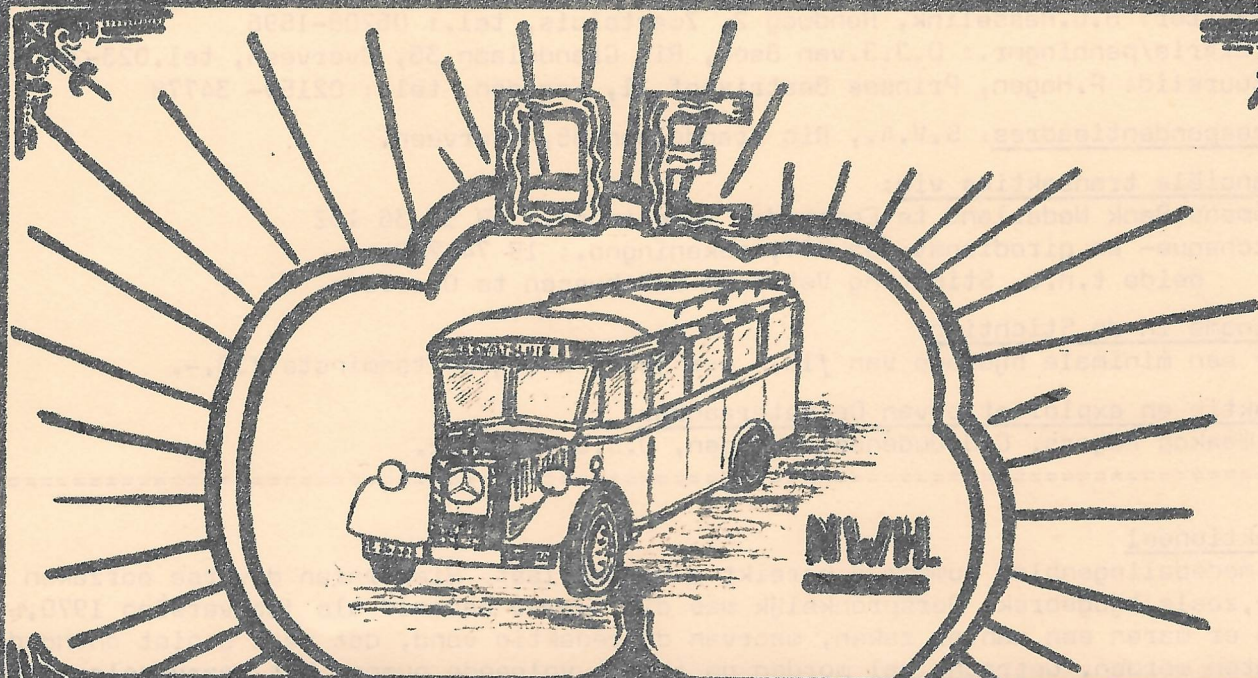
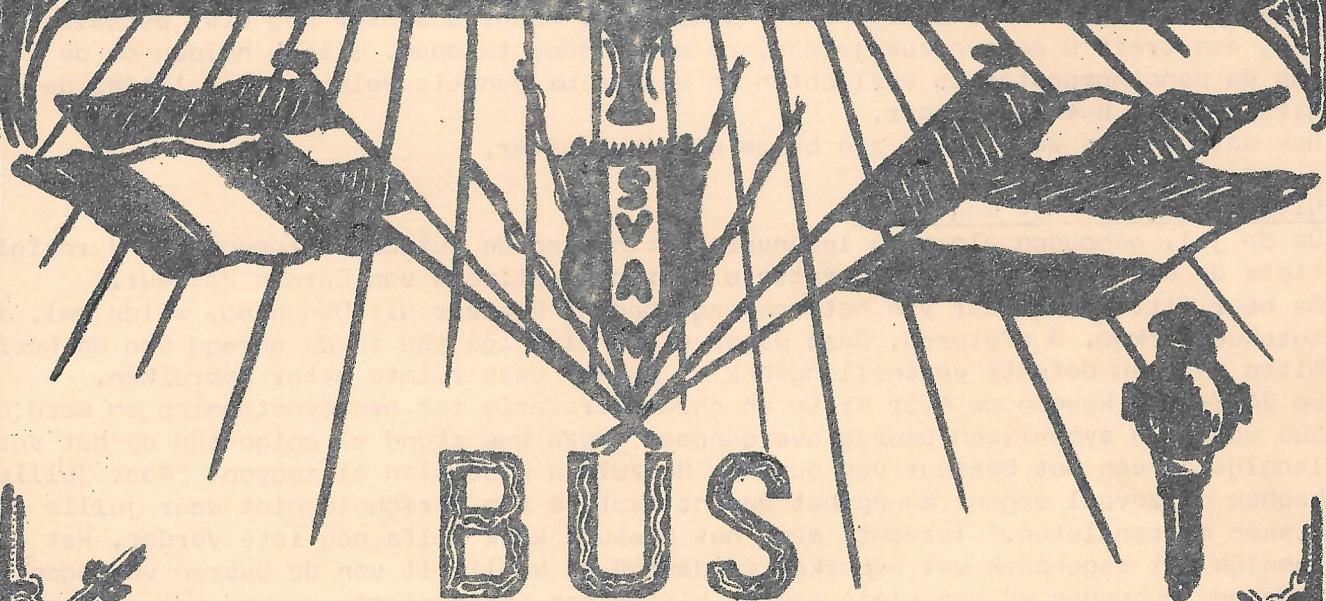




