

"DE VETERAANBUS"

Mededelingenblad van de Stichting Veteraan Autobussen

No 1. December 1969, verschijnt eens in de twee maanden

Bestuur:

Voorzitter : H.G. Hesselink, Rondweg 2, Zwartsluis, tel: 05208-1596
(Namens KNVTO.)

Secretaris/
Penningmeester: D.J.J. van Beek, Campuslaan 59-415, Enschede, tel:
05420-44644, toestel 3860.

Bestuurslid: P. Hagen, Prinses Beatrixhof 11, Naarden, tel: 02159-
(Namens ADV). 34778

Korrespondentie adres: SVA, Campuslaan 59-415, Enschede.

Financiële Transakties:

Algemene Bank Nederland te Enschede, rek.nr: 59 31 36 152.

Postcheque- en Girodienst der PTT, rek nr: 1 974 700.,
beide t.n.v. Stichting Veteraan Autobussen te Enschede.

Deelname in de Stichting:

Door een minimale persoonlijke bijdrage van F. 15,- per jaar, voor
bedrijven tenminste F. 30,-

Ten geleide:

Al enige tijd geleden voelde het bestuur van de SVA de behoefte om de donateurs, medewerkers en belangstellenden van informatie over SVA-zaken te voorzien. Vanaf onze oprichting maakten wij dankbaar gebruik van de gastvrijheid van de Autobuskroniek, een uitgave van de Autobus Documentatie Vereniging. Toch kleeft hieraan een belangrijk nadeel; een aantal donateurs van de SVA werd niet geïnformeerd. Daarom hebben wij op de bestuursvergadering van 29 november j.l. besloten met een eigen mededelingenblad uit te komen, ondanks het extra werk en de financiële offers. Wij willen dan ook het ADV-bestuur en de redactie van de Autobuskroniek hartelijk danken voor hun medewerking. Het mededelingenblad zal U inlichten over alles wat er bij onze stichting gebeurt. Daarnaast krijgt U nog informatie over museummaterieel van andere organisaties.

Ons grootste probleem:

Zolang wij niet over enige ruimte beschikken, is de stalling van onze bussen het grootste probleem. Daarom zijn wij genoodzaakt op de welwillendheid van busbedrijven een beroep te doen. Gelukkig dat wij hierbij veel medewerking ondervinden. Een groot bezwaar hierbij is, dat de wagens vaak van plaats moeten veranderen door het tijdelijke karakter van de beschikbare ruimte. Dit verplaatsen kost veel tijd en geld.

Momenteel zijn de wagons als volgt gestald:

Austin 1	Enschede TH-terrein.
Citroën 2	Enschede Industrieterrein.
Opel 4	Enschede TET-garage.
Austin 13	Zeeland Van Dongen-terrein
Austin 770	Zeeland Van Dongen-garage.
Magirus 35	Amsterdam Remise Havenstraat
Scania 51	Zwartsluis NWH-garage.
Kromhout 154	Emmeloord NWH-garage.
Kromhout 157	Emmeloord NWH-garage.

Hierbij hebben wij de volgende verplichtingen: Eén van de Kromhouts heeft stalling tot 15 januari 1970, terwijl Magirus 35 vóór 1 maart '70 moet worden weggehaald. Aan de oplossing van deze stallingsproblemen wordt nu gewerkt; weet U een oplossing, neem dan even contact met ons op.

Eigen stalling en werkplaats in Enschede?

Met de gemeente Enschede hebben wij regelmatig contact over ons ruimteprobleem. Momenteel wordt er onderhandeld over een oude rijtuigloods in het Teesinkbos te Bockelo, (Gem. Enschede). Hierin is stallingsruimte voor 4 kleine bussen met daarnaast werkplaats- en magazijnruimte. Tevens is er een werkput en een loopkat voor een takel aanwezig. Het gebouw is enigszins verwaarloosd, maar hieraan is veel zelf te doen, terwijl de materiaalkosten voor het opknappen gering zijn te houden.

Verslag van de bestuursvergadering op 29 november 1969.

Op zaterdagmiddag 29 november 1969 vergaderde het voltallige bestuur in Zwolle. Gesproken werd over de financiële toestand van de SVA, de begroting voor 1970, de financiële controle, de gevoerde correspondentie, informatievoorziening van de donateurs, plannen voor 1970, de stallingsproblemen, nieuw materiëel, propaganda. De volgende besluiten werden tijdens de vergadering genomen: een financieel overzicht over 1969 samen te stellen; de Autobus Dokumentatie Vereniging te verzoeken 2 leden voor een financiële controlekommissie aan te stellen; de goedkeuring aan de begroting voor 1970 te geven; vastgesteld werd de zorgelijke financiële situatie en de teleurstellende financiële deelname van ADV-leden; dat er nog in 1969 een mededelingenblad zal verschijnen, terwijl jaarlijks 6 nummers zullen verschijnen; een jaarverslag over 1969 uit te brengen; een programma van rijdagen voor 1970 samen te stellen; contact op te nemen met de directies van het Nationaal Automobielmuseum te Lelidshendam en het Automobielmuseum te Drunen; een beslissing te nemen over onze Amsterdamsse Magirusbus en de GADO-Crossley 1616.

