bijzonder blokverband is geplaatst. De plint van het gebouw bevat veel glas, om het gebouw een uitnodigend karakter te geven.*

*De moskee herbergt uiteenlopende functies als een bibliotheek, een conferentiezaal en een winkel. De twee bovenste verdiepingen zijn bestemd voor de gebedsruimte. Het interieur is opgedeeld in drie 'ringen'. De buitenste ring bevat de ondersteunende functies, terwijl de kernfuncties in binnenste zijn ondergebracht. Beide ringen zijn gescheiden door een kolommengalerij, die dient als verkeerszone. Het gebouw wordt uitgerust met een vrijstaande, 'stille' minaret."*

De moskee is een zelfstandige gemeenschap. Er is een overkoepelende organisatie in Den Haag en een beperkte samenwerking met andere Turkse gemeenschappen. "Dat zou wel wat meer kunnen zijn" aldus Ibrahim. De huidige moskee omvat o.a. een kantine, een winkel waar Turkse levensmiddelen worden verkocht en natuurlijk een gebedsruimte. Opvallend in de kantine was het bord waarop aangegeven de gebedstijden. Vijf keer per dag vindt het gebed plaats aangekondigd door de gebedsoproep, de Adhan, door de mouazzin. Ook wij hoorden die oproep alvorens ons zelf naar de gebedsruimte te begeven: De tekst van de Adhan is als volgt:

*Allahoe Akbar, Allahoe Akbar, Allahoe Akbar, Allahoe Akbar  
 Ashadoe ella ilaha illallah, Ashadoe ella ilaha illallah  
 Ashado anna Moehammadarrasoel ALLAH,  
 Ashado anna Moehammadarrasoel ALLAH,  
 Hayya 'alassalaah, Hayya 'alassalaah  
 Hayya alalFalaah, Hayya alalFalaah  
 Allahoe Akbar, Allahoe Akbar  
 Laa ilaha ill ALLAH*

---



In het Nederlands:

*Allah is de grootste, (4x)*

*Ik getuig dat er geen God is dan Allah (2x)*

*Ik getuig dat Mohammed Allah's gezant is (2x)*

*Haast u naar het gebed (2x)*

*Haast u naar het welslagen (2x)*

*Allah is de grootste (2x)*

*Er is geen God dan Allah.*

Het zal voor ons allen een bijzondere ervaring zijn geweest dit gebed mee te maken. Veel rituelen bleven ons onbekend en toch was het uitermate boeiend de sfeer van het gebed te ervaren. De imam die in de Mihrab (de gebedsruimte, natuurlijk naar Mekka gericht) woordzingend de teksten uitspreekt, de 6 aanwezige gelovigen die de rituele handelingen uitvoeren en de voelbare sereniteit. (Een sjiïet bidt overigens drie keer per dag en raakt met zijn voorhoofd niet de grond maar een kleitabelt aan.)

Daarna volop gelegenheid om vragen te stellen en die kwamen er dan ook. Veel vragen waren vermoedelijk ingegeven door onbekendheid met het Islamitisch geloof. Belangrijk was de vraag naar het verschil tussen soennieten en sjiïeten. Het antwoord van Oktay beperkte zich tot een verwijzing naar de opvolgingsproblemen na de dood van de Profeet. Voor een wat breder begrip daarom:

*Van alle moslims op deze wereld is 90 procent soenniet, tien procent is sjiïet. Soenniet is afgeleid van het Arabische woord voor traditie, sjiïet komt van de woorden 'Shi'at Ali' – de partij van Ali. Het schisma tussen beide groepen is religieus en cultureel en wordt vaak vergeleken met de tegenstelling katholiek-protestant binnen het christendom.*

*De scheuring ontstond onmiddellijk na de dood van de eerste moslim, de profeet Mohammed in het jaar 632. Tijdens de vraag wie Mohammed moest opvolgen als kalief, leider van de moslims, koos een meerderheid voor Abu Bakr, een vertrouweling van de profeet. Maar een groepje mannen was juist voor Ali, de neef van Mohammed die getrouwd was met de dochter van de*



*profeet, Fatima. Ali's afwijzing zette kwaad bloed bij zijn aanhangers. In het jaar 656 werd Ali uiteindelijk toch kalief, de vierde sinds de dood van Mohammed. Vijf jaar later werd hij evenwel vermoord. Hoessein, een zoon uit het huwelijk tussen Ali en Fatima, nam de strijd voor de leiding van de moslimwereld over. Maar hij werd in het jaar 680 verslagen en vermoord in het Irakese Kerbala door het leger van een soenniet die inmiddels zelf kalief was geworden. De moord op Hoessein door mede-moslims staat centraal binnen het sjiitische geloof. Door te sterven betaalde Hoessein voor de zonde van anderen, zo menen sjiieten. Vanzelfsprekend wordt hier vaak de vergelijking gemaakt met de kruisiging van Jezus, een gebeurtenis die centraal staat binnen het christendom.*

*Soennieten staan zeer vijandig ten opzichte van deze, wat zij beschouwen als, Hoessein-verering. Binnen de soennitische traditie staat juist een extreme vorm van monotheïsme centraal. Oftewel: Alleen god mag aanbeden worden; alles dat maar een beetje ruikt naar verering van iets anders is strikt verboden.*

*Sjiieten geloven ook in de theorie van de twaalf imams. Voor soennieten is een imam simpelweg een geestelijke waarvan er duizenden zijn, maar sjiieten kennen slechts twaalf Imams. Ali was de eerste, de andere elf zijn zijn afstammelingen. De tiende en elfde imam liggen begraven in Samarra in Irak, in de Gouden Moskee. De twaalfde imam werd ook geboren in Samarra maar sjiieten geloven dat hij in het jaar 873 in een kelder verdween. Sindsdien wachten sjiieten op de terugkeer van de twaalfde imam, die de Mahdi-imam wordt genoemd. Hij zou volgens het sjiitische geloof momenteel ergens rondwaren en naar de gebeden luisteren. Ook veel soennieten geloven in de terugkeer van de Mahdi-imam; radicale soennieten beschouwen de sjiitische imam-cultus daarentegen als een belediging aan het adres van god en de profeet Mohammed. Er bestaat echter ook een groot aantal overeenkomsten tussen soennieten en sjiieten. Beide richtingen geloven dat Mohammed de laatste profeet is, ze gebruiken dezelfde koran en ontmoeten elkaar in Mekka tijdens de hadj, de jaarlijkse bedevaart naar Mekka.*

*Er zijn slechts vier landen ter wereld met een sjiitische meerderheid: Iran (93 procent), Bahrein (70 procent), Azerbeidzjan (65 procent) en Irak (60 procent). Alle andere moslimlanden kennen een meerderheid van soennieten. Jemen en Libanon hebben een grote sjiitische minderheid, respectievelijk 40% en 35%.*

---

Zijdelings kwam ook de rol van de vrouw in de Islam aan de orde. In de gebedsruimte dienen vrouwen zich achterin op te stellen als er geen aparte ruimte voor hen is. (Wat in de nieuwe moskee wel het geval zal zijn.) Oktay gaf daar twee redenen voor: de rituelen vereisen bepaalde fysieke vaardigheden die mannen gemakkelijker kunnen uitvoeren dan vrouwen, en de te zichtbare nabijheid van vrouwen kunnen sneller kwalijke gedachten bij mannen oproepen.

