

# INHOUD

Inleiding	De vloek van de truttenschudder	7
1	De vader van de Daf	19
2	Uit de donkere gewesten	47
3	De Daf van Myra van Dijk	69
4	<i>The Daffodil goes America</i>	103
5	Het touwtje uit de brievenbus in Spaubeek	133
6	Grenzen aan de groei	167
7	Het pientere pookje	187
8	De achteruitrijraces	207
Epiloog	De Daf van mijn vader	229
Verantwoording		237
Bibliografie		247
Illustratieverantwoording		271



Ed van der Elsken, 'Beethovenstraat 1967'

# INLEIDING

## De vloek van de truttenschudder

Op een zonnige dag in 1967 ziet fotograaf Ed van der Elsen drie jonge vrouwen de Beethovenstraat in Amsterdam oversteken. Hij aarzelt niet en maakt de foto die mede het beeld van de mythische jaren 1960 zal gaan bepalen: 'Beethovenstraat 1967'. De foto ademt de geest van de sixties in 'magies centrum' Amsterdam. Drie onafhankelijke, zelfbewuste jonge vrouwen in de Summer of Love. Minirokjes en hakken, lachend naar de camera. 'Het ballet van Ed', zo noemde collega-fotograaf Eddy Posthuma de Boer deze foto, want 'hoe krijg je drie meiden zo in de pas'...

De vrouwen verpersoonlijken in Van der Elskens choreografie de jaren zestig, en de decorstukken dragen daaraan bij. Op de achtergrond, langs de stoeprand, zien we hoe het 'blik' bezit heeft genomen van de stedelijke ruimte – een heikel punt in het Amsterdam van Provo, de romantische rebellenclub die, terwijl de stad dichtslibde met verkeer, pleitte voor de Witte Fiets in plaats van 'de ruimte-rovende auto', die lelijke, vervuilende en gevaarlijke fetisj van het 'autofiele klotjesvolk'. En inderdaad: de dicht tegen elkaar aan geparkeerde auto's ontsieren niet alleen het straatbeeld, maar eigenlijk ook Van der Elskens foto.

Toch doet het blik op de achtergrond géén afbreuk aan de compositie. Hoe fraai is het immers niet dat de drie iconische vrouwen in het decor gespiegeld worden door drie andere symbolen van de jaren zestig: de Kever, de 2CV en de Daf? Drie compacte, betaalbare auto's die automobilititeit bereikbaar maakten voor de gewone man/vrouw en

dus, samen met de welvaartsstijging, bijdroegen aan de massamotorisering die de leefwereld ingrijpend aan het veranderen was. Ze symboliseerden het gedemocratiseerde ideaal van de individuele bewegings- en keuzevrijheid, dat tot de kern van het nieuwe zelfbewustzijn behoorde. Een auto voor iedereen.

8 |

‘Beethovenstraat 1967’ is een wereldberoemde foto, die tot op de dag van vandaag veel op sociale media gedeeld wordt. Vrijwel altijd vanwege de drie vrouwen en hun kleding (meest gebruikte woord: ‘rokjesdag’); het gaat zelden over de rest van het tafereel, laat staan over de Daf 32 Bestel uit 1966 uiterst rechts op de foto. Dat heeft er misschien mee te maken dat geparkeerde auto’s in de stad inmiddels zo onvermijdelijk (en dus onopvallend) zijn geworden dat we ze op een stadsfoto niet eens meer zien. Maar het zegt ook iets over de veronachtzaming van de auto in ons denken en schrijven over cultuur en geschiedenis.

Amerikaanse historici mogen de twintigste eeuw tot *The Century of the Car* hebben uitgeroepen, hun Nederlandse collega’s hebben zich lange tijd maar weinig beziggehouden met ingrijpende fenomenen als automobilisering en massamotorisering, of met de gevolgen ervan op mens en samenleving. In 1999 rondde een groep vooraanstaande (cultuur)historici een groot onderzoeksproject af over ‘de modernisering van de Nederlandse samenleving’ in de decennia na de Tweede Wereldoorlog. Het resulteerde in een duizelingwekkende synthese, *Welvaart in zwart-wit* (2000), waarin de resultaten werden samengebracht van onderzoek naar een veelheid van economische, sociale en culturele transformaties: de versnelde industrialisatie, de groei van de bevolking, het ‘welvaartswonder’, de expansie van de verzorgingsstaat, de amerikanisering, de secularisering, de ontwikkeling van de burgerlijke massamaatschappij, de opstand tegen het gezag (‘de jaren zestig’)... Toch

wijzen de samenstellers er bescheiden op dat er ook een belangrijke *gamechanger* is in het moderniseringsproces die nog onderbelicht is gebleven: de auto. Het is een omis-sie die zij verklaren vanuit een zeker dedain onder historici: de auto is geen onderwerp voor intellectuelen. Te volks, te banaal.