Onze plannen voor 1970.

Ook in 1970 zijn wij weer van plan een aantal rijdagen met oude bussen te organiseren. Onze gedachten gaan hierbij uit naar Hellevoetshuis, waar evenals in 1969, te gaan rijden in aansluiting op de museumtrams tussen het tramstation en het brandweermuseum. Daarnaast zal Hoorn op het programma komen te staan, waar tevens in aansluiting op de museumtrams een autobusdienst met een rondrit door Hoorn of een rit naar het schoepvaartmuseum zal worden gereden. Plannen bestaan om van de Museum Buurt Spoorweg te Enschede treinen te laten rijden tussen Enschede en Bockelo. Wij zouden dan voor een aansluitende dienst kunnen zorgen.

Welke wagens de rijdagen zullen verzorgen is nog een probleem, aangezien de wagens van de SVA, die daarvoor in aanmerking komen, nog niet klaar zijn. Dit probleem kunnen we oplossen of door museumautobussen te lenen of wagens aan te schaffen.

Wat het materiëel betreft, we zullen trachten de Citroën 2 en de Kromhout 157 dit jaar klaar te krijgen. Deze laatste wagen geeft ons zorgen, omdat aan de achterkant een stuk van de wand ontbreekt, aangezien de Kromhouts het laatst als werkwagen zijn gebruikt. Herstel hiervan is met onze gebrekkige kennis en vaardigheid niet mogelijk, zodat we trachten hiervoor een bedrijf te vinden, dat bereid is dit tegen minimale kosten te doen.

Verder zullen we proberen om de karrosserie van de Austin 770 over te zetten, waaraan we in 1969 reeds gewerkt hebben. De beide sloopbussen, (Austin 770 en Kromhout 154) zullen we gaan afvoeren, nadat de benodigde onderdelen zijn verwijderd. Aan nieuw materiëel verwachten wij tenminste de Crossley 1108, de huidige schermboeldwagen van de NS.

Over deze Crossley en zijn levensloop bij het NS-concern zullen wij zeker in een volgend nummer terugkomen. Daar er nog enige ruimte beschikbaar is op deze pagina, kunnen wij U vast vertellen dat deze wagen bij de Velox in bedrijf is gekomen, waar hij dienst deed op NS-lijnen, waarna hij via NBM en NEM bij NS terecht kwam bij de Medische Dienst als schermboeldwagen.

De begroting voor 1970.

In		Uit	
Donaties nat. personen	F. 300,-	Administratie	F. 100,-
Donaties rechtspersonen	1200,-	Reiskosten algemeen	100,-
Donaties industrie	1000,-	Exploitatie	200,-
Materiële financiering	400,-	Transporten	200,-
Exploitatie	300,-	Aankopen materieel	500,-
Opbrengst sloop Kromhout	150,-	Materieelonderhoud	400,-
Diversen	200,-	Restauratie Citroën	850,-
		Restauratie Kromhout	1150,-
		Aflossing lening	250,-
		Diversen	300,-
Totaal	F. 4050,-	Totaal	F. 4050,-

Stand van de financiering van de Kromhouts.

Momenteel heeft de penningmeester t.b.v. het Kromhoutfonds F. 165,- ontvangen. De benodigde F. 400,- voor de aanschaf van de wagons is dus nog niet bijeen. Hopelijk wilt U ook eens als een gulle Kerstman de SVA verrassen?

Ons huidige autobussenspark.

parknr	kontoken	chassis	karrosserie	bouwjaar	afkomstig van:
1	NA 63-80	Austin	Austin	1942	Van Gog
2	NJ 23-46	Citroën	Van Loorsum	1938	ETAC, Fa. Verhooke
4	NE 44-36	Opel	Domburg	1938	Ten Kate
13	NJ 27-32	Austin	Jongorius	1944	Van Dongen
35	---	Magirus	Allan	1925	GVBA
51	NB 16-16	Scania-T	Hainje	1952	NWH
154	NB 47-49	Kromhout	Verheul	1940	GVBA
157	NB 47-52	Kromhout	Verheul	1940	GVBA
770	NE 68-13	Austin	Jongorius	1944	Van Dongen. (In jan. '47 in dienst gesteld bij SW. Prov.nr. K-17547.