VETERAAN



MEDEDELINGENBLAD VAN DE S.V.A.

"DE VETERAANBUS"

Medelingenblad van de Stichting Veteraan Autobussen
no. 9, mei 1971, verschijnt zesmaal per jaar.

Bestuur:

Voorzitter: H.G.Hesselink, Rondweg 2, Zwartsluis, tel.: 05208-1596

Secretaris/penningmr.: D.J.J.van Beek, Rio Grandelaan 35, Overveen, tel.023-255706

Bestuurslid: P.Hagen, Prinses Beatrixhof 11, Naarden, tel.: 02159- 34778

Korrespondentieadres: S.V.A., Rio Grandelaan 35, Overveen.

Financiële transakties via:

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

Postcheque- en girodienst der PTT, rekeningno.: 19 74 700,

beide t.n.v. Stichting Veteraan Autobussen te Overveen.

Deelname in de Stichting:

door een minimale bijdrage van f15.- per jaar, bedrijven tenminste f30.-.

Redactie en exploitatie van De Veteraanbus:

C.H.Waakop Reijers, G.J.Oudenes, P.Hagen, D.J.J.van Beek.

Redactioneel

Dit mededelingenblad nummer 9 bereikt u helaas laat. Hier waren diverse oorzaken voor, zoals tijdgebrek. Oorspronkelijk was dit nummer bedoeld als jaarverslag 1970, doch er waren een aantal zaken, waarvan de redactie vond, dat deze u niet onthouden mochten worden. Getracht zal worden om in het volgende nummer het jaarverslag 1970 te plaatsen. De reactie over het ontwerp van het omslag en de uitvoering van het vorige nummer waren positief. Men apprecieerde ook de historische reclame van de A.I.C.-truck. Deze reclame kwam, evenals de huidige uit een landelijke busdienstregeling van 1923.

In dit nummer o.a. de begroting van 1971, het vervolg van het transport van de Citroën, een reclame van Jac. Met, uitbreiding van het wagenpark en natuurlijk weer de eeuwig-durende stallingsmoeilijkheden.

Van de penningmeester

Bijgaand treft u aan uw donatiebewijs voor 1971. Mocht u echter nog niet betaald hebben, dan treft u een verzoekje aan, om dit alsnog te doen. Wilt u helpen om de taak van de penningmeester te verlichten en alsnog uw donatie voldoen, het liefst per giro, op het bekende nummer.

Ook wat extra's zal welkom zijn bij de penningmeester.