Een andere vraag behelsde de multiculturele samenleving. Vooral de aanwezige jongeren staan daar positief tegenover. Hoewel Ibrahim daar aan toevoegde dat het de laatste tijd er wel op lijkt dat de westerse maatschappij minder tolerant is geworden tegenover moslims. Zeker na 9/11 en de opkomst van Wilders, en vooral door de aandacht die daar aan is besteed in de media voelen veel moslims een toegenomen afkeer tegen de Islam.



(Een beetje vreemd vond ik de vraag over integratie: waarom dan op het mededelingenbord een bericht in het Turks was geschreven. Neem van mij aan dat op het mededelingenbord van de Hollandse club in New York hetzelfde in het Nederlands gebeurt en niemand aan de integratie van expats twijfelt.)

Ook werd gevraagd naar de versieringen in de moskee. Het is een misverstand te denken dat binnen de Islam afbeeldingen van personen en dieren niet zijn toegestaan. Zo zijn er talloze afbeeldingen van bijvoorbeeld de profeten Abraham en Mohammed bekend. Wel is het zo dat die alleen gebruikt mogen worden in een niet-religieuze context. Daarom worden zij nooit aangetroffen in moskeeën. Dat verklaart ook het ontstaan van de schitterende geometrische vormen of arabesken. Soms bloemen voorstellend, soms



*Een kalligrafisch paneel (eind 18de - begin 19de eeuw) dat luidt: "God, er is geen god dan Hij, de Heer van zijn profeet Mohammed (vrede zij met hem) en de Heer van alles wat er is gemaakt".*

teksten uit de Koran of de hadieth, de overleveringen van de woorden van de profeet. Juist door het niet toestaan van afbeeldingen van mens en dier in de moskee kon ook de kalligrafie zich tot een ongekend hoog niveau ontwikkelen.

De huidige imam is nog maar enkele maanden in Doetinchem en beheerst het Nederlands nog niet. Hij is door de Turkse kerkelijke organisatie uitgezonden. De lokale gemeenschap heeft daar geen invloed op gehad. Ibrahim verwoordde de taak van de imam als volgt: "Omdat hij maar 5 keer per dag het gebed moet leiden hoeft hij maar 1 uur per dag te

werken." In de praktijk lijkt dat wel anders te zijn. Ook hij houdt zich bezig met pastorale taken die de christelijke zielzorgers ook verrichten.

Na het beantwoorden van de vele vragen werden wij verrast met een proeverij van heerlijke Turkse gerechten, daags tevoren gemaakt door vrouwen uit de Turkse gemeenschap. Geheel in de lijn van hun cultuur waren zij afwezig tijdens deze avond. Waardoor de Lions als vanzelf behoed werden voor het krijgen van "kwalijke gedachten"...

Al met al een buitengewoon interessante avond, waar veel Lions ongetwijfeld een iets bredere kijk hebben gekregen op een godsdienst en cultuur die dichter bij ons gekomen is, maar toch nog zo ver weg lijkt te zijn.

**HB**

(Wie meer over de Islam wil lezen kan ik van harte aanbevelen: Karen Armstrong : "Islam, geschiedenis van een wereldgodsdienst" en "Mohammed, een biografie" of Tom Holland: "Het vierde beest, God, de strijd om de wereldmacht en het einde van de oudheid". HB)

## DE 10 MINUTEN VAN ARNOLD VAN DER GOOT

Ook Arnold vraagt zich verwonderd af hoe hij in 10 minuten zijn leven de revue kan laten passeren maar belooft wel zich aan die tijd te houden.

Zijn doopsgezinde vader dreigde in WO1 onder dienst te moeten en besloot om dat te ontlopen naar Indië te gaan. Zijn moeder was een particulier verpleegkundige die dacht daar ook een uitdaging te vinden. Een ontmoeting die er toe leidde dat Arnold zijn eerste jaren op Java doorbracht en een eerste gevoel van bewustzijn kreeg. Na een verblijf op Sumatra keerde het gezin terug naar Nederland waar het via Apeldoorn in Vlaardingen belandde.

In zijn HBS-tijd raakte Arnold mateloos geïnteresseerd in modelautootjes en -vliegtuigen. Het kostte hem een jaar extra HBS. Aansluitend volgde hij gedurende een jaar de Haarlemse MTS-opleiding vliegtuigbouw, doch de oorlogsomstandigheden dwongen hem tot een periode van onderduik, waarbij hij het voordeel had dat hij 4 zussen had die allemaal verpleegkundige waren waardoor hij een veilige interne onderduikplek kreeg. Hij kan zich de hongertochten uit die tijd nog herinneren.

Via een HBS-leraar die tevens repetitor was in Delft kreeg hij de gelegenheid om zijn tekort aan wiskundige kennis bij te spijkeren en kon hij uiteindelijk zijn studie in Delft beginnen. Hij heeft daar in 1949 zijn kandidaats gehaald, maar de studie afgebroken wegens de dreigende dienstplicht. Na de oproep daarvoor heeft hij vrijstelling gevraagd (maar niet gekregen) en later uitstel. Hij stond aan het begin van een periode waarin hij auto's begon te maken, mede dankzij een ontwikkelingskrediet van Economische Zaken. (Uiteindelijk heeft hij toch 4 maanden in dienst gezeten en het in die korte periode geschopt tot luitenant.)

Mede dankzij het krediet dacht hij een proefserie van 20 (zelf ontworpen) auto's te kunnen maken. Het zijn er uiteindelijk 4 geworden, die dan wel met een heuse persconferentie werden gepresenteerd. Helaas is het project niet erg succesvol geworden. Hoewel er proefrijders waren, er zelfs een systeem werd bedacht om de auto's per dag te verhuren is de productie een stille dood gestorven alhoewel de lening nog wel rentevrij kon worden afgelost. (Het zgn. Shelterproject is echter de moeite meer dan waard om [elders in het bulletin](#) uitgebreider aan bod te komen.)

---

Na deze autodroom bekleedde Arnold een tijdlang de functie van docent aan de HTS in Zwolle. Het is tekenend voor hem dat hij zich in die periode samen met een andere docent, een psycholoog, bezig hield met het verschijnsel denkprocessen en daar eigen ideeën over ontwikkelde.

