



Wobbe Reitsma



een stoere vrachtwagen uit Ravenstein



EEN STOERE VRACHTWAGEN UIT RAVENSTEIN



WOBBE REITSMA

UITGEVERIJ  DE ALK BV

INHOUD

VOORWOORD 4

HOOFDSTUK 1: Geschiedenis van HOGRA-.....

- 1.1 De merknaam HOGRA-.....
- 1.2 Achtergrond van de heer van Hoek-.....
- 1.3 Het eerste ontwerp
- 1.4 De eerste productiechassis
- 1.5 Nieuwe bedrijfshallen
- 1.6 Tentoonstellingen buitenland
- 1.7 Serieproductie
- 1.8 Perscommuniqué 1956
- 1.9 Cabinebouwers
- 1.10 Steyr dieselmotor
- 1.11 Nieuwe drie-asser
- 1.12 Speciaal trekkerchassis
- 1.13 4x4 chassis
- 1.14 Inzakkende verkopen
- 1.15 Het einde
- 1.16 Productieaantallen

HOOFDSTUK 2 HOGRA's in beeld

- 2.1 Groningen
- 2.2 Friesland
- 2.3 Drenthe
- 2.4 Overijssel
- 2.5 Gelderland
- 2.6 Utrecht
- 2.7 Noord-Holland
- 2.8 Zuid-Holland
- 2.9 Zeeland
- 2.10 Noord-Brabant
- 2.11 Limburg
- 2.12 Export

HOOFDSTUK 3 Gerestaureerde HOGRA's

- 3.1 4x4 kipper
- 3.2 Bakwagen
- 3.3 Verhuis- en meubelwagen

HOOFDSTUK 4 HOGRA schaalmodellen

HOOFDSTUK 5 HOGRA specificaties

HOOFDSTUK 6 HOGRA advertenties

HOOFDSTUK 7 HOGRA bouwtekeningen

Bijlage 1 Overzicht van bekende HOGRA voertuigen en eigenaren

Bronvermelding

Over de auteur

VOORWOORD

Waar begin je aan, zeiden veel van mijn vrienden toen ik hen mijn plannen voor een boek over het vrachtwagenmerk HOGRA vertelde. Wat valt er nu te vertellen over een kleine Nederlandse vrachtwagenfabriek, die in acht jaar tijd (van 1954 tot en met 1961) ongeveer 300 vrachtwagenchassis heeft gebouwd? En de grootste uitdaging was het vinden van voldoende en interessant beeldmateriaal.

Maar na vier maanden onderzoek, waarin ik een flink aantal bezoeken heb afgelegd bij een aantal truckliefhebbers om de benodigde informatie en beeldmateriaal boven water te krijgen, kwam ik tot de conclusie dat er best veel over dit inmiddels lang verdwenen merk te vertellen is. Maar ook het verkregen beeldmateriaal is de moeite waard om te bekijken. Het zal duidelijk zijn dat, gelet op de periode waarin deze vrachtwagens zijn gebouwd, het beeldmateriaal voornamelijk in zwart/wit is gemaakt. Ook is de kwaliteit van de opgenomen foto's niet altijd van het hoogste niveau. Je moet daarbij wel in gedachte houden dat veel van deze foto's door de chauffeurs of eigenaren zijn gemaakt met behulp van uiterst simpele camera's. Maar ze geven wel een goed beeld van de tijdperiode van net na de Tweede Wereldoorlog, waarin met dit soort vrachtwagens het land weer werd opgebouwd. Op veel foto's poseren de chauffeurs, vaak met hun kinderen, echtgenote of rijder, trots voor de trucks waarmee zij hun brood verdienden. De jaren '50 en '60 van de vorige eeuw worden ook goed weergegeven door de kleding die men toen droeg. Al met al reden genoeg om ook deze foto's in dit boek op te nemen. Hoewel het aantal door HOGRA gebouwde vrachtwagens relatief gering was, heb ik, dank zij een aantal enthousiaste verzamelaars, toch een behoorlijk aantal foto's bij elkaar kunnen krijgen. Dankzij hen geeft dit boek een mooi overzicht van de door HOGRA geproduceerde vrachtwagens en hun gebruikers.

