



COLLECTIONEUR

Auke ten Hoeve
1957

Vanaf medio tachtiger jaren ben ik beetje een collectioneur. Dat is iemand die uit liefde of uit beleggingsoverweging iets verzamelt. Het is niet bieden, maar kijken en kopen. Mijn vrouw had dat ook door naar galeries te gaan en incidenteel een schilderij te kopen. Ik was op zoek naar museale stukken met een stuk geschiedenis, maar nog niet de aandacht kreeg die het verdiende enerzijds en deze stukken los te weken uit privébezit en openbaar werden gemaakt anderzijds. Daarbij kijk je ook internationaal.

Electrische auto met laadpaal

In 1904 werden de eerste elektrische auto's als massaproduct aangeboden in USA en ook in Europa. Daarvoor reden er al elektrische auto's, maar dat waren incidentele producties.

Dat was het model Queen Victoria van het bedrijf Baker. Dat bedrijf bestaat nog steeds, maar maakt al lang geen elektrische auto's meer.

Overigens, dat model werd nadrukkelijk aangeprezen bij vrouwen. Hierdoor konden zij niet smerig worden bij het aanzwengelen van de motorauto met een slinger. Het heeft wel bijgedragen aan de emancipatie van de vrouw. Ook zij konden zelfstanig autorijden.



Het eerste exemplaar dat in de fabriek van de band rolde, is aangeboden aan Edison. Hij had nooit beseft dat zijn accu elektrisch rijden mogelijk zou maken.



Er zijn nog enkele exemplaren daarvan overgebleven en worden opgekocht door (rijke) Amerikanen en verdwijnen in particuliere collecties. Dat land is trots op deze mijlpaal in de geschiedenis.

Er was nog één exemplaar in Europa en toevallig in Nederland. Deze was zorgvuldig gerestaureerd en ook de bijbehorende laadpaal was beschikbaar (maar nog niet gerestaureerd). Deze auto reed ook op accu's. Alleen de oorspronkelijke Edison-accu's ontbraken. Maar, deze accu's zijn nog steeds beschikbaar (via veilingen). Na ruim honderd jaar werken deze accu's nog steeds.



Het is me (in 2017) gelukt om deze ene exemplaar veilig te stellen vanuit de desbetreffende privécollectie en daardoor nu voor publiek toegankelijk is. De auto dreigde verkocht te worden richting USA en zou dan voor goed verdwijnen. Mijn inzet hierbij was, dat het in een museum in Noord-Nederland kwam om het toeristisch product in dat landsdeel te versterken. Het staat nu in ['t andere Museum](#) in Leeuwarden.

SAS-jeep

De [Special Air Service](#) oftewel SAS werd in de eerste helft van 1941 tijdens de Tweede Wereldoorlog in Noord-Afrika opgericht door leutenant David Stirling. De ontstaansgeschiedenis van de SAS laat zich lezen als een jongensboek. In 1941 stond het front in Noord-Afrika sterk onder druk.

De SAS was succesvol en had een groot aandeel bij de verdrijving van de Duitsers uit Noord-Afrika. Ze groeiden uit tot een belangrijk onderdeel binnen het leger. Zij opereerde (wekenlang) achter de vijandelijke linies en brachten daar veel schade aan, waardoor de Duitse troepen verzwakten. Het waren ruige helden en het ging er niet zachtzinnig toe.

Hilter bestempelde hun als terroristen die direct gedood mogen worden. SS-eenheden deden dat, de reguliere legereenheden van Duitsland niet (ook generaal Rommel niet). Zij werden als krijgsgevangenen behandeld volgens het internationaal recht. Stirling is (als officier) gevangen gezet in [slot Colditz](#). Een TV-serie is later daarop gebaseerd.

De eerste jeeps die in USA (als proef) werden geproduceerd, zijn gedistribueerd naar Rusland (om de Russische troepen te ondersteunen) en naar Noord-Afrika (om de Engelse troepen daar te ondersteunen). Het is de SAS gelukt (op een slinkse wijze) een deel van deze jeeps te ontfutselen. Eigenhandig hebben zij dat aangepast en voorzien van zware wapens (onder andere uit vliegtuigen). Ook dat werd van andere legeronderdelen 'gejat'.



De slag om Noord-Afrika duurde tot medio 1943. Het is gelukt om een jeep te bemachtigen uit deze periode en is hersteld in de uitvoering zoals deze toen door de SAS werd gebruikt. Deze staat in het [Victory Museum](#) in Grootegast (provincie Groningen), ook om het toeristische product in Noord-Nederland te versterken. Dat museum is het nationale oorlogs- en bevrijdingsmuseum in Noord-Nederland. Dat landsdeel heeft een eigen verhaal over de periode 1944-1945.



De SAS heeft na hun werk in Noord-Afrika meegedaan aan de [landing in Italië](#) (vanuit Noord-Afrika), later bij de [operatie Overlord](#) (de landing in Frankrijk in Normandië), bij de [Slag om de Schelde](#) en tijdens [operatie Amherst](#) (in de provincie Drenthe). Maar, ook een rol gespeeld bij [operatie Larkswood](#) (en in het verlengde daarvan Amherst)

Amshert was de laatste grote luchtlanding van de geallieerden in WO2 (vier weken voor de val van het NAZI-regiem in Duitsland). Bij burgers in Nederland is daarover (nog) weinig bekend.