Zijn komst naar de Achterhoek is verklaarbaar uit o.a. zijn drang auto's te ontwerpen. De Achterhoek was immers een gebied waar veel ijzerfabrieken stonden en hij dus alle gelegenheid had om daar zijn zelf ontworpen "Shelter" te construeren. Maar Arnold heeft veel meer dingen ontwikkeld, zo niet uitgevonden. Denk aan de DRU waarvoor hij kachels ontwierp en later, na de ontdekking van de gasbel, de eerste gaskachels. En Arnold is heel stoïcijns als hij -ongetwijfeld ook uit eigen ervaring- zegt dat bij het bedenken van nieuwe projecten de meeste dingen mislukken en slechts sommige niet. Maar dat is dan wel heel erg leuk. Zo heeft hij een plaatbewerkingsmachine op zijn naam staan, evenals een elektrische invalidenwagen en wat te denken van een golfballenwasmachine...

Dat plannen maken en die ook realiseren tot op latere leeftijd door kunnen gaan, bewijst hij wel met zijn laatste project tot nu toe: het huis waar hij samen met Hascha nu woont!

**HB**

---

## RUUD WINK 25 JAAR LIONSLED



Op de taphap van 21 maart werd Ruud Wink gehuldigd voor zijn 25-jarig lidmaatschap van de Lionsclub.

Secretaris Peter Bob Peerenboom speldt hem hier de bijbehorende versierselen op.

---

## DE VERJAARDAGSKALENDER

DE AFGELOPEN MAAND		
22 maart 2012	<i>Theo Kamps</i>	78 jaar
23 maart 2012	<i>Henk Dijk</i>	58 jaar
12 april 2012	<i>Han Meibergen</i>	65 jaar
<i>Alsnogmaals gefeliciteerd!</i>		

DE KOMENDE MAAND		
19 april 2012	<i>Rob Harding</i>	49 jaar
26 april 2012	<i>Jos Niesink</i>	62 jaar
9 mei 2012	<i>Rien ter Brugge</i>	81 jaar
11 mei 2012	<i>Hans Kietselaer</i>	64 jaar
<i>Fijne verjaardag!</i>		



## WERKEN VOOR SAILING KIDS

### Verslag project Goede Doelen Sailing Kids

De tweede klassen van Mavo afdeling van het Metzo College in Doetinchem zijn afgelopen maanden in de weer geweest met het project Goede Doelen.

In samenwerking met Marja (vrijwilligster Sailing Kids), Henk en Jan van de Lions Club Doetinchem en de docenten Jeannette en Aloys is hiervoor een speciaal lessenpakket samengesteld.

Marja heeft een inleidende presentatie gehouden over de organisatie Sailing Kids en wat Sailing Kids kan betekenen voor ernstig en/of chronisch zieke kinderen en hun familie. Aan de hand van voorbeelden heeft ze duidelijk gemaakt wat we ons moeten voorstellen bij chronisch ziek zijn. De leerlingen waren zichtbaar onder de indruk van hetgeen ze zagen en de toelichting die Marja gaf.

Daarna hebben de leerlingen zich verdiept in het fenomeen Goede Doelen in het algemeen en Sailing Kids in het bijzonder.

Omdat we een VMBO-school zijn, was de gedachte om zelf de handen uit de mouwen te steken en producten te maken met als doel die te verkopen. De opbrengst moest in zijn geheel ten goede komen aan Sailing Kids.

### **Wat hebben we gedaan?**

Een groep leerlingen heeft appelflappen gebakken, en een groep heeft vogelnestkastjes en voederhuisjes gemaakt.

De Lions Club Doetinchem heeft een mooie bestelling geplaatst.

Ook de leerlingenraad van het Metzo College is ingeschakeld. Via de afdeling consumptief zijn appeltaarten gebakken.





Sommige leerlingen hebben in een weekend zelf spontane acties ondernomen om geld te verzamelen.

Een projectmiddag zijn we naar de bioscoop geweest en hebben een aangrijpende film gezien over een chronisch ziek kind. De film en het gebruik van de zaal is gesponsord door de Gruitpoort. Gerrit Poelman trad geheel belangeloos op als operator.



Woensdag 21 maart hebben de leerlingen enkele chronisch zieke kinderen en hun ouders geïnterviewd. Dit was voor een groot aantal leerlingen een heftige ervaring. Ze waren erg onder de indruk dat de kinderen, ondanks hun chronisch ziek zijn, toch zo positief in het leven staan. Ook werd duidelijk welke belangrijke en moeilijke rol de ouders hebben.

Omdat voor sommigen het vervoer van huis naar onze school een probleem was heeft de Lions Club het vervoer geregeld, waarvoor nog hartelijk dank.

Van dit hele project maken de leerlingen van klas 2A en 2B van het Metzo College een verslag.

Woensdag 28 maart hebben we symbolisch het bedrag van ruim 1.800 euro overhandigd aan vrijwilligster Marja van Sailing Kids. Het was een leerzaam project met een mooi eindresultaat.

Onze dank gaat uit naar Jan en Henk van de Lions Club, Marja namens Sailing Kids en natuurlijk onze klassen 2A en 2B van het Metzo College voor hun inzet en betrokkenheid.



Jeannette en Aloys



## WAT EEN LAND HEBBEN WE TOCH!

Laat ik het maar vast vertellen, het is uiteindelijk allemaal goed afgelopen.

Maar de Sri Lankaanse vluchteling die voor zijn opleiding stage loopt in het wijkcentrum waar we elke dinsdag repeteren, zei het naderhand ronduit: "Bij ons gaat zo iemand gewoon dood."

En achteraf bezien had Julia ook statistisch gezien maar weinig kans dat ze het zou overleven.

Mijn buurmeisje vertelde me in tranen, toen ik haar met de auto naar haar veilige thuis bracht, dat ze het meest ontgaan was door het feit dat er helemaal geen aankondiging was geweest: "Een hartaanval begint toch met dat iemand zich niet goed voelt?"

Maar het was geen hartaanval en het begon ook eigenlijk niet. Het was er ineens. Om 22.03 uur. Ik weet het, want ik keek op de klok toen ineens iemand riep: "Julia!" Die iemand was Jos, haar man, die naast haar had gezeten toen ze ineens, zonder klank, van haar stoel was gegleden.

En ik zeg het maar, ik ben niet goed in dit soort crisissituaties. Ik heb de reanimatiecursus van de Lionsclub ook niet gevolgd; ik stond dus machteloos. Een lullig gevoel voor iemand die de hele avond de leiding en het hoogste woord had gehad. Als het er echt op aan komt heb je blijkbaar niets te bieden.