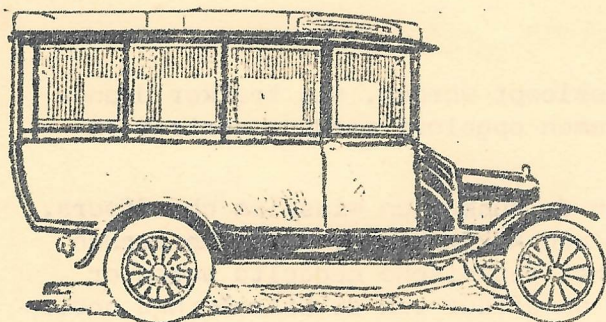
Uitbreiding van het wagenpark

Op de j.l. gehouden algemene ledenvergadering van de Autobus Dokumentatie Vereniging tipte de heer Voerman onze secretaris over de Austinbus van Garage Pasteur.

De heer Witte, eigenaar van het toerwagenbedrijf Pasteur uit Den Haag, wilde nml. zijn autobus parkno. 3 afstoten. Deze wagen stond al enige tijd in de garage van de heer Witte met een defekte versnellingsbak en hij kon deze ruimte beter gebruiken.

Op 24-2-1971 kwamen de heer Witte en onze secretaris tot overeenstemming en werd de bus voor een symbolisch bedrag overgenomen. Deze bus stond al enige tijd op het verlanglijstje van het bestuur van de SVA. Nu zult u misschien al zeggen: "Maar jullie hebben al zoveel wagens en op het moment weet je van narigheid niet waar jullie de bussen moeten laten." Terecht, maar het bestuur keek zelfs nog iets verder. Het wil namelijk het wagenpark wat beperken en daarbij de kwaliteit van de bussen verhogen. Zodoende behouden wij een klein aantal historisch interessante wagens met een betere kwaliteit. Nu bezaten wij reeds twee gelijke Austins, van het busbedrijf Van Dongen en oorspronkelijk van de Stoomtram Walcheren afkomstig. Het lag in de bedoeling om van deze beide bussen één rijdbaar exemplaar te maken. Namelijk wagen 13 had een totaal vergane karrosserie, maar naar wij dachten een goed chassis, terwijl bus 770 een aanrijding heeft gehad en het chassis en het front onbruikbaar zijn. Wij wilden nu de karrosserie van de 770 op het chassis van de 13 plaatsen.

Nu zijn er inmiddels een aantal vervelende dingen aan het licht getreden. Bij nadere inspectie (nadat de karrosserie al verwijderd was), bleek, dat de chassisbalken op de krop boven de achteras door een T-profiel van de vloer behoorlijk ingesleggen waren. Daarnaast bleek, dat de bevestiging van de karrosserie van de 770 niet paste op de 13.



Carrosseriefabriek **JAC. MET ALKMAAR**

Levering van alle soorten
Carrosserieën,
zoowel Luxe-, Vracht- als
Omnibussen, in prima
uitvoering en tegen
- billijke prijzen -

Importeur der Ford-Automobielen
Levering door het geheele land

de toerwagenbedrijf van de heer J. Voerman, die ons trouwens tijdelijk ook gastvrijheid verleent. Hiervoor onze hartelijke dank! Oorspronkelijk lag het nog in de bedoeling om de wagon mee te laten rijden met het toerwagenevenement op 12 mei, maar het bleek niet mogelijk op zo'n korte termijn de wagon klaar te krijgen. Wel zullen we trachten - uiteraard met uw medewerking - om deze bus dit jaar klaar te krijgen. De gedachten van het bestuur gaan er naar uit om de wagon een nieuw kleurenschema te geven: b.v. geheel krom met een donkerrode band onder de ruiten met hierop in gouden letters Stichting Veteranen Autobussen.