Banaal of niet, de auto heeft, als gebruiksvoorwerp én als symbool, een enorme betekenis gehad voor de moderne leefwereld, zeker toen in de decennia na de Tweede We-reldoorlog ook de laatste bevolkingsgroepen in de ban van de persoonlijke gemotoriseerde mobiliteit raakten. De auto werd een belangrijk symbool waarmee de kernwaarden van het moderne westerse zelfbeeld geassocieerd werden: vrijheid, individualiteit, zelfbeschikking, privébezit, wel-vaart, meesterschap over ruimte en tijd... Zulke positieve associaties maakten de auto bij uitstek geschikt als drager van *identiteit* – een van de krachtigste in de cultuur van de tweede helft van de twintigste eeuw. De auto was niet al-leen een metafoor van moderniteit maar ook een ‘verleng-stuk van het ego’, zoals de populaire uitdrukking wil. We identificeren ons ermee. Het woord *automobiliteit* drukt niet alleen de mogelijkheid tot bewegen uit (als in *automa-tisch*), maar het verwijst ook naar het zelf, naar onze indivi-duele identiteit (als in *autobiografie*).

Ook collectief eigenen we ons auto’s toe als symbool van wat ons bindt. Sommige typen zijn bijvoorbeeld ge-zien als uitdrukkingen van nationale identiteit (denk aan de Britishness van de Rolls-Royce en de Morris Mini) of van een bepaald generatiebewustzijn. Van dat laatste is de bestseller *Generation Golf* uit 2000 een voorbeeld, waarin Florian Illies de Duitse dertigers van toen typeert aan de hand van hun collectieve verlangen naar het bezit van een Volkswagen Golf.

En dan zijn er dus auto’s die, zoals op Van der Elskens

iconische foto, symbolen worden van een tijdvak of *era*. Ze representeren waarden en gewoontes die we met specifieke historische perioden of omwentelingen associëren. De Volkswagen Kever belichaamde voor West-Duitsers de kernwaarden die de nieuwe natie in de jaren vijftig en zestig ontwikkeld had, zoals Bernhard Rieger heeft laten zien in zijn boek *The People's Car* (2013). Ook de Citroën 2CV hoort bij een tijdperk en het daarmee geassocieerde levensgevoel. Onder het motto 'een 2CV is geen auto maar een levenswijze' trokken vanuit heel Noordwest-Europa decennialang hordes francofiële babyboomers 's zomers met hun 'lelijke eend' naar de Cevennen.

De Nederlandse 2CV, de Daf, is bedacht in het bedrijf van de broers Hub en Wim van Doorne, Van Doorne's Automobiel Fabriek (DAF) te Eindhoven (ik gebruik DAF als aanduiding van de fabriek, terwijl 'Daf' naar de auto verwijst). Internationaal had de Daf natuurlijk bij lange na niet de mythische status van de Kever en de 2CV. Alleen al cijfermatig blijft de Nederlandse auto daarvoor te ver achter bij de vele Kevers (22 miljoen) en 2CV's (9 miljoen) wereldwijd: in totaal werden er, van alle Daf-modellen, ongeveer 900 000 exemplaren verkocht, voornamelijk in Nederland. Ook miste de auto de organisch-ronde vormen van zijn (niet toevallig naar dieren vernoemde) Duitse en Franse equivalenten, laat staan dat de toch wat hoekige Daf zich qua vormgeving en styling kon meten met de grote zus van de 2CV, de DS.

Maar toch. In *De Daf van mijn vader* wil ik laten zien dat ook de Daf een magisch object is; een icoon die, als mobiel en industrieel erfgoed, in de cultuur allerlei symbolische betekenissen draagt die onlosmakelijk verbonden zijn met de modernisering van de Nederlandse samenleving. De auto werd geproduceerd tussen 1958 en 1976, precies het tijdvak waarin *Welvaart in zwart-wit* deze modernisering

situeerde. Als icoon wordt de Daf op twee ogenschijnlijk tegenstrijdige manieren met de grote veranderingen uit die periode in verband gebracht. In die tegenstrijdigheid weer spiegelt zich een aantal fundamentele spanningen in het naoorlogse moderniseringsproces.