Maar uitgerekend de vrouw die je een groot deel van de avond met alles wat aan vakmanschap in je zit, hebt bestookt met tips en trucs om haar rol vorm te geven en waarvan je in stilte hebt bedacht: "Dat wordt niet wat." stormt naar voren en begint meteen de juiste dingen te doen. Geholpen door een andere speelster, die verpleegkundige blijkt te zijn (nooit geweten!), begint voor mijn ogen, binnen de minuut, real time en real life, de reanimatie!

Peter, de welzijnswerker die ook als speler aan het openluchtspel deelneemt, heeft op dat moment met de telefoon van het centrum 112 al te pakken ("Niet mijn mobieltje, dan krijg ik de landelijke alarmcentrale, met deze zit ik meteen in de regio.") en ik hoor hem in de telefoon zeggen: "Een hartstilstand." Ik vraag mij in een flits af hoe hij dat zo zeker weet. "Aan de huidskleur." legt hij me later uit.



Ondertussen begint er een scheiding te ontstaan in de groep van 30 spelers. De jongste pubers, nu al in tranen, worden door wat oudere spelers naar een andere ruimte gebracht, weg van de gebeurtenissen die niet voor hun ogen bestemd zijn. Twee vrouwen ontfermen zich over Jos en zorgen dat hij een plek dicht bij Julia krijgt. Anderen delen met elkaar de schrik en ook zij trekken zich terug uit de centrale ruimte.

Een vrouw belt met haar man en zegt hem direct te komen. Hij blijkt huisarts. Van buiten komen de twee spelers die na de melding aan 112 de defibrillator uit het kastje konden halen en zij beginnen direct aan de installatie van het apparaat.

22.06 uur. Ik overdrijf dat niet. Binnen 3 minuten na de hartstilstand zie ik de blauwe lichtflitsen van de eerste ambulance. Later komt een tweede ambulance aanrijden. Standaard procedure bij hartfalen: twee ambulances want daarbij zijn minimaal vier hulpverleners nodig.

De mensen van de eerste ambulance zien dat de reanimatie in goede handen is -één persoon reanimeert, een ander telt steeds tot 30, een derde zorgt voor kunstmatige beademing- en beginnen de hulpverlening uit te breiden: hanteren de defibrillator en leggen infuus aan.

22.10 uur: Vier(!) agenten komen binnenlopen en overleggen met ambulancebroeders en beheerder waar zijn van dienst kunnen zijn.

22.15 uur: Nog eens vijf mannen komen binnenlopen en aan heel hun houding en de blik in hun ogen is te zien dat zij *hulpverleningsfähig* zijn. Later begrijp ik dat zij gereageerd hebben op een SMS-alert voor re-animatoren.

Binnen twaalf minuten zijn er dus vanuit het niets zestien getrainde hulpverleners ter plekke die elkaar niet in de weg lopen, maar die in alle rust en met beroepsmatig overzicht, elkaar afwisselend, de hulpverlening aan zowel het slachtoffer als aan de direct betrokkenen oppakken. Een jonge agent vraagt naderhand aan de groep achterblijvers: "Als er iemand onder u is die met slachtofferhulp wil praten, dan kunnen we dat nu voor u regelen."

Als ik even echt nadenk kan ik zomaar diep onder de indruk zijn van wat we in dit landje samen voor elkaar kunnen boksen.

Theo Soontiëns

---

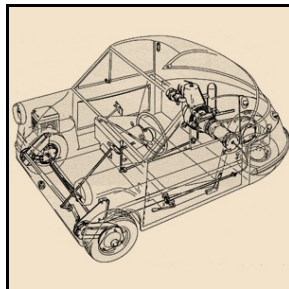
## HET SHELTERPROJECT VAN ARNOLD VAN DER GOOT.

Tijdens “de 10 minuten van” heeft Arnold op de hem eigen bescheiden wijze gerefereerd aan de door hem begin jaren 50 ontworpen auto. Ik vroeg hem na afloop of hij daarvan nog een foto had. Nee, want hij had al zijn oude spullen aan het archief van Terborg gegeven. Jammer, want wat zou het leuk zijn iets zichtbaars te hebben van dit boeiende verhaal. Eenmaal thuis toch maar wat op internet rondgekeken, en warempel in vrij korte tijd kwam ik een schitterende kleurenfoto tegen van deze geheel zelf ontworpen driewieler.



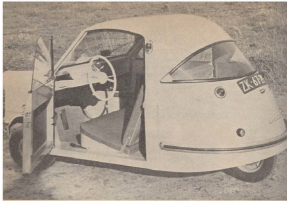
(Overigens ook op te diepen in het Lionsbulletin van november 2005. ThS.)

Nog een uurtje surfend kwam er hier en daar nog meer boven water. Een foto (jammer genoeg zwart-wit) met auto en Arnold zelf, een paar bouwtekeningen van de andere foto's die een heuse vereniging DWAC dwergautoclub. Het logo de Shelter. (Arnold is bijzondere club.) Maar het vond ik toch wel een heel het blad Auto- & geheel gewijd aan de ook bijzonder treffende en typerende opmerkingen over Arnold zelf. Ik vond het direct een juweel van een stuk. De bescheidenheid van Arnold ten spijt is het niet meer dan vanzelfsprekend dat dit verhaal aan de vergetelheid ontrukkt wordt en eer doet aan de geweldige persoonlijkheid die Arnold al zo veel jaren in onze club is.



auto en diverse prachtig beeld geven. Zo vond ik dat er een bestaat, de van de club voert zelfs erelid van deze meest bijzondere lang artikel uit 1958 in Motortechneik, Shelter. Daarin staan





*Dit kijkje in het interieur laat al wel vermoeden dat de "Shelter" een zeer behoorlijke zitruimte voor twee personen bied! De vaste portier ramen hebben uitzwenkbare driehoekige ventilatieruitjes vooraan. Voor de o.i. al te kleine wielmaat heeft de ontwerper een alleszins verdedigbare meervoudige motivering.*

## ***Te primitief ?***

Met een heel simpel, overdekt en meersporig vehikel het middel tot goedkoop privé-motorvervoer verschaffen aan de tallozen, die ook van de kleinste auto de aankoop-, bedrijfs- en onderhoudskosten niet kunnen betalen, maar toch hunkeren naar een grotere stabiliteit en betere bescherming tegen weer en wind dan een tweewieler bieden kan - ziedaar een fascinerende gedachte welke, reeds vele jaren lang en door de gehele beschaafde wereld heen, amateur- en beroepstechnici aan het denken en overleggen, tekenen en knutselen, ontwerpen en bouwen heeft gezet! Praktisch al deze plannen zijn reeds in een vroegtijdig ontwikkelingsstadium gestrand, namelijk wanneer hun geestelijke vaders begonnen te beseffen wat er technisch en financieel alzo vastzit aan het ontwerp van een voldoende degelijk karretje dat, zonder al te primitief te zijn wat aspect, comfort of prestaties betreft, in fabricageprijs en exploitatiekosten ver genoeg beneden het laagste automobielniveau blijft!

