

Fafnir-auto van FEV Europe GmbH te Aken

Begin september 2023 ontving ik een email van de heer Hubertus Wilhelm Hansmann van [FEV Europe GmbH te Aken](#), met de vraag of ik meer wist van de [Fafnir-auto](#) die op naam van mijn oud-oom Jerome Mertens te Grathem gestaan heeft en daarna verkocht zou zijn aan de rijwielhandelaar Wertz in Grathem. Deze auto is een museum-stuk geworden!

Hij schreef op 6 september 2023:

Ik kwam uw website tegen toen ik onderzoek deed naar auto's van het Akense bedrijf Fafnir. Het bedrijf waar ik voor werk, FEV Europe GmbH in Aken, bezit een Fafnir Type 472 uit 1919, waarvan de eerste eigenaar, volgens mijn documenten, een leraar was genaamd Jerome Mertens. In de jaren twintig verkocht hij de auto aan de familie Wertz in Grathem, die de originele carrosserie (open toerwagen) ombouwde tot een dieplader.

Heeft u informatie, documenten of zelfs foto's van de auto toen deze in het bezit van de heer Mertens was? De oudste foto's die ik ken komen uit de schuur van de familie Wertz, kort voordat ze de auto in 2004 aan Heinz Vogel verkochten. Ik heb het profiel van de auto bijgevoegd en een foto van een Fafnir Type 472, die een carrosserie heeft dat lijkt te passen bij de carrosserie die de auto had toen de heer Mertens hem bezat.

Ik heb ook drie foto's van de auto bijgevoegd. Eenmaal in de staat zoals hij was voor het laatst in Grathem, één keer tijdens de restauratie en één keer volledig gerestaureerd op de Classic Days op Schloss Dyck, waar we de auto twee keer presenteerden.

Op het allereerste gezicht een leuk verhaal, maar bij nadere beschouwing en onderzoek moet de zaak - namelijk het bezit van deze luxe-auto door de onderwijzer Jerome Mertens - toch wat anders in elkaar gezeten hebben, en kunnen we concluderen dat de politieke veranderingen met de vlucht van Keizer Wilhelm in november 1918 ten grondslag moeten liggen aan de naam op de lijst.

In 1913 vinden we advertenties voor dit soort luxe-automobielen:

Austro-Daimler Fafnir Sperber automobielen

Importeur: G. D. Harmsen, Arnhem -- Amsterdamsche weg 21.

In 1922 schaft de provincie Limburg 7 personenauto's aan:

Onze Commissie meent reeds daarom, dat in de toekomst naast eene goede, zaakkundige, economische en financieele gestie, ook eene gepaste zuinigheid geboden zal zijn, om ervoor te waken, dat de kostprijs zoo laag mogelijk zal blijven. Een wedijver in grootte en grootschheid met de overige provinciale electriciteitsbedrijven achten wij beslist onnoodig. Het zij ons in dit verband vergund enkel te wijzen op het feit, dat in 1919 1920 aan vervoermiddelen werd uitgegeven een bedrag van f75.000.-, waaronder 7 personenauto's n.l. een Benz, een Fiat, een Mercedes, een Buick, een Opel en twee Fafnir.

Hubertus Hansmann levert details die ongetwijfeld zullen kloppen en waaruit we kunnen concluderen dat Jerome Mertens enige tijd inderdaad de eigenaar lijkt te zijn geweest, maar van wie en wanneer heeft hij de auto dan gekocht weten we niet. En had hij behoefte aan zo'n luxe en duur vervoersmiddel? Het voertuig Type 472 zou uit 1919 stammen, maar dat lijkt zeer ongeloofwaardig, want direct na de Eerste Wereldoorlog - toen de Europeesche oorlog genoemd - was er zeker geen productie van luxe auto's. En benzine was praktisch niet beschikbaar. Hoe kon een hoofd der school in een dorpje dat betalen?

journalist Anthony Mertens

Nader onderzoek leverde het volgende op:

De zeer bekende journalist Anthony Mertens, zoon van Jerome, stuurt een ingezonden stuk naar de Telegraaf:

30 juli 1966 *Eigen temperament*

Mag ik u zeggen dat ik zeer genoten heb van de beschouwing over "geur en persoonlijkheid" van oudere automobielen, die de heer P. Adama Zijlstra schreef in uw blad van maandag jl.?

Hij heeft volkomen gelijk: een vermaarde wagen als (destijds) zijn eigen "Minerva-Knight" was een karaktervol wezen, dat je kon benaderen, zoals een verwoed ruiters zijn paard wel doet. Uit mijn Limburgse jeugd herinner ik me, dat mijn vader altijd karakteristieke auto's reed (en koesterde!), die ook de heer Zijlstra kent: Fafnir, FN, Columbia-Six, Itala en - als pronkstuk - een forse open Austro-Daimler, nog door de oude Ferdinand Porsche ontworpen, en door Kaiser Wilhelm bij zijn vlucht in november 1918 in Limburg achtergelaten. Zulke hand-made wagens hadden inderdaad een eigen natuur en temperament, die met de huidige massafabrikage wel verdwijnen

moesten.