Enerzijds geldt de Daf als het gedurfde resultaat van (verondersteld) Nederlandse vindingrijkheid ('het pientere pookje'), ondernemingsgeest en wederopbouw; een product dat naoorlogs Nederland, nog pas zo recent veranderd van een koloniale in een industriële natie, met trots vervulde. Voor wie die trots voelde was de Daf een symbool van de economische en industriële prestaties, van het toegenomen zelfvertrouwen, en van de welvaart van het nieuwe Nederland. De Eindhovense fabrikant Frits Philips dacht er bijvoorbeeld zo over. De Daf was natuurlijk geen Daimler-Benz, zei hij, maar hij had er wel meteen een aangeschaft, want 'als industrieel vond ik het een geweldige prestatie van de Van Doornes'. Voor Philips belichaamde de Daf het nieuwe, geïndustrialiseerde en welvarende Nederland.

Tezelfdertijd, maar vanuit een ander perspectief op modernisering, is er echter ook een tweede Daf-beeld, dat impliciet ook al een beetje in Philips' uitspraak besloten ligt. De auto was geen Daimler-Benz. Sterker: hij werd door velen nauwelijks als een auto gezien, en kreeg al snel na de introductie in 1958 het imago vooral een bejaardenvervoermiddel te zijn, een 'truttenschudder'. Een auto die nadrukkelijk *praktisch* wilde zijn (men hoefde er bijvoorbeeld niet in te schakelen), en die mede daardoor totaal niet tot de verbeelding sprak. De Daf – door velen consequent *Daffe* genoemd (of in het zuiden: *Dafke*) – was als verbeeldingsloos gebruiksartikel óók een symbool van (verondersteld) Nederlandse gezapigheid en conservatisme. De auto straalde een wat suffige provinciale truttigheid uit, die in een snel veranderend Nederland met (nostalgie naar) de

‘degelijke’ jaren vijftig werd geassocieerd.

12 |

De Daf is dus een icoon, maar wel een icoon met een januskop. Trots op industriële en economische prestaties staat tegenover (zelf)spot over verbeeldingsloze gezapigheid, en deze beelden zijn in de cultuur voortdurend met elkaar in conflict. Het ene beeld bestrijdt het andere – de spot keert zich tegen de trots en vice versa. Ook daarin wijkt de Daf af van de beide andere cultauto’s op Van der Elskens foto. De 2CV en de Kever waren ook in die zin echte *volkswagens*, dat ze in zeer brede kring populair waren. Auto’s waar velen in gezien wilden worden: de arbeider en de intellectueel, de burger en de artiest. De Kever sprak volgens Rieger niet alleen tot de verbeelding van wie de luxe van de buitenwijken als hoogste goed zag, maar ook van de leden van de tegencultuur die nu juist rebelleerde tegen die buitenwijken als toonbeelden van conformisme. Citroën slaagde er met de 2CV eveneens in een auto te maken die weliswaar voor iedereen bereikbaar was, maar die tegelijkertijd toch ook ‘alternatieve’ waarden representeerde: de ‘artiest’ met baret, corduroy jasje en *vin de table*, die zich vereenzelvigd met de *Rive Gauche* en met de romantiek van de arme kunstenaar: wél stijl, maar geen (patserige) luxe.

De 2CV en de Kever waren aantrekkelijke symbolen voor twee verschillende aspecten van de naoorlogse modernisering tegelijk: het (burgerlijke) welvaartswonder én zijn romantische (antiburgerlijke) keerzijde. Het ‘klootjesvolk’ én de hippies. Die brug heeft de Daf niet kunnen slaan. De Nederlandse auto miste niet alleen het status-verlenende artistieke, intellectuele appeal van Kever en 2CV, de ‘truttenschudder’ werd zelfs als de volmaakte tegenpool ervan gezien. Daarmee belichaamde de Daf, anders dan zijn Franse en Duitse equivalenten, een scheiding der geesten.