Tot de landgenoten die in de jongste wereldoorlog, tijdens de bezetting van Nederland, door het bovenbedoelde denkbeeld aan het prakkizeren en experimenteren werden gebracht, behoorde de modelvliegtuigbouw-enthousiast A. van der Goot, leerling der Haarlemse M.T.S., afd. vliegtuigbouw, van 1942 tot 1944, in welk jaar het voor 21-jarige jongelingen een tikje te riskant werd om geregeld in een schoollokaal voor het grijpen van onze tegenwoordige Oostelijke NAVO-partners te zitten....

vraagt

Ir. W. v. WAMELEN

*Nederlands ontwerp van een "Minimum-mobiel", bedoeld voor nog een andere markt dan de autoscooter. Proefserie van 20 stuks in de maak . Richtprijs van f 2500 lijkt nog wat te hoog.*

We moeten nu even op de gang van zaken vooruitlopen met de vermelding, dat de heer Van der Goot na de bevrijding overschakelde op de Technische Hogeschool, alwaar hij in '49 zijn kandidaatsexamen deed, ook weer op vliegtuigbouwkundig gebied. Er volgden drie jaar praktijkervaring bij de K.L.M. op Schiphol. Daarna 2 jaar in een technische functie bij de Rijksluchtvaartdienst. In de tussentijd (1953) werd aan de T.H. de ingenieurstitel behaald.

Laten we direct aantekenen, dat de heer Van der Goot van meet af geen miniatuur-auto voor ogen heeft gestaan maar een nog simpeler voertuigje, misschien het beste te definiëren als "een overdekte bromfiets op meer dan twee wielen". Hij is trouwens in feite begonnen met twee, naast elkaar geplaatste fietsframes door een aantal buizen te verbinden. Men zat op de buis die door de trapasgaten was gestoken en leunde tegen een U-vormig gebogen pijp welke met haar omgezette uiteinden in de zadelpengaten werd geklemd. Het stuur

was aan de bovenste, en de pedalen waren aan de onderste (gebogen) verbinding der beide balhoofden bevestigd. Toen men op dit geraamte eenmaal de nodige (duraluminium!) beplating voor het maken van een gesloten carrosserietje had aangebracht, bleek deze met relatief weinig versteviging sterk genoeg te kunnen worden gemaakt om de buizen er onder grotendeels overbodig te doen zijn; er ontstond, met andere woorden, een zelfdragende carrosserie.

In zijn vrije uren heeft de heer Van der Goot tot eind '52 aan dit apparaat geschetst en gesleuteld, dit laatste in de smederij van Dalmeijer te Rijk (niet ver van Schiphol alwaar o.a. drie verschillende motoren, benevens diverse wielmaten en veersystemen werden beproefd.

De ervaringen met een en ander waren van dien aard, dat het zowel nodig als de moeite waard leek te zijn om aan het project - tot dusver nog weinig meer dan pretentieuze liefhebberij met een zakelijke bedoeling helemaal op de achtergrond - een grondige technisch-economische studie te wijden, teneinde langs die weg te geraken tot een meer definitief, volledig verantwoord ontwerp van een vehikel dat **reeds in kleine aantallen** goedkoop te produceren zou zijn. De auctor intellectualis kreeg van Prof. van der Neut gedaan, dat deze studie als een gedeelte van de taak voor het laatst T.H.-jaar werd geaccepteerd, en hij gebruikte als basis ervoor een uitvoerige analyse der exploitatiekosten van een kleine auto, ten aanzien van elke post overwegend hoe daarop het beste en het meeste te bezuinigen zou zijn bij een voertuigje waarvoor hij een serie minimumeisen op het gebied van accommodatie, comfort, prestaties, enz. had opgesteld, zoveel mogelijk in cijfers.

De analyse verwerkend in combinatie met dat eisenprogramma, en bij de keuze van elk constructiekenmerk de ene doelmatigheidsoverweging zorgvuldig afwegend tegen de andere, kwam de heer Van der Goot tot de

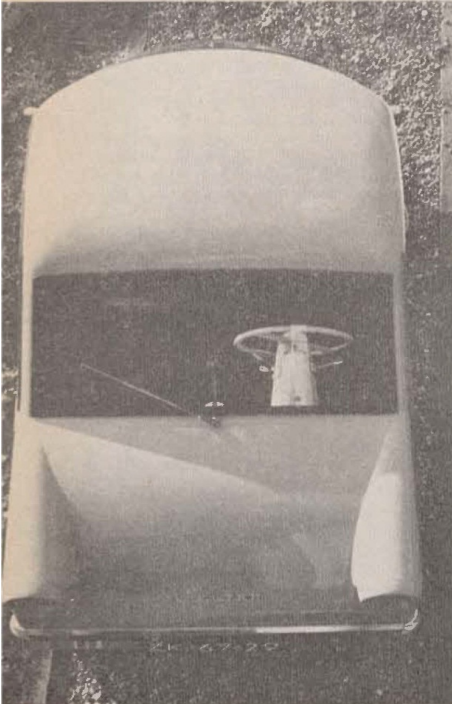
bouw van een driewieler met het aangedreven wiel achter, voldoende ruimte biedend aan twee naast elkaar gezeten personen, die door twee relatief grote portieren toegang hebben tot de zelfdragende, geheel gepuntlaste carrosserie van plaatstaal. Verdere bijzonderheden komen zo straks nog aan de orde.



*Na het omhoog zwaaien van het achtersteven-plaatwerk is de eenvoudige machinerie goed toegankelijk. Rechts het motorkoppeling-versnellingsbakaggregaat, waarop het gezicht hier grotendeels belemmerd wordt door de rechtopstaande cilindrische knalpot. Goed te zien is, naast het achterwiel, de tevens als wieldraagarm fungerende oliebadkettingkast. Let verder op de berging van het reservewiel.*

Het tijdstip brak aan waarop – wilde men verder gaan – van alle onderdelen werk-tekeningen moesten worden vervaardigd, hetgeen weldra niet meer in de vrije tijd van een luchtvaart-technische functie was te doen. Daarom werd, o.a. met familie-deelneming, in 1953 een firma opgericht met het doel, de produktie en de verkoop van het, inmiddels “Shelter” gedoopte, wagentje in N.V.vorm voor te bereiden. Wat die helaas Engelse naam

betreft, menen we, dat hij nogal goed gekozen is, zowel wegens de bescheiden betekenis van "Onderdak" als omdat het woord op dezelfde manier in het gehoor ligt als scooter en brommer.



*Uit het bovenaanzicht en de van terzijde genomen foto kan het frontaal aspect van de "Shelter" zo ongeveer worden afgeleid. De koplamp-"kokers" verlopen zuiver horizontaal. Let op de keurige inkapseling van de stuurkolom, door de schuinstaande voorruit heen zichtbaar.*

Bij de ontwikkeling van het karretje deed zich nog een merkwaardige complicatie voor, doordat geen doelmatig in de algehele conceptie passende éencilinder tweetaktmotor van bestaand fabrikaat kon worden gevonden.