65 Als eenvoudig burger berijd ik nu, evenals de heer Zijlstra. "een Franse auto, serieprodukt met sterk individueel karakter", zoals hij zegt (wedden dat we dezelfde keus deden?) en, met hem, genieten mijn vrouw en ik elke dag van deze trouwe gezelschap. Brugge (B.) Mr. A. Th. Mertens

70 Hieruit zou op te maken zijn dat Jerome Mertens een hele reeks auto's achter elkaar bezeten hebben, maar dat lijkt zeer onwaarschijnlijk. Bovendien was Anthony nog niet geboren of zeer jong toen dit speelde. Waarschijnlijk baseert hij zich op foto's uit het familie-album, waartoe wij helaas geen toegang hebben.

Ook komt hier naar voren dat de Austro-Daimler daadwerkelijk van (het gevolg van) Kaiser Wilhelm geweest zou zijn.

75 Anthony Mertens was dus de zoon van Jerome Mertens en als journalist bekend door zijn "Sterke verhalen" in 'De Linie' die later (1956) gebundeld zijn. De in de ingezonden brief genoemde termen (de tijdsbepaling) maandag jl en de uitdrukking geur en kleur zijn overigens niet terug te vinden in het artikel waarnaar hij verwijst. Hij is bekend van het verhaal 'Het Gebed van Patton' en tevens publiceerde hij 'Crash', de geschiedenis van het vliegtuig dat tegen het Empire State Building vloog.

Gebeurtenissen van het einde van de Europeesche oorlog

De gebeurtenissen van het einde van de oorlog zijn op een wonderlijke manier verwoord in een kleine krant van 16 november 1918. Het lezen waard en daarom voorzien van een Engelse vertaling: Onze geweldige tijd.

85 Grathem ligt vlakbij de Belgische grens. Op Nederlands gebied loopt de N273 richting Kessenich. Hier stond in de Eerste Wereldoorlog de elektrische grensversperring, die onderling contact tussen België en Nederland praktisch onmogelijk maakte. In deze weg, de Napoleonsweg, was destijds een doorgang.

90 Veel artikelen zijn destijds verschenen in de Nederlandse kranten over de Grenzhochspannungshindernis.

Tevens kan van belang zijn het artikel over de ontplofte munitietreinen te Hamont. We zien daar een foto gedateerd 2 november 1918, bij de grensovergang van nabijgelegen Thorn. En we kunnen lezen over de **leegverkoop van Duitse eigendommen:**

95 "[Sedert ruim een week] zag het eerzame Budel heel ongewone dingen. Een groot gedeelte zijner inwoners had n.l. het beroep van plunderaar gekozen. Wat was n.l. het geval? Een afdeling der in Hamont liggende Duitsers had een wagon kleren, sigaretten, cognac, etc., behorende tot een reusachtige leger trein voor een prikje uitverkocht.

Alles stroomt daarheen; eerst voorzag Hamont zich, toen Budel.

100 Later volgde nog koren en meel, dat voor 1/4 mark de zak te bekomen was. Maar toen men er eenmaal de lucht van beet had, dat die rijke trein toch niet door Holland mocht, toen bovendien die Duitsers, die verkocht had, vervangen waren door anderen verschaften men zichzelf toegang tot de wagens.

105 Die niet goedschiks opengingen, werden met bijlen opengehakt. En toen begon een plundering, waarvan zelfs een schrijver van roversgeschiedenissen zou watertanden. Het koren, de erwten, de duivebonen lagen meters hoog; kisten met levensmiddelen werden opengebrouwen; was de inhoud niet naar gading, dan begon men aan 'n andere kist. Zelfs van Valkenswaard kwam men met karren en paarden en gewapend met broodmessen om tegen mogelijke overvallen gereed te zijn. Die zo ver kwamen namen

110 meestal andere dingen mee, zoals telefoontoestellen met batterijen en al, reusachtige rollen kabels, prachtige rijzadels, enz., enz. Niemand deed er wat tegen. De Duitsers schoten wel eens en dan vlogen de plunders als mussen uit 'n kersenboom weg, maar nog geen 5 minuten daarna was 't spelletje weer in volle gang. Voor miljoenen is er vernield. Wie het niet gezien had, kon het niet geloven. En daarom waren er zondag l.l. ook honderden en honderden bezoekers uit de omtrek in Hamont. Maar men moest de laatste dagen uiterst voorzichtig zijn: ook wagens met granaten waren opengebrouwen en de projectielen lagen op hopen op de grond.