Ik heb ook heel wat uren doorgebracht voor het scherm van mijn computer. Daarbij werden vele Facebook pagina's bekeken, waar oude foto's van vrachtwagens worden getoond. Daarnaast waren er ook websites, zoals Pinterest en Bouwmachines van toen, die interessant genoeg waren om eens door te spitten. Vaak liepen de sporen echter dood, maar in een aantal gevallen leverde dit toch wel aanknopingspunten op voor dit boek. Regelmatig lukte het om contact te leggen met de beheerders van die pagina's en kreeg ik de beschikking over het getoonde fotomateriaal, dat soms van verrassend goede kwaliteit was.

In dit boek wordt ook aandacht besteed aan een aantal gerestaureerde HOGRA's. Dit onderdeel brengt letterlijk wat meer kleur in het boek. Daarnaast worden er een aantal HOGRA modellen getoond, die door getalenteerde modelbouwers zijn gemaakt. En er zijn aparte hoofdstukken die de technische specificaties en advertenties van vrijwel alle HOGRA modellen weergeven. Er worden ook nog fabriekstekeningen van het leveringsprogramma uit 1957 getoond. En tenslotte nog een aparte bijlage, waarin een overzicht wordt gegeven van alle bekende HOGRA's die ik tijdens mijn onderzoek ben tegengekomen. Van de meeste op deze lijst opgenomen HOGRA's is er fotomateriaal bekend. Een klein aantal HOGRA's is op basis van mondelinge mededelingen aan deze lijst toegevoegd. Met als resultaat dat meer dan de helft van de geproduceerde HOGRA's in dit boek zijn vastgelegd.

Dit boek zou niet tot stand zijn gekomen zonder de enthousiaste medewerking van een aantal verzamelaars en fotografen, die veel informatie en/of fotomateriaal aan mij ter beschikking hebben gesteld. Ik wil dan ook de volgende mensen hartelijk bedanken voor hun bijdragen: Armand Bastin, Rolf Boersma, Kees & Co Bolle, Hennie van den Bosch, Truus Bouwstra, Wil Davidse, Trudy van Dooren, Frank van Dijk, Rien Eegdeman, Jan van Ekris, Sije en Haije Giesing, Pieter Groenendijk, Peter de Groot, Jan Houtman, Niels Jansen, Dirk Klapwijk, Gerrit de Koning, Leonard Looijenga, Piet Meulenstein, René Oome, Werner Pap, Thijs Postma (PAX Heerenveen), Marcel van der Sluis, Nico van Voskuilen, Hans Witte, Piet Zwaneveld en Theo Wieringa. Ook de websites Bouwmachinesvantoen.nl en Historisch Gemotoriseerd Verkeer (HGV) Maas en Waal hebben een aantal HOGRA-foto's ter beschikking gesteld.

Tenslotte wil ik mijn uitgever, Martijn Schuijt van Uitgeverij De Alk, hartelijk dank zeggen voor het in mij gestelde vertrouwen. Hij durfde het wel aan om een boek uit te geven over het kleine, maar roemruchte vrachtwagenmerk HOGRA.

Ik wens u veel kijk- en leesplezier!

Heerenveen, januari 2021
Wobbe Reitsma

HOOFDSTUK 1:

GESCHIEDENIS VAN HOGRA

1.1 De merknaam HOGRA

De N.V. HOGRA Automobielfabriek werd in 1954 opgericht door Antonie Willem van Hoek. Het bedrijf werd gefinancierd door zijn zakenpartner mevrouw Gravelaar. Dat was een vermogende dame, die gehuwd was geweest met boterfabrikant Anton Jurgens van Jurgens & Van den Bergh (het huidige Unilever concern). De naam HOGRA is een samentrekking van de achternamen van de heer van **HO**ek en mevrouw **GRA**velaar. De fabriek werd gestart in het najaar van 1954 in de voormalige coöperatieve stoomzuivelfabriek Sint Isidorus aan de Stationsweg D5 in Ravenstein, een vestingstadje aan de Maas in Noord-Brabant. Toekomstige uitbreiding werd mogelijk gemaakt door de gelijktijdige aankoop van een aanzienlijk stuk grond naast de fabriek. De fabriek lag vlak bij het station van Ravenstein aan de lijn Arnhem-Den Bosch, zodat de benodigde onderdelen en gereedschappen ook per spoor konden worden aangeleverd.