Wie de zo rustige, kalme ir. van der Goot persoonlijk kent, heeft wel een idee van de volslagen gemoedsrust waarin deze besloot om dan zelf maar over te gaan tot het ontwerp van een motor met koppeling en versnellingsbak, welk aggregaat op het stuk van eigenschappen in inbouwmaten precies zou passen bij de rest der constructie. Nogal geen kleinigheid! Het werd een 228 cc éencilinder tweetakt met omkeerspoeling, luchtkoeling door axiale turbo-ventilator, en aangebouwde Bosch dynastartinstallatie (12 Volt). Maximaal vermogen opzettelijk beperkt tot 8 pk bij 4200 omw/min. De koppeling is van het automatisch werkende centrifugaal type, en de versnellingsbak heeft drie overbrengingen vóóruit, een achterruit, met een speciale vrijwielinrichting voor gemakkelijk schakelen. Bij de technische dressuur van deze motor werd veel medewerking ondervonden van de Shell-Nederland en het Laboratorium voor Verbrandingsmotoren der T.H.

We belanden hiermee bij het punt dat voor ons boekdelen spreekt ten gunste van het werk van dhr. Van der Goot nl. de steun welke hij in minstens twee opzichten heeft gekregen van officiële instellingen die daarmee, in gevallen als deze, niet overdreven royaal plegen te zijn, t.w. het Departement van Defensie en dat van Economische Zaken.

Onder meer dank zij de bijstand van Prof. Ir. J. J. Broeze bleef de vertraging in het "Shelter"-project wegens militaire dienst van de heer Van der Goot tot vier maanden beperkt, en verder beschikte het Ministerie van Economische Zaken gunstig op een aanvraag om een ontwikkelingskrediet, toen het eerste prototype rééd en de motor in het Laboratorium van de Rijksnijverheidsdienst danig aan de tand was gevoeld. Toevallig weet schrijver dezes iets af van de eisen waaraan een

aanvrager moet voldoen om voor een dergelijk krediet in aanmerking te komen; de desbetreffende afdeling van het ministerie gaat met deze zaken nèt over twaalf nachten ijs.

Dit krediet, en financiële deelneming door anderen, maakten het mogelijk, een proefserie van 20 stuks op stapel te zetten, toen ook met het tweede prototype de nodige ervaring was vergaard. Na twee jaar doelbewust-“rücksichtslos” gebruik doet het thans nog voortdurend dienst.

Het is naar onze mening heel juist gezien om van zoveel mogelijk onderdelen voor de proefserie-wagentjes de fabricage uit te besteden bij daartoe goed ingerichte bedrijven zulks mede ter voorbereiding van de werkwijze die ook later zal worden toegepast indien het tot definitieve serieproductie komt. In het kader van dit systeem krijgt de opdrachtgever immers de feitelijke beschikking over het uitgebreide machinepark en de grote, op menig gebied specialistische ervaring der verzamelde onderdelenleveranciers. De motorversnellingsbakcombinaties zijn, geheel gemonteerd, geleverd door S. B. S. te Haaksbergen, maar er kwam aan de vervaardiging en de uitrusting met apparatuur nog een dozijn andere bedrijven aan te pas, waarvan drie (onvermijdelijk) in het buitenland. Het aantal leveranciers voor de rest van het wagentje is nog veel groter.

Direct verband met deze uitbestedingspolitiek houden de redenen waarom de Firma van der Goot zich drie jaar geleden te Terborg heeft gevestigd. De Achterhoek is van oudsher een district met een relatief wijdvertakte metaalbewerkingsindustrie waarvan vele bedrijven klein genoeg zijn om waarde te hechten aan opdrachten van nog zeer bescheiden omvang, zoals voor de proefserie “Shelters”, en .... om te hopen op een vervolg dat de klant in kwestie tot een belangrijke afnemer zou maken!

Tot de weinige onderdelen die in eigen bedrijf zijn – en zullen blijven worden – vervaardigd, behoort de kap, het enige stuk

carrosserieplaatwerk dat zowel in de lengte als in de breedte gebogen is en waarvoor, in verband daarmee, een kleine hydraulische pers werd gebouwd. Dit werktuig, een paar elektrische puntlas-apparaten en enige montage-gestellen vormen de meest in het oog vallende outillage van het loodsje waar men thans de 20 “Shelters” assembleert uit de gereed liggende voorraad onderdelen, terwijl daarbij de, reeds voor een bescheiden serieproductie bestemde mallen en gereedschappen op hun doelmatigheid worden beproefd.

Wat de karretjes zelf betreft, kan uiteraard met de grondigste beproefing van een prototype niet worden verhinderd dat zich bij de vóórserie – oftewel proefproductieexemplaren – naar alle waarschijnlijkheid nog kinderziekten zullen voordoen, althans op ondergeschikte punten. Voor het zo snel en zo economisch mogelijk opgespaard krijgen van deze kwaaltjes kwam Ir. van der Goot nu op het idee om de “Shelters” tegen een schappelijk prijsje te verhuren – in principe niet langer dan voor één dag tegelijk – aan gegadigden uit de omgeving, die slechts een motorrijbewijs nodig hebben om met dit, minder dan 400 kg wegende, wagentje te mogen rijden. Ziehier een denkbeeld dat door iedere vakman die er tot dusver kennis van nam, als een trouvaille wordt beschouwd, aangenomen dat er voldoende liefhebbers voor het doel zijn te vinden (en daar ziet het wel naar uit). Stuur willekeurigen, meestal leken, op stap met een hun onbekend motorvehikel dat zij hebben gehuurd tegen een dagtarief (onafhankelijk van het aantal kilometers) en zij produceren gegarandeerd elke storing die met enige mogelijkheid te voorschijn kan worden gebracht!

Er komt in dit geval bij, dat de eerste serie motoren met een onuitgebalanceerde

enkelwangige krukas is uitgevoerd, zowel eenvoudshalve als om een trillingbron te hebben die eventueel te zwakke, in de zin van op de duur onvoldoende tegen vibratie bestand zijnde, onderdelen "sloopt" in een tiende van de tijd die daarvoor normaliter zou staan! Per saldo is het karretje systematisch op lichtheid gebouwd, met alle risico's daarvan, zij het dan dat de constructie stamt van een academisch gevormde vliegtuigbouwkundige, een type technicus dat van sterkteberekeningen heel wat méér afweet dan de gemiddelde automobielen-ingenieur.