120 Bovendien hadden de voorbijtrekkende Duitsers, voor zij de Hollandse grens passeerden hun geweren en patronen uit de treinen geworpen. De geweren werden meestal vernield en opgestookt; anderen werden gestolen door opgeschoten jongens en kinderen. En zij schoten daarmee op de Hollandse kaaskoppen, voor de grap (?) natuurlijk!"

125 De burgemeester van Budel doet een dringend beroep op de ingezetenen dier gemeente, dat zij ophouden met aankopen van in de naburige Belgische plaatsen gestolen goederen. Het strekt de gemeente Budel tot schande zoals thans door vele harer

- 130 ingezetenen, de goede niet te na gesproken, wordt misbruik gemaakt van den Regeringsloosheid in de aangrenzende Belgische plaatsen. Men gedenke toch dat het aankopen van gestolen goederen, waaronder ook moet worden verstaan, goederen die door plichtvergeten bewakers tegen spotprijzen worden verkocht, gelijk staat met diefstal. De heler is zogoed als de steler. Goed gezinde ingezetenen op U doe ik een bijzonder beroep. Gij kunt mij helpen met mij de namen bekend te maken van de personen, die zich aan andermans goederen hebben vergrepen, ik zal dan mijn maatregelen daartegen kunnen nemen.
- 135 "Vele Duitse officieren zijn gisteren te Roosendaal uit Antwerpen per trein over de grens gekomen. Allen waren in burger, sommigen echter met enkel een burgeroverjas over hun uniform. Ook een geheel detachement Rode Kruissoldaten kwam mee. Zij hadden velerlei souvenirs aan België bij zich, waaronder zelfs fietsen en jachtgeweren. De laatste werden hun aan het station afgenomen. Per trein werden allen aanstonds
- 140 doorgezonden naar Gennep. Te Roosteren is het gisteren een drukke beweging van Duitse soldaten geweest, die, na inlevering van hun wapens, toestemming hebben gekregen, door Limburg op zijn smalst naar Duitsland te trekken. Vóór het passeren van de brug moesten allen hun wapens afgeven. Velen wierpen hun wapens in de Maas.
- 145 "De dodelijke draad is thans langs de gehele grens buiten werking gesteld, zodat het verkeer naar en van België weer vrij is. Hiervan wordt druk gebruik gemaakt."
"Er rijden nog geen treinen van Essen naar Antwerpen; passen zijn niet meer nodig."
- "Als een sterk staaltje, welke bandeloosheid onder sommige lagen van ons volk heerst, ook onder de militairen, kan gelden, dat maandagavond twee militaire vrachtauto's gebruikt zijn om te Hamont benzine te gaan opladen voor particulier
- 150 gebruik.
De ramp te Hamont maakte onmogelijk, dat deze benzine afgehaald werd, doch dat deze militaire wagens voor dit doel gebruikt konden worden, spreekt boekdelen... Maar is men dan niet bang, dat zulk eigenmachtig rijden der wagens uitlekt? - vroegen wij aan onzen volkomen betrouwbaren zegsman.
- 155 -- Och, mijnheer, luidde 't antwoord, de militaire auto's rijden de halve tijd buiten dienst! Commentaar is verder, dunkt ons, overbodig."
- "Van de grenzen - Wij vernemen dat [afgelopen nacht] in Achel bij Valkenswaard een 6-tal Duitse treinen moesten worden geladen. Alles kon men er voor een prikje kopen. Paarden werden gekocht voor fcs. 100 en zelfs nog minder. Men bood een fonkelnieuwe
- 160 auto aan voor 250 francs. Alles verkopen de Duitsers. Vanzelfsprekend wordt er veel opgekocht door de Belgen, die het later wel weer in Holland zullen trachten te smokkelen, want hier mag niets over de grens."
- "Plunderingen in België - Te Eindhoven werden, behalve een partij met 2000 meter koperdraad benevens een 5-tal toestellen om landmijnen te doen springen, in beslag
- 165 genomen, gestolen goed uit België. De politie is nog meer van dergelijke zaakjes op 't spoor."
- Kortom: Bij het einde van de "Europeesche oorlog" kwamen talloze goederen van het Duitse leger op Nederlands grondgebied terecht. 'Fonkelnieuwe' auto wordt genoemd, we mogen aannemen dat het er meer dan één geweest zijn.
- 170 Aannemende dat de productie van auto's nagenoeg stil lag, kunnen we concluderen dat "onze" Fafnir-auto vóór of in 1914 is geproduceerd en in de oorlog dienst heeft gedaan als vervoermiddel.
- In de wapenstilstandvoorwaarden is sprake van herstelbetaling in goederen, genoemd worden o.a. 10000 auto's, zie Onze geweldige tijd. In het [Verdrag van Versailles](#) van
- 175 een half jaar later wordt dit niet genoemd.