De Austin-bollenwagen.

Enige tijd geleden wilde de Austin 1 niet starten. Na een korte inspectie bleek, dat de uitlaatkleppen waren blijven hangen. Hierna stond ons maar één ding te doen: de cilinderkop demonteren. (Makkelijker gezegd dan gedaan!) Hierbij kwam aan het licht, dat ook enige kanalen van het koelsysteem dicht zaten en dat de kleppen enigszins ingebrand waren. Daar het slijpen en schuren van kleppen en klopzittingen niet bepaald het werk van iedereen is, zijn we met de cilinderkop naar het autobusbedrijf Van Dongen in Zeeland (onze loerschool en teverlaat voor grote problemen) getogen, waar één der heren Van Dongen ons in deze instrueerde. Na enige uren was het geheel in orde gebracht, waarna de kop na een middagje werk (o.a. het aanbrengen van nieuwe pakkingen) weer gemonteerd was. En waarachtig, na enkele pogingen startte de motor.

In memoriam.

Dit in memoriam geldt de GADO-Crossley 1616, waarover op blz. 2 van dit nummer reeds werd gesproken. Op maandag 1 december hebben wij met de Chef TD van de GADO gesproken over de toestand waarin deze wagen zich bevond. Deze toestand bleek zo slecht te zijn, dat overname door de SVA financieel niet verantwoord was. Wij hebben helaas van deze wagen moeten afzien. Zo ontbraken o.a. de motor, de achterinstookas, schuifas en was de beplating doorgeroest. Het wegslepen van het autobusstation te Groningen naar Nieuwe Schans, waar de GADO tijdelijk onderdak aanbood, het later weer verslepen en vooral het restaureren hadden duizenden guldens gaan kosten. De bus is of wordt thans gesloopt, zodat ook de laatste Verheul-Crossley van het toneel is verdwenen. Op de volgende pagina vertellen wij U iets over de serie 1601 - 1616.

De Crossley's 1601 - 1616 zijn in 1947 door Verheul gebouwd voor het KLM-Autobus Bedrijf, alwaar zij tussen oktober 1947 en april 1948 in dienst werden gesteld. Daar het KAB 50% NS-dochter is, ontvingen zij dus een NS-serie-nummer. De wagons hadden bij de KLM 37 zitpl. en waren voor die jaren zeer modern. Zij zijn gebouwd op SD 42/1-chassis, waarop ook de series 1000 t/m 1500 zijn gebouwd.

De KLM vernieuwt regelmatig haar luchtvloot, maar ook haar autobussen worden met de regelmaat van ongeveer 6 jaar vervangen.

Zo zien wij dan ook in 1949 reeds de navolgende 1600'en verdwijnen:

1601, in dec, naar H.van Dijk, parknr 22.

1603, in mei, idem, parknr 7.

1604, in mei, naar BBA, parknr 424.

1608, in mei, naar Tilli, waarna zij vervolgens de LAD, H.van Dijk en Schutte als eigenaar kreeg.

1614, in mei, naar Tilli, waarna zij vervolgens de LAD, H.van Dijk en DETO als eigenaar kreeg.

In 1951:

1602, in mrt, naar NBM, waar zij tot medio 1959 dienst deed, o.a. als Europa-bus, in juni kwam zij bij de Flevo-dienst in bedrijf, alwaar zij in mrt 1963 werd afgevoerd.

1610, in sept, naar NBM, alwaar zij dienst deed tot febr. 1961, o.a. als Europa-bus.

De 1611, 1612 en 1613 gaan in okt. 1954 via het CAB naar de Zuid-Ooster, alwaar zij tot resp. juni 1960 (1611) en dec. 1958 dienst doen.

De 1607 en 1615 gaan begin 1958 naar de EVAG, waar zij onder de nrs 57 en 58 in dienst komen.

En dan komen we nu toe aan de wagons, die naar de GADO zijn gegaan. Dit gebeurt in 1956.

De 1609 gaat in april via de NBM, waar zij enige weken verblijft. Hierna volgen de 1605, 1606 en 1616 in juli. Bij de GADO krijgen zij 39 zitplaatsen.

De 1605 gaat in januari 1964, de 1606 in maart en de 1609 in dec. 1964 naar het CAB voor sloop, en de 1616 wordt op het autobusstation te Groningen neergezet, alwaar zij voor diverse doeleinden is gebruikt. Haar einde heeft U op blz. 3 van dit nummer kunnen lezen.

Voorwaar een goede serie autobussen, waaraan men zowel bij het NS-concern als daarbuiten, veel plezier heeft beleefd.