Natuurlijk is die trillende krachtbron met de onvermijdelijk daarmee gepaard gaande herrie, niet bevorderlijk voor een gunstige indruk bij een demonstratie voor belangstellenden, al of niet uit de handel, maar de heer Van der Goot vertrouwt er kennelijk op, dat zijn explicatie van de tijdelijkheid dezer verschijnselen in voldoende mate compenseerend werkt.

Het spreekt vanzelf, dat de totale "trammelang-opbrengst" van een voldoende lange verhuurspraktijk als basis voor de nodige verbeteringsmaatregelen zal dienen.

Om thans nog even het signalement van de "Shelter" in hoofdtekken te completeren: het motor-gangwissel-aggregaat zit rechts achterin, schuin vóór het centrale achterwiel, en drijft dat aan met een ketting, waarvan de zwaar uitgevoerde oliebadkast tevens als wieldraagarm dient. Deze veert, door bij zijn schommelbeweging op-en-neer (om het verlengde der motoras) een rubber blok te verwringen. Een gelijksoortige rubber torsievering is bij de langsdraagarmen der vóórwieien toegepast. Deze constructie is hoogst eenvoudig (mede omdat de schokbrekertaak aan de eigen demping van de rubber wordt overgelaten), behoeft generlei onderhoud en kan praktisch niet defect raken, maar om na een proefrit nu te zeggen dat de Citroen DS-19 wel op z'n hydro-pneumatische lauweren mag gaan passen – neen, dat nu niet. De voetrem werkt

mechanisch op de voorwielen, de handrem dito op het achterwiel. "Wieltje" ware beter uitgedrukt, want de velgmaat bedraagt slechts 8 inch. Het carrosserietje is heel simpel uitgevoerd, maar biedt in alle drie dimensies absoluut voldoende plaats aan twee personen van fors postuur. De hoofdmaten zijn: wielbasis 1,70 en spoorbreedte 1,10 m; lengte 2,26, breedte 1,26 en hoogte 1,16 m. Het gewicht bleef beperkt tot 220 kg. De topsnelheid is momenteel ongeveer 70, met een uitgebalanceerde motor circa 80 km/ u.

Volgens een voorlopige becijfering zal de "Shelter" f 2500 à f 2600 gaan kosten, en met dit gegeven beschikbaar kunnen we nu komen tot de kernvraag van de zaak:

Is er voor het nogal primitieve wagentje tegen die prijs een zodanig afzetgebied dat men met een levensvatbaar project heeft te doen?

Laten we voor een kleine, desbetreffende beschouwing tot uitgangspunt nemen, dat – na een vakpersbijeenkomst in Terborg – twee collega's in de autoweekbladen van de KNAC en de ANWB een volkomen negatief oordeel hebben geveld, beiden met de aantekening dat dit hun oprecht speet jegens de kundige technicus en de sympathieke, bescheiden persoonlijkheid die zij in Ir. van der Goot hadden aangetroffen. "Autokampioen" bepaalde zich ertoe, op te merken dat blijkens de ervaring een dergelijke driewieler, welke volgens het blad onder de drempelwaarde van het acceptabele blijft, door het gemotoriseerde publiek niet wordt gewenst. "De Auto" spreekt van een acceptabel produkt maar huldigt een overigens gelijk standpunt. Dit toelichtend met er op te wijzen dat voor het bewuste bedrag bij de gebruikte wagenhandel een lichte vierpersoonsauto in redelijke staat verkrijgbaar is. Het KNAC-orgaan voegt hieraan toe, dat men een auto, van welk



formaat ook, niet kan losmaken uit de sfeer van reizen en trekken, waarbij moet worden voldaan aan de voorwaarde van onderhouds- en reparatieservice "overall".

Nu, wij geloven dat onze confrères, meer in het bijzonder A.W.G. in "De Auto", de zaak veel te veel uit automobilistisch oogpunt en de "Shelter" ten onrechte als een klein autootje bekijken; dat zij niet de moeite hebben genomen, zich vertrouwd te maken met de plannen en de gedachtengang van ir. van der Groot, die – de nuchterheid in persoon – zichzelf helemaal niet als aankomend automobielfabrikant ziet, nog minder als producent van tienduizend wat-ook-voor-vehikels per jaar. Op welk niveau zijn denkbeelden dienaangaande zich bewegen, blijkt wel het beste daaruit, dat de berekening van bovengenoemde richtprijs werd gebaseerd op een minimumafzet van slechts 500 stuks per jaar, terwijl de constructie van het karretje en de gereedschappen voor zijn fabricage doelmatig zijn tot niet meer dan het ongeveer tienvoudige van deze productie.

De geestelijke vader van de "Shelter" meent dat er voor een dusdanig minimummotorvoertuig een beperkte markt is als boodschappenwagentje enz. (in lokaal en streekverkeer) voor niet-gemotoriseerden, voor motorrijders en bromfietzers "op leeftijd" – en met hekel aan een auto-rijbewijs-examen! – benevens wellicht voor een aantal volwassen autobezitters die zo'n karretje gebruiken kunnen om naar hun kantoor te rijden (parkeerruimtenood!) of als transportduvelstoeljagertje voor leden van het huisgezin. Het is wel aardig om te vermelden dat enkele der eerste "Shelter"-huurders ijskoud naar plaatsen als Wildervank en Goes op en neer zijn getoerd, maar een dergelijk gebruiksdoel heeft de heer Van der Goot werkelijk nooit voor ogen gestaan!

Van de eerstbedoelde twee groepen potentiële gegadigden zullen tal van leden een heilige angst koesteren voor de aanschaffing

van een gebruikte auto terwijl de onderhoudskosten ervan zeer wel boven hun budget kunnen gaan, nog zonder dat zich al na korte tijd de een of andere lelijke tegenvaller voordoet van een noodzakelijk blijvende reparatie, die bij de aankoop niet werd voorzien. Men dient verder in aanmerking te nemen, dat de besturing van de "Shelter" generlei finesse vereist, en een service-probleem in feite niet bestaat. Aan de hyper-eenvoudige constructie van het wagentje (dat geen enkel smeerpunt heeft) kan zo goed als niets ontregeld of defect raken buiten de motor, en voor de ontsteking en carburatie van zo'n éencilinder tweetakt kan men bij praktisch iedere motorhandelaar terecht. Het is trouwens ook niet de automobiel- maar de motor- en bromfietshandel welke de logische verspreidingsorganisatie voor de "Shelter" zou vormen, en het is nu al wel gebleken dat lieden uit deze kring geenszins bijzonder kritisch tegenover het pretentieuze karretje staan.

In al deze overwegingen kunnen we ir. van der Goot wel volgen, met dit belangrijke voorbehoud echter, dat de prijs o.i. nog enige honderden guldens naar beneden zou moeten gaan. En al beseffen we heel goed, dat boven de directe produktiekosten van het wagentje, nog de ontwikkelingskosten (hier wel niet hoog maar toch evenmin verwaarloosbaar) binnen een niet te lange termijn uit de verkoopprijs behoren te worden terugverdiend - we hebben idee, dat er aan het bedrag nog wel wat "te doen" zou zijn indien men daar eerst met de afzet een eindje boven het genoemde calculatie-minimum zou komen.