Henri Wertz

- De door Hubertus Hansmann genoemde rijwielhandelaar Wertz te Grathem zou de nieuwe eigenaar zijn geweest van de Fafnir-auto. Hij liet hem ombouwen tot bestelwagen en als zodanig is hij gereconstrueerd.
- 180 Onderzoek naar Henri Wertz leverde enkele vermeldingen op:
13 mei 1918 Roomsche Katholieke Coöperatieve Verbruiksvereniging "Eigen Hulp", te Grathem.
- Voor mij, Herman Joseph Frederik Brinkman, notaris ter standplaats Roermond, verschenen, in tegenwoordigheid der na te noemen getuigen:
- 185 1. Antoon Schreurs, molenaarsknecht, te Grathem;
2. Henri Wertz, rijwielhersteller, aldaar;
3. Michiel Koninckx, mandenmaker, aldaar;
4. Jean Janssen, loonarbeider, aldaar, en

5. Hendrik Danissen, landarbeider, aldaar.

190 12 november 1935 [...] IJlings werd nu dhr. Wertz te Grathem ontboden, [die] den gewonde, zekere G. Geraets uit Kessel, per auto naar het ziekenhuis te Venlo vervoerde.

20 mei 1937 [...] De wagen van dhr. F. werd zwaar beschadigd en opgesleept naar de garage Wertz.

195 15 februari 1943 Huurauto. Voor Grathem en omliggende plaatsen huurauto v. ziekenvervoer m. doktersbewijs. H. Wertz, Grathem. 2366

Jerome Mertens

Mijn oud-oom Jerome Mertens was hoofd der school te Grathem, net als zijn eigen vader daarvoor. Hij was technisch zeer begaafd, maar had geen formele opleiding in de werktuigbouw o.i.d. genoten.

200 Als self-made man timmerde hij aan de weg en had een echte inbreng op het gebied van motorrijwielen. Op mijn webpagina [Jerome Mertens te Grathem](#) is het nodige hierover te lezen. Hij mocht zelfs rijbewijzen uitgeven, zoals op 11 november 1930 te lezen valt, als het gaat over het vervoersbedrijf Vossen.

205 Later ontloopte hij zich als uitvinder en ontwierp een fiets die aangedreven werd met op- en neer-gaande pedalen, i.p.v. de bekende draaiende beweging. In 1935 vertegenwoordigde hij de ANWB voor de zogenaamde 'douanekaarten voor België'. Hij was al jong in het bezit van een motorfiets, ik vermoed van de Amsterdamse fabriek Simplex die die vaak lieten aandrijven met een Fafnir-motor.

210 De Fafnir-auto is te zien op de door mijnheer Hansmann aangeleverde foto met een vrouw op de bijrijdersplaats. Het nummerbord is niet volledig te lezen, maar eindigt op (96?)65. Waarschijnlijk was de auto toen in bezit van Henri Wertz, waar die uiteindelijk in 2004 tevoorschijn is gekomen.

Mijnheer Hansmann schrijft:

215 *Überlebende Fafnir - No.10*

Marke Fafnir Typ 472 Hubraum 2.100 (cm³) Baujahr 1919 (laut Hans Compter 1914) Leistung 22 (PS)

Historie/Besonderheiten

220 *Das Auto wurde wahrscheinlich 1919 mit der Fahrgestellnummer 18961 gebaut und als fünfsitziger Tourenwagen (Phaeton) an den Lehrer Jerome Mertens geliefert. Dieser verkaufte es in den 1920er Jahren an die Familie Wertz aus Grathem/NL. Die Familie Wertz führte damals einen Fahrradbetrieb und baute den Wagen zum Pritschenwagen um. Nachdem der Wagen später für alle möglichen Transportaufgaben genutzt worden war, wanderte er in die Scheune des Familienbetriebes. Dort stand er lange Jahre neben*

225 *einem Citroen Six. Herr Wertz Senior bot das Auto im Jahr 2004 Heinz Vogel, gleichzeitig aber auch Hans Compter zum Kauf an. Da Herr Wertz die Unterlagen zum Kauf gleichzeitig an H. Vogel und H. Compter schickte, die Post nach Neuseeland aber nicht per Luftpost, war das Auto, als die Unterlagen nach Wochen in "Down-Under" ankamen, schon an Heinz Vogel verkauft und nach Richterich gebracht worden. Im*

230 *Dezember 2007 übernahm die FEV das Auto von Heinz Vogel und im Anschluss wurde es bei der FEV unter der Leitung von Ingo Budweg und Rolf Weckauf in fünfjähriger Arbeit restauriert.*

Op 2 november 1906 lezen we:

Wat iemand, die bevoegd is, over het Simplex Motorrijwiel zegt:

235 *WelEdel Geb. Heer!*

Mijn Simplex-Motorrijwiel is nu juist een ½ jaar gebruikt en in dien tijd heb ik er ruim 14000 K.M. op afgelegd. Er waren dagmarschen bij van over de 500 K.M. Het doet mij genoegen, dat de motor zich steeds zoo kordaat gehouden heeft. Pannes heeft hij niet gekend. Wat het rijwielgedeelte betreft, dit is eveneens volkomen bestand tegen

240 *het ruwste gebruik. Ik ben verscheidene keeren aardig met de Simplex gebuiteld, doch verbuiging van vork of frame, kwamen niet voor. Enkel de pedalen en de lantaarns moesten het ontgelden. Mij dunkt dat Uw motor bij uitstek geschikt is voor hem, die er dagelijks gebruik van moet maken.*

245 *Hij slaat onmiddellijk aan, ontwikkelt voor alle omstandigheden hier te lande ruim voldoende kracht, is zuinig met benzine, banden, riemen en olie, is licht en handig, en last not least, betrouwbaar. Ik heb in dezen zomer veel genoegen van den motor gehad en zag nog de vorige weken op reis in Holland, dat het Simplex motorrijwiel daar druk gebruikt wordt.*

GRATHEM, 18 Oct. '06. Hoogachtend, (get.) JÉROME MERTENS.

250 De Simplex was zeer waarschijnlijk uitgerust met een Fafnir-motor. Hij schreef artikelen over auto's en motoren, bijvoorbeeld in het Technisch Bijblad van de Kampioen, waarvan hij ook in de redactie zat, 16 juli 1915 bijvoorbeeld. Wat Jerome Mertens heeft gedaan is dus te lezen op mijn webpagina.

Conclusie

255 Het is zeer onwaarschijnlijk dat Jerome Mertens lang eigenaar is geweest van de auto. Hij was allang in het bezit van een motorfiets en 'kon daarmee goed uit de voeten'. Bovendien onbetaalbaar en weinig nuttig voor een dorpsonderwijzer.

260 Bij zijn dorpsgenoot Wertz was de auto veel beter op zijn plaats en uit de krantenartikelen valt op te maken dat deze fietsenhandelaar - na de ombouw tot bestelwagen - de auto heeft gebruikt voor vervoer van materialen en ook wel als ziekenauto.

Er lijkt onzekerheid te bestaan over de ouderdom van de auto, genoemd wordt 1914 of 1919 als fabricagejaar.

265 Mijn idee is dat de auto uit 1914 is en tijdens de wereldoorlog is gebruikt door het Duitse leger. Na de plotselinge ineenstorting van het Duitse Rijk in november 1918 kan de auto op Nederlands grondgebied gekomen zijn en voor een appel-en-een-ei verkocht aan de techniek-enthousiastelling Jerome Mertens die in de buurt als zodanig zeer bekend was.

270 Zijn zoon doet geloven dat de auto wellicht uit het gevolg van Keizer Wilhelm komt bij zijn vlucht naar Nederland. Er worden in de kranten 14 auto genoemd als zijnde op Nederlands grondgebied gearriveerd. Deze werden op een transporttrein gereden met hoezen erover voor verder transport. Een andere auto van een officier kan natuurlijk ook zijn geconfisceerd en daarna verkocht of weggegeven.

275 Dat de auto in 1919 zou zijn gefabriceerd lijkt zeer onnemelijk, gezien de tijdsomstandigheden. Juist vóór de oorlog werd dit type auto geïmporteerd op de Nederlandse markt en na 1920 schijnt Fafnir weer auto's te hebben geproduceerd.

Hoe de geschiedenis van deze auto nu precies is geweest, zullen we wel nooit weten, wellicht komen naar aanleiding van dit artikel foto's of andere documenten boven water.

280 **Fafnir car from FEV Europe GmbH in Aachen**

At the beginning of September 2023, I received an email from Mr. Hubertus Wilhelm Hansmann of FEV Europe GmbH in Aachen, asking if I knew more about the Fafnir car that was registered in the name of my great-uncle Jerome Mertens in Grathem and would then be sold to the bicycle dealer Wertz in Grathem. This car has become a museum piece!

He wrote on September 6, 2023:

I came across your website when I was researching cars from the Aachen company Fafnir. The company I work for, FEV Europe GmbH in Aachen, owns a 1919 Fafnir Type 472, the first owner of which, according to my documents, was a teacher named Jerome

290 *Mertens. In the 1920s he sold the car to the Wertz family in Grathem, who converted the original body (open touring car) into a low loader. Do you have information, documents or even photos of the car when it was in Mr Mertens' possession? The oldest photos I know come from the Wertz family shed, shortly before they sold the car to Heinz Vogel in 2004. I have attached the profile of the car and a photo*

295 *of a Fafnir Type 472, which has a body that appears to match the body the car had when Mr Mertens owned it. I have also attached three photos of the car. Once in the condition as it was last in Grathem, once during the restoration and once completely restored at the Classic Days at Schloss Dyck, where we presented the car twice.*

300 At first glance it is a nice story, but upon closer inspection and research the case - namely the possession of this luxury car by the teacher Jerome Mertens - must have been somewhat different, and we can conclude that the political changes with the flight of Emperor Wilhelm in November 1918 must have been the basis for the name on the list.