Daar werd door (Franse) SAS-eenheden achter de linies strijd gevoerd, ondersteund door Belgische SAS-eenheden. In feite is dat gebied (en daarmee Noord-Nederland) niet bevrijd door (alleen) Canadezen en Polen. De wens is dat in hetzelfde museum ook een exemplaar komt van de SAS-jeep zoals deze in Drenthe is gebruikt (door deze Belgen), maar ook door de Engelse SAS even over de landsgrens van de provincies Drenthe en Groningen.



In feite is er nog een wens. De inzet van de SAS in Noord-Afrika is niet alleen legendarisch door deze SAS-jeep, maar ook door een voertuig van LRDG (Long Range Desert Group). Deze LRDG-voertuigen zijn moeilijk te vinden en te vergaren (zo niet onmogelijk), tenzij een replica neemt. Hierover worden gesprekken gevoerd in Engeland.



Zij ondersteunde de SAS met logistiek in de woestijn (ver achter de linies). Deze eenheid waren zeer gedreven in het navigeren in de woestijn. Een magneet kompas werkt dan niet (goed), er wordt dan gebruik gemaakt van een zonnepas. De zonnestand wordt dan gebruikt om je koers uit te zetten. Een exemplaar van een zonnekompas is aanwezig bij de SAS-jeep in dat museum.



De tweede wens is, om een exemplaar te vergaren van de SAS-jeep, zoals deze in Europa is gebruikt. En, deze naast de al verworven SAS-jeep in dat museum komt te staan. En, aan de hand daarvan de geschiedenis van de SAS wordt verwoord. Namelijk, van Afrika naar Nederland.

Gouden camera

Het was 16 maart 1981, een jaar na de introductie van de Pentax LX. De tien miljoenste Pentax spiegelreflexcamera (als massaproduct voor de consument), een LX, kwam uit de hoofdfabriek van AOC in Mashiko en werd aan de hoofdontwerper gegeven, voorzitter van Asahi Opt.Co.Ltd. Minoru Suzuki. Om dit evenement van 10 miljoen te vieren werd op 25 augustus 1981 een limited edition "LX Gold" geïntroduceerd.



Het was 18-karaats goud verguld met bruin leer (ook wel hagedis genoemd huid of slangen huid) en was uitgerust met een SMC Pentax f/1.2 50mm lens. Eveneens met bruin leer en gouden afwerking. Alle donkere details van de LX Gold zijn donkerbruin in plaats van zwart, inclusief de voorste lensring en filmkamer, met alleen de filmdrukplaat en het kleine horlogegedij in het zwart. Uiteraard blijven de natuurlijke titanium sluitergordijnen ongewijzigd.

Ook werden bij de LX Gold een bruine lensdop en een paraattas geleverd. Het pakket bevatte een houten kist met rode voering en witte zijden handschoenen om de camera te hanteren zonder vingerafdrukken achter te laten op de gevoelige goudlaag. Zowel de camera als de behuizing zijn voorzien van gouden kartonnen dozen met het 10million-logo en 1981-letters. Deze volledige set in mijn handen.

Er werden slechts 300 stuks van de LX Gold vervaardigd, 200 stuks voor de Japanse thuismarkt en 100 stuks voor de internationale markt. Een daarvan is in Nederland terecht gekomen. Deze heb ik veilig kunnen stellen en niet uit het land verdween. Er is nog geen (geschikte) museum hiervoor (in Noord-Nederland) gevonden. Deze camera is onderdeel van de geschiedenis van de Fotografie en hoe toegankelijk Fotografie werd voor het brede publiek.

Serienummers voor de LX Gold varieerden van XM001 tot XM300 (XM betekent tien miljoen). De verkoop begon in november 1981 voor 850.000 yen, maar ze werden niet allemaal verkocht, aangezien sommige ofwel aan Pentax-importeurs over de hele wereld werden gegeven of prijzen werden voor fotowedstrijden.

In 1983 won de heer Greg Peck een LX Gold als eerste prijs in een fotowedstrijd gehouden door het Britse tijdschrift Camera Weekly. De heer Peck was al een Pentax LX-gebruiker en lid van de Pentax Club UK. Voor zover ik weet zijn er tegenwoordig in Italië slechts drie LX Gold-camera's, waarvan er twee eigendom zijn van AOHC-leden en de derde door Api aan een vertegenwoordiger is geschonken ter gelegenheid van zijn pensionering na vele jaren bij hen in dienst te zijn geweest.

De LX Gold XM028 werd ook getoond op de 5e Pentax Day. Een Amerikaan heeft er nog een (XM011). Blijkbaar had de LX Gold voor de Amerikaanse markt een ander soort leer, misschien voor importwetten over leer van bedreigde diersoorten.



Tot slot

Zo zie je maar, dat er aan één (potentieel) museumstuk een behoorlijk stuk geschiedenis kleeft. Er valt dan veel te vertellen. Dat maakt het leuk om dit werk te doen (als hobby). Het is elke keer een kik als je weer iets vindt, en anderen de meerwaarde daarvan nog niet ziet. Maar, ook de contacten en gesprekken die daardoor ontstaan om tot een transactie te komen.