In A.F.Th. van der Heijdens romancyclus *De tandeloze tijd* wordt die scheiding treffend gedemonstreerd. De cyclus geeft een tijdsbeeld van de jaren zestig, zeventig en tachtig van de vorige eeuw, en een interpretatie van het naoorlogs moderniseringsproces, opgehangen aan het verhaal van hoofdpersoon Albert Egberts. In dat verhaal speelt de Daf een kleine maar niet onbelangrijke rol.

De levenswandel van Albert kan gerust exemplarisch genoemd worden: hij is een type dat we in de cultuur, en dan vooral in literatuur, vaak tegenkomen. Samen met romanfiguren van schrijvers als Frans Kellendonk (*Mystiek lichaam*), Adriaan van Dis (*Indische duinen*), Nelleke Noordervliet (*Uit het paradijs*) en Robert Anker (*Vrouwenzand*) behoort hij tot een generatie van personages die Kellendonk ‘culturele wezen’ heeft genoemd: naoorlogse jongeren (‘babyboomers’) die volgens hem niet zozeer als kinderen van hun ouders maar eerder als kinderen van de verzorgingsstaat opgroeiden. In de jaren zestig hadden zij, veelal als eersten in hun families, de mogelijkheid om zich, na de middelbare school, als student aan het ouderlijk milieu te ontworstelen. En dat deden ze ook, en hoe. Ze pakten de kansen die hun ouders nooit gekregen hadden, namen resoluut afscheid van de wereld waar ze vandaan kwamen en traden toe tot een culturele orde waarvan hun ouders nog buitengesloten waren geweest. Ze werden ontzuilde, stadse, individualistische intellectuelen; vertegenwoordigers van (of aanschurkend tegen) een nieuwe voorhoede die zich tooide met de heroïek van de democratische omwenteling: van Maagdenhuisbezetting tot kraakbeweging, van Dolle Mina tot Vietnamdemonstraties.

Een mooi, maar in de context van de ‘scheiding der geesten’ ook venijnig detail in Van der Heijdens enscenering van deze dramatische generatiewisseling is dat Alberts in het Brabantse Geldrop woonachtige ouders in een Daf door de delen van de romancyclus rondrijden, zulks tot

half geamuseerde, half schaamtevolle ergernis van hun uit Brabant vertrokken zoon. Het meest betekenisvolle optreden van de auto in de cyclus is tijdens Alberts verhuizing naar Amsterdam, waar hij na zijn kandidaats in Nijmegen zijn doctoraal gaat doen. In *Het hof van barmhartigheid* (1996) beschrijft Van der Heijden hoe Albert door zijn beide ouders naar de hoofdstad wordt gebracht. Terwijl hij op de achterbank verwachtingsvol mijmert over de ‘wedergeboorte’ die hij op de plaats van bestemming hoopt te beleven, ligt zijn bange vader achter het stuur van de Daf hopeloos overhoop met het Amsterdamse verkeer. Met groeiende wanhoop is Albert achterin getuige van het paniekerige genavigeer van zijn ouders. ‘Om eindelijk te leven was Albert uit het provinciale Nijmegen weggegaan’, lezen we dan. Maar nu hij in de hoofdstad was aangekomen, ‘kleefden de ouwelui hem nog steeds aan [. . .]. Ze zaten aan elkaar geklit in een blikken Dafje, niet bij machte zich van elkaar los te maken.’

En zo krijgt de Daf bij Van der Heijden een betekenis die zich loszingt van zijn fysieke eigenschappen. Deze automobiel maakt Albert niet mobiel; het voertuig vervoert hem niet. Het is de blikken kooi van Alberts vader, de man-met-de-Daf, die in de roman getypeerd wordt als beschermende, naar overzicht en controle strevende provinciaal, die alleen maar in Alberts studie geïnteresseerd is voor zover die zijn zoon bestaanszekerheid oplevert. Zelfs als de Daf fysiek door de straten van Alberts nieuwe wereld rijdt, houdt de auto hem symbolisch gevangen in de oude. De auto kan, als belichaming van de wereld van zijn naar zekerheden en levensgemak strevende ouders, Albert nooit op zijn bestemming brengen. Er is dus inderdaad zoiets als een ‘wedergeboorte’ nodig om hem tot de ‘culturele wees’ te maken die hij zijn wil, en om hem te laten toetreden tot de ontzuilde, individualistische en intellectuele orde van de stad. Een orde zonder Daf.