305 In 1913 we find advertisements for this type of luxury automobile:
Austro-Daimler Fafnir Sperber automobiles Importer: G. D. Harmsen, Arnhem -- Amsterdamscheweg 21.

In 1922, the province of Limburg purchased 7 passenger cars:
Our Commission therefore believes that in the future, in addition to good, professional, economic and financial management, appropriate thrift will also be required to ensure that the cost price remains as low as possible. We consider it absolutely unnecessary to compete in size and grandeur with the other provincial electricity companies. In this context we may only point out that in 1919 and 1920 an amount of NLG 75,000 was spent on means of transport, including 7 passenger cars.

315 *a Benz, a Fiat, a Mercedes, a Buick, an Opel and two Fafnir.*

Hubertus Hansmann provides details that will undoubtedly be correct and from which we can conclude that Jerome Mertens indeed appears to have been the owner for some time, but we do not know from whom and when he bought the car. And did he need such a luxurious and expensive means of transportation? The Type 472 vehicle is said to date

320 **journalist Anthony Mertens**

Further investigation revealed the following:

The very well-known journalist Anthony Mertens, son of Jerome, sends a piece to the Telegraaf:

July 30, 1966 *Own temperament*

330 *May I tell you that I very much enjoyed the reflection on the "smell and personality" of older automobiles that Mr. P. Adama Zijlstra wrote in your magazine last Monday?*

He is absolutely right: a famous chariot like (at the time) his own "Minerva-Knight" was a character full of character, which you could approach, like a passionate rider does his horse. From my youth in Limburg I remember that my father always drove (and cherished!) characteristic cars, which Mr Zijlstra also knows: Fafnir, FN, Columbia-Six, Itala and - as a showpiece - a large open Austro-Daimler, even designed by the old Ferdinand Porsche, and left behind by Kaiser Wilhelm during his flight in November 1918 in Limburg. Such hand-made cars indeed had their own nature and temperament, which had to disappear with the current mass production.

340 *As a simple citizen, I now ride, just like Mr. Zijlstra. "a French car, series product with a strong individual character", as he says (bet we made the same choice?) and, with him, my wife and I enjoy this faithful companion every day.*

Bruges (B.) Mr. A.Th. Mertens

345 This would suggest that Jerome Mertens owned a whole series of cars in succession, but that seems very unlikely. Moreover, Anthony was not yet born or very young when this happened. He is probably based on photos from the family album, to which we unfortunately do not have access.

350 This also comes up here that the Austro-Daimler would actually have belonged to (the entourage of) Kaiser Wilhelm. Anthony Mertens was the son of Jerome Mertens and known as a journalist for his "Strong stories" in 'De Linie', which were later collected (1956). The terms mentioned in the letter submitted (the time determination) on Monday last and the expression smell and color cannot be found in the article to which he refers.

355 He is known for the story 'Patton's Prayer' and he also published 'Crash', the story of the plane that flew into the Empire State Building.

Events of the end of the European war

The events of the end of the war are wonderfully expressed in a small newspaper of November 16, 1918. Worth reading and therefore provided with an English translation: Our wonderful time.

360 Grathem is located near the Belgian border. In Dutch territory, the N273 runs towards Kessenich. This is where the electrical border barrier was located during the First World War, which made mutual contact between Belgium and the Netherlands virtually impossible. At the time, there was a passage in this road, the Napoleonsweg. Many articles appeared in Dutch newspapers at the time about the Border Spanning Barrier.

365 The article about the exploded ammunition trains in Hamont may also be of interest. We see a photo there dated November 2, 1918, at the border crossing of nearby Thorn.

And we can read about the **empty sales of German properties:**

370 "[For more than a week] the honorable Budel saw very unusual things. A big part of its inhabitants had chose the profession of plunderer. What was i.e. the case? A section of Germans in Hamont had sold out a wagon of clothes, cigarettes, cognac, etc., belonging to a huge army train for next to nothing.

Everything flows there; first Hamont anticipated, then Budel.

375 Later came corn and flour, which could be obtained for 1/4 mark per bag. But once people got wind of it, the rich train didn't go through Holland was allowed, when, moreover, the Germans who had sold had been replaced by others were given access to the wagons. Those that did not open willingly were hacked open with axes.

380 And then one started plunder that would make even a writer of robber histories salivate. The corn, the peas, the pigeon beans were several feet high; boxes of food were broken open; If the content was not to your liking, they started on another one chest. Even from Valkenswaard people came with carts and horses and armed with bread knives to be ready against possible robberies.