Nog steeds stallingsmoeilijkheden

Sinds het het droevige verhaal op blz. 22 van de vorige Veteranenbus is er nog maar weinig verbeterd. Toch meent het bestuur het begin van een gunstiger trend te kunnen waarnemen. Nu is een ernstiger toestand wat de ruimte betreft, nauwelijks voorstelbaar. Binnenkort moet een van de wagens, die nog onderdak staat deze ruimte verlaten. Hiervoor is nog geen vervangende plaats gevonden. Oorspronkelijk moest onze Crossleybus per 31-12-1970 de NBM-garage te Utrecht verlaten. Na een verzoek onzerzijds, was de directie van de NBM bereid om ons tot 1 oktober 1971 nog respijt te geven. Daarvoor onze dank aan de directie. Kontakten met een drietal bedrijven, die uitliepen op verzoeken tot stelling van een aantal bussen, liepen helaas weer op niets uit. Momenteel bestaat er een kans, dat enkele stallingsplaatsen worden gevonden in de randstad, maar wij maken ons nog niet blij voordat wij definitief bericht hebben ontvangen. Wij houden u op de hoogte.

Tips

Het bezit van diverse bussen is te danken aan tips van donateurs en belangstellenden. Mocht u op uw vakantie of rondreis iets zien, ook al denkt u dat het van geen belang is, tipt u dan toch even de secretaris met opgave van plaats, ook al is dat in het buitenland. Bij voorbaat onze dank, het bestuur zal graag uw moeite belonen met een presentje.

Daartoe zou gelast moeten worden aan het chassis. Nu is het wettelijk niet toegestaan, dat er aan het chassis gelast wordt, met uitzondering na overlegging van een certificaat van deugdelijkheid door de fabriek. U begrijpt, aan deze eis zouden wij nimmer kunnen voldoen. Een andere bijkomstigheid is, dat er geen velgen en banden voor de bus 13 aanwezig zijn. Voornoemde feiten heeft het bestuur van de SVA doen besluiten om beide wagens in 1971 af te stoten, nadat de bruikbare onderdelen er afgehaald zijn, nu een gelijkwaardige wagon hiervoor in de plaats komt, waaraan niet veel opgeknapt hoeft te worden.

Evenals de 13 en de 770 heeft autobus 3 een verlengd Austin-bellenwagenchassis. Origineel als bellenwagen in dienst gesteld, kreeg de bus in 1947 een 20-persoons karrosserie van Jac. Met uit Alkmaar. (zie ook de reclame uit 1923) Garage Pasteur was een goede klant van Jac. Met. Zo hadden ook zijn bussen met het parkno 4 Renault, 5 Opel, 6 Bedford, 8 Volvo en 9 Mercedes een karrosserie van Met. Oorspronkelijk had de wagon het provinciaalno. LZ-346 (waarschijnlijk een prov.no voor dumpwagens) en spoedig het reguliere no. H-42051. Momenteel draagt de bus met het bouwjaar 1943 het kenteken NJ-04-44. Tot en met 1970 heeft de wagon nog dagelijks voor Pasteur gereden. Een aantal jaren geleden kreeg de wagon nog een nieuwe versnellingsbak, doch hier sneuvelde vorig jaar de prise ras van. Gelukkig levert dit geen probleem voor ons op, want gelukkig hebben we nog wel onderdelen voor deze bak. Enige weken na de overdracht werd de wagen naar Pijnacker gesleept door het alombekende

Transport van de Citroën (vervolg en slot)

Wat er aan vooraf ging:

De Citroën moest van Enschede naar Alkmaar gesleept worden. Als trekker diende de Kromhout 157. Nadat allerlei kleine problemen opgelost werden, vertrok om 13.00 uur het konvooi uit Enschede.