Sinds de publikatie der "Shelter"-gegevens, ook in sommige dagbladen, is ir. van der Goot al benaderd door enkele firma's, deels van buiten "de branche". In hoeverre dit tot iets zal leiden, kan

uiteraard slechts worden afgewacht. Voorts heeft het contact met een paar exportbedrijven een nieuw perspectief geopend. Wegens de zéér eenvoudige bouw welke - nu die zaken eenmaal uitgedokterd zijn - de vervaardiging van het wagentje al mogelijk maakt met een vrij bescheiden metaalbewerkingsoutillage plus een dito stel assemblagegereedschap zou de "Shelter" zich goed lenen voor produktie in industrieel weinig ontwikkelde contreien waar men een ingewikkelder en geraffineerder object moeilijk aan kan. Bovendien zullen daar ook wel minder hoge eisen aan de "verfijningsgraad" van een goedkoop motorvoertuigje worden gesteld dan in het verwerende Europa.

Het voordeel voor onze landgenoot zou dan uiteraard liggen in licentieverlening op zijn constructie en in de levering van het gespecialiseerde gereedschap.

Als de lezer nu zou opmerken, dat het er vooralsnog niet naar uitziet, alsof deze nieuwe verschijning grote betekenis voor de verdere motorisering van ons land gaat krijgen, dan scharen we ons geheel aan zijn zijde - en zal ir. van der Goot er zeker naast komen staan. Maar tussen die opvatting en het standpunt dat het project geen enkele levensvatbaarheid heeft, bestaat nog wel enig verschil ....

Artikel uit Auto- en Motortechiek - november 1958

---

Nawoord van de redactie:

Dat Arnold het 55 jaar geleden nog niet zo gek bedacht had blijkt wel uit de presentatie vorige week van de [Renault Twizy](#), die op tal van punten -en zeker wat vervoersstrategische filosofieën betreft- overeenkomsten vertoont met het "karretje" van Arnold!



## COMMISSIES 2011-2012

### ● **Activiteiten**

Marnix jansen Venneboer, voorzitter  
Herman van den Broek, vice-voorzitter  
Toon Gasseling  
Hans Kietselaer  
Jan Loggers  
Kees van Wingerden

### ● **Bulletin & ICT**

Henk Breuker, voorzitter  
Henk Drost, photo-officer 1  
Henk Dijk  
Marnix Jansen Venneboer, photo-officer 2  
Han Meibergen, content officer  
Bart-Jaap Pull ter Gunne, cartoon & Puzzle  
Theo Soontiëns, bulletin

### ● **Interservice**

Toon Gasseling  
Bert Lamers

### ● **Jeugd**

Tom Jacobs, voorzitter  
Henk Dijk, vice-voorzitter  
Gerard Roelofsen, vice-voorzitter

### ● **Jumelage**

Jan van Iersel, voorzitter  
Henk Drost  
Marnix Jansen Venneboer  
Jan Kruit  
Han Meibergen

### ● **Kascontrole**

Hans Kietselaer  
Henk Drost

### ● **Leden**

Martin Liefink, voorzitter  
John Brands  
Kees van Steenbergen  
Harco Kikkers

### ● **Tail Twisters**

Henk Dijk  
Jan Jurriëns

### ● **We Serve**

Ruud Wink, voorzitter  
Jan van Iersel, secretaris  
Jos Kuijper  
Jos Niesink  
Ben Smeenk  
Kees van Steenbergen

### ● **Privileged Members**

Rien ter Brugge  
Hans Bruyn  
Wim Frommé  
Arnold van der Goot  
Theo Kamps  
Henk Kets  
Jan Kruit  
Toon van Oudheusden  
Jan Thijssen

### ● **Members at Large**

Gerard Hehenkamp

### ■ **WE SERVE - Zorg**

Aart van Silfhout, voorzitter  
Rien ter Brugge PM  
Henk Drost  
Wim Frommé PM  
Jan van Iersel  
Theo Kamps PM  
Jan Kruit PM  
Bart van der Laan  
Martin Liefink  
Jan Loggers  
Hans de Vries  
Kees van Wingerden

### ■ **Betrokken Doetinchem**

Toon Gasseling  
Bert Lamers

## AGENDA 2011-2012

- 7 september 2011 18.00 uur *Start seizoen "De Kelder"* 
- 21 september 18:00 uur *Taphap (10 minuten Herman v.d. Boek)*
- 5 oktober 2011 20.00 uur *Kees van Wingerden; zijn verhaal*
- 19 oktober 2011 18.00 uur *Taphap (10 minuten Henk Breuker)*
- 2 november 2011 20.00 uur *Mr. P. Noppen, strafrechtadvocaat*
- 9 November 2011 09.00 uur *Bezoek Rechtbank Zutphen - max 25 pers (ovb)*
- 16 november 2011 18.00 uur *Taphap (10 minuten Koos Witkop)*
- 30 november 2011 18.00 uur *Taphap in Borghuis (5<sup>e</sup> Woensdag)* 
- 7 december 2011 20.00 uur *Verhaal nieuw lid*
- 21 december 2011 18.00 uur *Taphap (10 minuten Theo Kamps)*
- 7 januari 2012 16.00 uur *Nieuwjaarsbijeenkomst in De Kruisberg* 
- 18 januari 2012 18:00 uur *Taphap (10 minuten nieuw lid)*
- 1 februari 2012 20.00 uur *W. Dekker, ex-wethouder, raadslid gemeente Ede*
- 15 februari 2012 18.00 uur *Taphap (10 minuten Wim Frommé)*
- 1 maart 2012 19.30 uur *Benefietconcert Dorsten* 
- 7 maart 2012 20.00 uur *Verhaal nieuw lid*
- 21 maart 2012 18.00 uur *Taphap (10 minuten Arnold v.d. Goot)*
- 4 april 2012 20.00 uur *Moskee & Turks Cultureel Centrum*
- 18 april 2012 18.00 uur *Taphap (10 min Marnix Jansen Venneboer)*
- 2 mei 2012 20.00 uur *Vrije avond - Event. Verhalen over de oorlog*
- 16 Mei 2012 18.00 uur *Taphap (10 minuten Hans Bruyn)*
- 26 mei 2012 13.45 uur *Uitstapje met Dorsten naar Oosterbeek* 
- 6 juni 2012 20.00 uur *Bezoek bij leden thuis (4 à 5 personen)*
- 20 juni 2012 18.00 uur *Bestuursoverdracht* 
- 29 juni 2012 19.00 uur *Sommerfest Dorsten* 
-