385 Those who came this far took names usually other things, such as telephones with batteries and all, huge rolls of cables, beautiful riding saddles, etc., etc. Nobody did anything about it. The Germans sometimes shot and then the looters flew away like sparrows from a cherry tree, but less than 5 minutes later it was game over back in full swing.

390 Millions have been destroyed. Anyone who hadn't seen it could have done it do not believe. And that's why there were last Sunday also hundreds and hundreds of visitors from the surrounding area in Hamont. But people had to be extremely careful in the last few days: wagons with grenades had also been broken open and the projectiles lay in heaps on the ground.

395 Moreover, the passing Germans had thrown their guns and cartridges out of the trains before they crossed the Dutch border. The guns were usually destroyed and stoked; others were stolen by overgrown boys and children. And they shot the Dutch cheese heads with it, for fun (?) of course!"

400 The mayor of Budel urgently appeals to the residents of that municipality to stop purchasing goods stolen in neighboring Belgian towns. It is a shame to the municipality of Budel that many of its residents, not counting the good ones, are currently taking advantage of the lack of government in the neighboring Belgian towns. It should be remembered that the purchase of stolen goods, which should also be understood to mean goods sold by unduly guarded guards at bargain prices, is tantamount to theft. The healer is as good as the stealer. Well-disposed residents, I make a special appeal to you. You can help me by making known the names of the people who have violated other people's property, so that I can then take measures

405 against them.

410 "Many German officers came across the border from Antwerp by train yesterday in Roosendaal. All were in civilian clothes, some with only a civilian overcoat over their uniform. An entire detachment of Red Cross soldiers also came along. They had many souvenirs of Belgium with them, including bicycles and hunting rifles. The latter were taken from them at the station. Everyone was immediately sent to Gennep by train. There was a busy movement of German soldiers in Roosteren yesterday who, after surrendering their weapons, were given permission to pass through Limburg at its narrowest to Germany. Before crossing the bridge, all had to hand over their weapons. Many threw their weapons into the Meuse.

415 "The deadly wire has now been put out of action along the entire border, so that... traffic to and from Belgium is free again. This is being used extensively."
"There are no trains running from Essen to Antwerp yet; passes are no longer necessary."

420 "As a strong example of the lawlessness that prevails among some layers of our people, including among the military, two military trucks were used on Monday evening to load gasoline for private use in Hamont. The disaster at Hamont made it impossible for this petrol to be collected, but this military vehicles could be used for this purpose speaks volumes... But, Are people not afraid that such arbitrary driving of chariots will leak out? - we asked our completely reliable spokesperson.
425 "Oh, sir," was the answer, the military cars are out of service half the time! We think further comment is unnecessary."

430 "From the borders - We hear that [last night] about 6 German trains had to be loaded in Achel near Valkenswaard. You could buy everything for next to nothing. Horses were bought for fcs 100 and even less. A brand new car was offered for 250 francs. The Germans sell everything. Naturally, a lot is bought up by the Belgians, who will later try to smuggle it back into Holland, because nothing is allowed across the border here."

435 "Looting in Belgium - In Eindhoven, in addition to a consignment of 2,000 meters of copper wire as well as 5 landmine blasting devices, stolen property from Belgium was seized. The police are on the trail of more such cases."

In short: At the end of the "European war", countless goods from the German army ended up on Dutch territory. 'Brand new' car is mentioned, we can assume that there was more than one.

440 Assuming that car production was virtually at a standstill, we can conclude that "our" Fafnir car was produced before or in 1914 and served as a means of transport during the war. The armistice conditions include reparations in goods, including 10,000 cars, see Our great time.

This is not mentioned in the Treaty of Versailles of six months later.

Henri Wertz

445 The bicycle dealer Wertz in Grathem mentioned by Hubertus Hansmann is said to have been the new owner of the Fafnir car. He had it converted into a van and it has been reconstructed as such.

Research into Henri Wertz yielded several mentions:

450 May 13, 1918 Roman Catholic Cooperative Consumer Association "Eigen Hulp", in Grathem.

Before me, Herman Joseph Frederik Brinkman, notary at Roermond, appeared in the presence of the witnesses to be mentioned:

1. Antoon Schreurs, miller's servant, in Grathem;
2. Henri Wertz, bicycle repairer, there;
- 455 3. Michiel Koninckx, basket maker, there;
4. Jean Janssen, wage worker, there, and
5. Hendrik Danissen, farm worker, there.

November 12, 1935 [...] Mr. Wertz was summoned to Grathem, [who] transported the injured person, a certain G. Geraets from Kessel, by car to the hospital in Venlo.