Onderweg in Holten de eerste stop voor controle van de bussen en wisselen chauffeurs. Tevens wilde wat later de Rijkspolitie ook wel eens een kijkje nemen. Gelukkig werden alle papieren in orde bevonden en ook wat betreft het technische gedeelte waren er geen opmerkingen. Wijzelf waren iets kritischer. De chauffeur van de Citroën had onderweg een vreemd (hoe kan het haast?) geluid gehoord aan de achterkant. Een holder moment van de secretaris (hij heeft die weleens) herinnerde hem eraan, dat tijdens een vorig transport de wielmoeren van de rechterachterwielen losgetrild waren. Inderdaad, dat was ook nu weer het geval. Na dit verholpen te hebben, vertrok het konvooi weer. Een eind verder verloren we een ruitenwischerblad. De file, die zich achter ons had verzameld, walsde natuurlijk uit wraak over ons blad. Maar de heer Waakop Reyers is niet voor een kleintje vervaard. Met enkele hamerslagen bleek de ruitenwischer weer bruikbaar te zijn, om het water, dat zo nodig in rijkelijke hoeveelheden moest vallen, van de voorruit te vegen. Na enkele bakjes koffie onderweg, één van onze chauffeurs kreeg het haast nog aan de stok met een kastelein, omdat hij even acht gulden won uit een gokautomaat, zodat deze weinig wijzer werd van ons bezoek, werd Apeldoorn bereikt. Na Apeldoorn de eerste helling even nemen. Terugschakelen van vier naar drie, van drie naar twee. Toen ging het mis. Door de schok van het terugschakelen brak de ketting, waarmee de trekstang aan de Citroën bumper was verbonden. En daar stond de Citroën oonverlicht op de helling, midden tussen het drukke vrijdagavond verkeer om ca 17.00 uur. Na een kwartiertje hard werken waren de beide wagons mechanisch en elektrisch weer gekoppeld. De verdere hellingen werden gelukkig zonder problemen genomen. Om ca. 20.00 uur reed het konvooi door de IJ-tunnel. De politie van Amsterdam was nog gevraagd om begeleiding van dit (langzame) konvooi, maar zij vonden dit niet nodig. Via Purmerend bereikten we zonder verdere moeilijkheden Alkmaar om 23.00 uur. De Citroën werd afgekoppeld en chauffeur Waakop Reyers reed nog even met de Kromhout naar zijn woonplaats Utrecht. Daar werd de wagen gestald bij het GEVU en naar een paar dagen overgebracht naar onze nieuwe stallingsplaats in Apeldoorn. Terugblikkend op dit transport, moesten we toch wel even onze pet afnemen voor de prestatie, die onze beide chauffeurs hebben geleverd. De Citroën zonder ruitenwissers, koud en erg tochtig. En dan de Kromhout wel verwarmd, met minder tocht, maar met een oorverdevende motor. Met als maximum snelheid 45 km/h en een gemiddelde rijsnelheid van 22 km/h van het konvooi. Bravo, SVA-chauffeurs.

Zusterorganisatie

Het bestuur van de SVA heeft contact met een Zweedse zusterorganisatie, die men zich voer moet stellen als een combinatie van Tramweg Stichting en SVA, namelijk Svenska Spärvägsällskapet. Deze organisatie beschikt momenteel over 43 railvoertuigen, 1 paar-denomnibus, 3 trolleybussen, 1 aanhangbus en 30 autobussen.

De bouwjaren van deze autobussen liggen tussen 1932 en 1956. Het gemiddelde bouwjaar is 1945, bij de SVA is het gemiddelde bouwjaar 1943 op dit moment.

Totaal ging er in 1970 om voor ca. f39.000.-

Wat zei u, heeft Zweden minder inwoners ?

BEGROTING 1971

Inkomsten

donaties en fondsen	f2500.-
diversen	150.-
exploitatie opbrengsten	250.-
	<u>f2900.-</u>
	=====

Uitgaven

administratiekosten	f 200.-
reis- en vergaderkosten	200.-
propaganda	100.-
exploitatie Veteraanbus	100.-
exploitatiekosten	100.-
gereedschappen	100.-
materiaal	100.-
diversen	100.-
stalling	600.-
restauratie Citroën 2	200.-
idem Kromhout 157	400.-
idem Crossley 8	500.-
overig materieel	200.-
	<u>f2900.-</u>
	=====