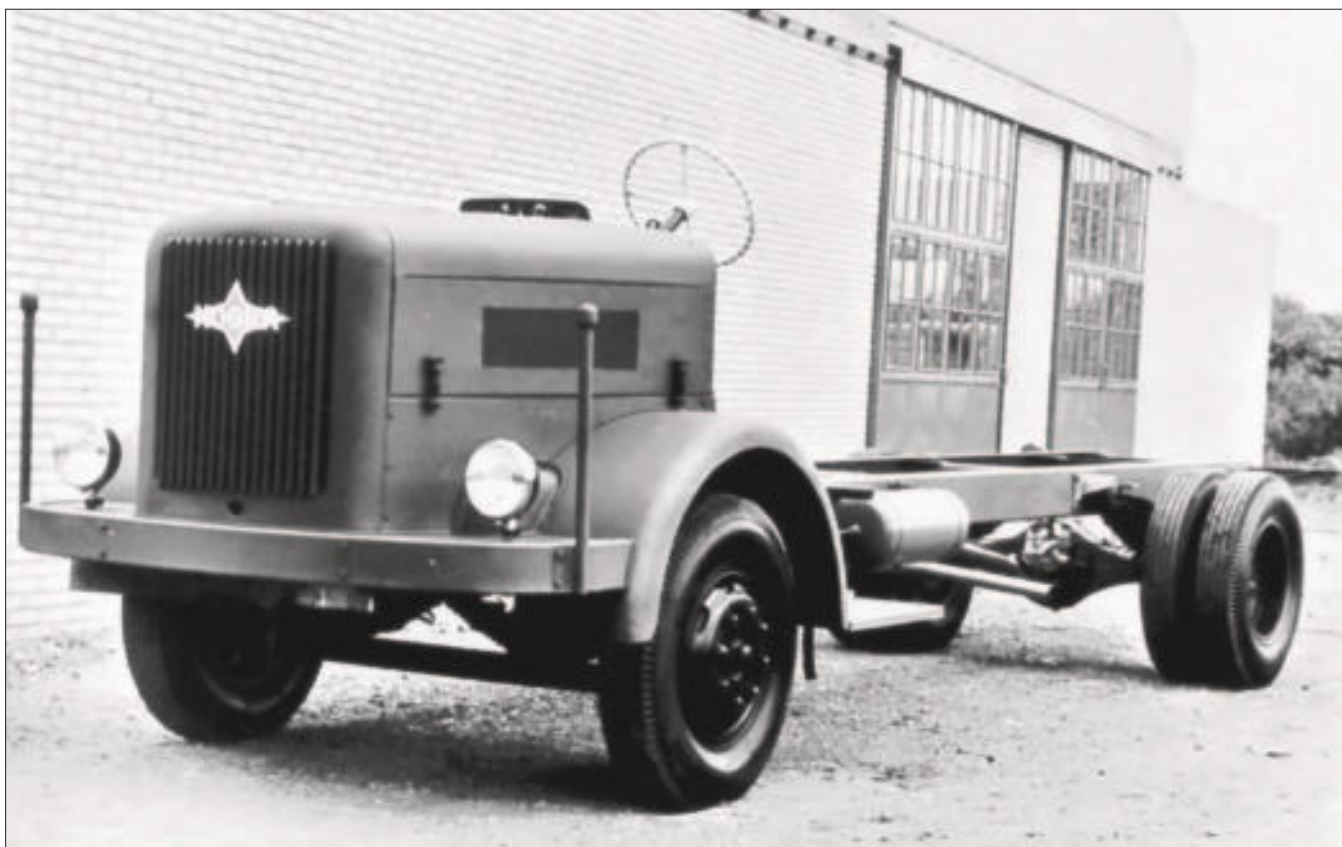
1.2 Achtergrond van de heer van Hoek

W.A. van Hoek (geboren in 1904 in Asten, Noord-Brabant) was een ervaren autotechnicus, die kon bogen op een 20-jaar lange ervaring bij de N.V. Motorkracht, de toenmalige importeur van Magirus-Deutz bedrijfsauto's, die in West-Duitsland werden geproduceerd. Hij vervulde een leidinggevende functie, als directeur van het verkoopkantoor in Wassenaar. De ongeveer 10 jaar oudere mevrouw Gravelaar was woonachtig in één van de vele fraaie buitenhuizen in Wassenaar, zodat het aannemelijk is dat zij elkaar in deze plaats hebben ontmoet.

1.3 Het eerste ontwerp

Nadat in mei 1945 de Duitse bezettingstroepen Nederland hadden verlaten, bleek al snel dat vrijwel alle vrachtwagens door de Duitsers in beslag waren genomen en/of afgevoerd waren naar Duitsland. In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog moesten de transporteurs noodgedwongen ex-leger vrachtwagens gebruiken om de Nederlandse economie weer op gang te brengen. Dit legermateriaal was eigenlijk niet

HOGRA's werden in chassismet een motorkap, spatborden, koplampen en een schutbord plus een instrumentenpaneel aan de klanten afgeleverd. Het was in de jaren '50 gebruikelijk dat een cabine door een plaatselijke of regionale carrosseriebouwer werd gemonteerd. Vaak verzorgde deze "wagenmaker" ook de opbouw van de vrachtwagen. De panelen voor de motorkap en spatborden werden door Polynorm uit Bunschoten vervaardigd. (collectie Wil Davidse)