460 May 20, 1937 [...] The car of Mr. F. was severely damaged and towed to the Wertz garage.

February 15, 1943 Rental car. For Grathem and surrounding areas, rental car for patient transport with doctor's certificate. H. Wertz, Grathem. 2366

465 My great-uncle Jerome Mertens was headmaster of the school in Grathem, just like his own father before him. He was technically very gifted, but had no formal training in mechanical engineering or the like. As a self-made man, he made a name for himself and had a real contribution to the field of motorcycles. You can read more about this on my web page Jerome Mertens in Grathem.

470 He was even allowed to issue driving licenses, as can be read on November 11, 1930, when it comes to the Vossen transport company. He later emerged as an inventor and designed a bicycle that was driven by up-and-down pedals, instead of the well-known rotating movement.

475 In 1935 he represented the ANWB for the so-called 'customs cards for Belgium'. He owned a motorcycle at an early age, I suspect from the Amsterdam factory Simplex, which often had it powered by a Fafnir engine.

The Fafnir car can be seen in the photo provided by Mr Hansmann with a woman in the passenger seat. The number plate cannot be read completely, but ends in (96?)65. The car was probably owned by Henri Wertz at the time, where it was eventually discovered in 2004.

Mr Hansmann writes:
Überlebende Fafnir - No. 10
Marke Fafnir Typ 472 Hubraum 2,100 (cm³) Baujahr 1919 (laut Hans Compter 1914)
485 *Leistung 22 (PS)*

History
The car was built in 1919 with the vehicle registration number 18961 and as five-sitziger Tourenwagen (Phaeton) loved by Lehrer Jerome Mertens. He purchased in the 1920s of the Wertz Family from Grathem/NL. That Family Wertz führte damals einen Motorradbetrieb und baute den Wagon zum Pritschenwagen um. After all, the vehicle needs to be used for all transport options, wandered there in the Scheune des Familienbetriebes. It will last a long time a Citroen Six. Herr Wertz Senior bot das Auto im Jahr 2004 Heinz Vogel, see more about Hans Compter zum Kauf an. Da Herr Wertz die Unterlagen zum Enjoy your time with H. Vogel and H. Compter, who will post to Neuseeland aber not per Luftpost, war das Auto, als die Unterlagen nach Wochen in "Down-Under" ankamen, schon an Heinz Vogel purchase and after Richterich be brought.

490
495

This month, 2007, the FEV, the car of Heinz Vogel and the connection were also restored by the FEV under the guidance of Ingo Budweg and Rolf Weckauf during 5 years.

500 On November 2, 1906 we read:
What someone who is competent says about the Simplex Motorcycle:
Dear Gentleman!
My Simplex motorcycle has now been used for just ½ year and in that time I have traveled more than 14,000 K.M. There were day marches of more than 500 K.M. I am pleased that the engine has always held up so well. He has no breakdowns. As for the bicycle part, this is also completely resistant the roughest use. I've had quite a bit of a fall with the Simplex several times, but bending of fork or frame did not occur. Just the pedals and the lanterns had to pay for it. I think your motorcycle is ideally suited for him have to use it every day.

505
510
515

It catches on immediately and is well developed for all conditions here in this country with sufficient power, is economical on petrol, tires, belts and oil, is light and handy, and last not least, reliable. I'm enjoying the bike a lot this summer and saw the Simplex motorcycle during the previous weeks while traveling in Holland there is heavy use.

GRATHEM, October 18 '06. Yours sincerely, (ret.) JÉROME MERTENS.

The Simplex was most likely equipped with a Fafnir engine. He wrote articles about cars and motorcycles, for example in the Technical Supplement of the Kampioen, of which he was also on the editorial board, July 16, 1915 for example. What Jerome Mertens has done can be read on my web page.

520 **Conclusion**

It is very unlikely that Jerome Mertens owned the car for long. He had owned a motorcycle for a long time and 'could handle it well'. Moreover, it is unaffordable and of little use for a village teacher. The car was much more suitable for his fellow villager Wertz and from the newspaper articles it can be concluded that this bicycle dealer - after converting it into a van - used the car to transport materials and also as an ambulance.

525 There seems to be uncertainty about the age of the car, 1914 or 1919 is mentioned as

530 the year of manufacture. My idea is that the car is from 1914 and was used by the German army during the World War. After the sudden collapse of the German Empire in November 1918, the car may have arrived on Dutch soil and sold for a piece of cake to the technology enthusiast Jerome Mertens, who was very well known as such in the area.

535 His son suggests that the car may have come from Emperor Wilhelm's entourage during his flight to the Netherlands. 14 cars are mentioned in the newspapers as having arrived on Dutch territory. These were driven onto a transport train with covers over them for further transport.

540 Of course, another officer's car could also have been confiscated and then sold or given away. It seems very implausible that the car would have been manufactured in 1919, given the circumstances of the time. Just before the war, this type of car was imported onto the Dutch market and after 1920 Fafnir appears to have produced cars again.

We will never know exactly what the history of this car was like, but perhaps photos or other documents will come to light as a result of this article.