Deze HOGRA H7-P6 uit 1956 heeft slechts enkele maanden het provinciale kenteken B32852 gedragen. De aanhangwagencombinatie was in dienst bij Jelle Giesing uit Marssum, een klein plaatsje even ten westen van Leeuwarden. Jelle en zijn echtgenote Sjoerdje Hiemstra poseren hier voor het H7 model, waaraan een gebruikte aanhangwagen is gekoppeld. In de bak van de vrachtwagen zijn nog vijf kinderen uit het dorp te zien, waaronder zoon Sije Giesing. De HOGRA werd rechtstreeks van de fabriek gekocht. De vrachtwagen is ruim 12 jaar bij Giesing in gebruik geweest en is rond 1968 gesloopt. (collectie Haije Giesing)



Het originele kentekenbewijs van de PS-49-23 is bewaard gebleven. Het geeft een schat aan informatie, zoals het modelnummer (H7-P6), het chassisnummer (1-7-3-34), een Grau luchtdrukremstelsel voor de aanhangwagen, de lengte (7.70 meter), de breedte (2.18 meter) en de wielbasis van 4.80 meter. Het eigen gewicht bedroeg 4.000 kg, zodat er een laadvermogen van 7.500 kg overbleef. (collectie Haije Giesing)

Al op 14 augustus 1956 werd het kenteken vervangen door het landelijke nummer PS-49-23. De aanhangwagencombinatie lijkt identiek aan de B32852, maar verschilt in de belettering op de deuren en boven de voorruit. Chauffeur/eigenaar Jelle Giesing met zijn kleine "brijder" (zoon Sije Giesing) waren er in ieder geval trots op. De combinatie is geladen met zakken meel, die in die tijd zelden werden gezekeerd met zeilen, touwen of spanbanden. (collectie Haije Giesing)





De PS-49-23 werd ook gebruikt om vakantietrips met het hele gezin te maken. Hij werd dan van een provisorische huif voorzien. De tenten, campingmeubilair, fietsen en ander benodigdheden werden in laadbak van de HOGRA geladen. Hier is hij te zien tijdens een vakantie op camping 't Geuldal in Meerssen in juli 1963. Daarop zijn vijf kinderen van Jelle en Sjoerdje te zien, te weten Henkie, Tietie, Haye, Tinie en Harm. *(collectie Haije Giesing)*

De PS-49-23 werd door Jelle Giesing regelmatig gebruikt voor het vervoer van hooien en strobalen. Daartoe werd de HOGRA uitgerust met een extra laaddek boven de cabine, waarvan de steunen werden bevestigd aan de voorbumper. Hier is hij geladen met een flinke vracht erwten, die met behulp van hooivorken handmatig op de vrachtwagen en aanhanger werden geladen. *(collectie Haije Giesing)*



De tweede HOGRA die door Jelle Giesing werd aangekocht was een gebruikte betonmixer van het model H7-S100 uit 1957 met kenteken RF-44-10. De betonmixer werd vervangen door een gebruikte BUCA kipperbak, die in eigen beheer pas werd gemaakt op het HOGRA-chassis. De cabine was een product van Paul & van Weelde. Hij werd aangedreven door een Steyr viercilinder motor, die een vermogen van 100 pk leverde. De vrachtwagen is hier aan het einde van de jaren '50 te zien tijdens een rondrit door Friesland, die werd georganiseerd door het N.O.B. (Nederlandse Organisatie Beroepsvervoer). Voor de auto staan neef Pieter de Jong en daarnaast Tietie en Haije Giesing. Achter de kipper staat de tweede HOGRA van Jelle Giesing, de PS-49-23, opgesteld. *(collectie Haije Giesing)*



De N.V. HOGRA Automobielfabriek werd in 1954 opgericht door Antonie Willem van Hoek. Het bedrijf werd gefinancierd door zijn zakenpartner mevrouw Gravelaar. De naam HOGRA is een samentrekking van de achternamen van de heer van HOek en mevrouw GRAvelaar. De fabriek werd gestart in het najaar van 1954 in de voormalige coöperatieve stoomzuivel-fabriek in Ravenstein, een vestingstadje aan de Maas in Noord-Brabant.

ISBN 978-90-5961-235-8



W.A. van Hoek was een ervaren autotechnicus, die kon bogen op een 20-jaar lange ervaring bij de N.V. Motorkracht, de toenmalige importeur van Magirus-Deutz bedrijfsauto's. Het was al langer de wens van de heer van Hoek om een eigen vrachtwagenfabriek op te zetten. Dit betekende dat, om een kans van slagen te hebben op de Nederlandse markt, er een betrouwbaar chassis moest worden ontworpen dat aan alle eisen van de Nederlandse transportondernemers diende te voldoen.

Er werd een basismodel in twee wielbasis ontworpen in torpedo-front uitvoering. Er werd besloten om zoveel mogelijk componenten, zoals chassis, motor, versnellingsbak, assen, motorkap en spatborden bij derden in te kopen en vervolgens tot volwaardige vrachtwagens te assembleren. De serieproductie van HOGRA chassis kwam aan het einde van 1955, na de opening van de nieuwe bedrijfshal, langzaam op gang. Oorspronkelijk werden de HOGRA's uitgerust met Perkins dieselmotoren, maar vanaf 1957 kon men ook voor de wat krachtiger Steyr dieselmotoren kiezen. Eind 1956 werd een drie-assig vrachtwagenchassis aan het leveringsprogramma toegevoegd en begin 1957 een trekkerchassis. Een jaar later kwam er ook een 4x4 chassis beschikbaar, dat uitermate geschikt was voor de opbouw van een kipper.

Ondanks alle inspanningen kwam de jaarlijkse productie zelden boven de 100 stuks uit. Aan het einde van de jaren '50 werden frontstuurmodellen steeds populairder, maar vermoedelijk had HOGRA niet de financiële middelen om een compleet nieuw frontstuur model te ontwikkelen. Bovendien geloofde directeur van Hoek heilig in het "vrachtwagen met een neus concept". Daarnaast waren de aangeboden motoren niet krachtig en betrouwbaar genoeg. In 1961 viel helaas het doek voor deze kleine Nederlandse vrachtwagenfabrikant. Er zijn tussen 1954 en 1961 slechts 300 HOGRA vrachtwagen- en trekkerchassis gebouwd.

