



Stichting Historische Bedrijfsvoertuigen Nederland

www.shbvn.nl

Beste vrienden en geïnteresseerden,

Het jaar 2016 ligt al weer enige tijd achter ons en is voorbij gegaan zonder dat er eind vorig jaar een kerstwens uitgegaan is. De intentie was er maar door drukte elders is het er niet van gekomen. We gaan proberen om het dit jaar wel weer netjes te doen.

Over het afgelopen jaar is er best wel het één en ander te melden. Bijna elke zaterdag is er wel gewerkt aan onze collectie voertuigen. Een collectie die aan het eind van het jaar is uitgebreid met een **brandweerauto** : een Renault Goelette uit 1957 die in Hoogezand Sappemeer als bedrijfsbrandweer bij de vloeren- en plafondplatenfabriek Armstrong is gebruikt. De wagen is door brandspuitenfabriek Van Bergen uit Heiligerlee voorzien van een speciale open carrosserie. Het voertuig is uiteindelijk pas in januari bij de verkoper opgehaald en zo op het eerste gezicht hoeft er weinig aan te gebeuren, behalve dat we achter een kenteken aan moeten.



Over het afgelopen jaar is er wel meer te vertellen over de twee bussen uit de collectie : de International ECF uit 1951 waar nog flink wat werk aan moet gebeuren en de Fiat Van Hool.

FIAT VAN HOOL (ex Hoefnagels)

Omdat hieraan het meeste gewerkt is zullen we met deze bus beginnen. Een aantal klussen waar we in 2015 mee begonnen waren hebben we in 2016 af kunnen maken :

- De bagagecompartimenten zijn nu klaar. Waar het nog moest zijn de scharnieren vervangen en in het compartiment waarin jerrycans e.d. werden bewaard is de vloer inclusief het frame eronder vervangen.
- De instapdeur ging altijd wat gek open : bij geopende toestand hing deze wat scheef. We hadden al eens een arm van het onderste deel van het deurmechanisme van een sloopbus gebruikt in de hoop dat deze het euvel zou verhelpen, maar helaas. Ook met een compleet

nieuwe die we bij Van Hool hebben opgehaald kwamen we niet tot een tevredenstellend resultaat. We zijn tot de conclusie gekomen dat de bus ooit juist bij de instap schade heeft gereden waardoor e.e.a. getordeerd is geraakt. Het zal nog wat hoofdbrekens kosten om een goede remedie te vinden.

- In 2015 schreven we al dat in het front van de bus een koker aan vervanging toe was. Uiteindelijk hebben we met een slijpschijf de helft van de polyester beplating van het front verwijderd zodat we die koker konden verwijderen. Een nieuwe koker met de juiste afmetingen was makkelijk besteld, maar moest nog wel "even" gebogen worden. Hoe doe je dat ? Een kwestie van sleuven slijpen, dan de koker weer dicht duwen en lassen. Als je dat maar op genoeg plekken doet en goed blijft passen en meten krijg je uiteindelijk een koker die toch echt gebogen lijkt. Al doende zijn we vaker tot vergelijkbare creatieve oplossingen gekomen.
- Motorisch : de compressor is terug gemonteerd, maar bleek bij proefdraaien toch weer te lekken op de olieleidingen. Net dit weekend is dat euvel verholpen.
- De wielbak links achter vertoonde wat gaten die gerepareerd zijn.
- In het interieur zijn wat armleuningen vervangen en is er een nieuwe waterslang aan de interieurkachel vervangen.
- Bas heeft een krikpunt voor het chassis gemaakt welke nog vastgelast moet worden.



Bus met half front maar met vervangen kokerbalk in het midden



En hier de roestbak zoals het eerder was.



Van recht toe recht aan naar licht gebogen

Wat we dit jaar zeker nog te doen hebben :

1. Het voorfront weer terug monteren. Als het de laatste weken niet zo koud was geweest hadden we daarmee al een aanvang genomen, maar het plakken van polyester matjes kan alleen als de temperatuur wat hoger is.
2. Voor de vering zijn we vorig jaar naarstig op zoek geweest naar "Gummipuffers", ronde rubber blokken tussen het chassis en de bovenkant van het veerpakket. Via de sloperij kwamen we niet verder, maar uiteindelijk na wat speurwerk op het internet hebben we in Duitsland vier nieuwe exemplaren besteld die eind februari geleverd zijn.

Daarnaast zijn er nog allerlei klusjes die gedaan moeten worden, maar we hopen de bus dit jaar klaar te hebben zodat we er in augustus mee naar Schotland kunnen gaan.

Aan deze bus is m.n. door Bas, Frank en Willem gewerkt.

INTERNATIONAL ECF (ex Matser)

Klaas-Jan is verder gegaan met het werk er aan het chassis is : nog meer vuiligheid is er verwijderd en nog meer loodmenie is er gebruikt voor de conservering. Om beter bij sommige stukken te kunnen komen hebben we de achteras en de achterste veerpakketten gedemonteerd. Een flinke dwarsbint waarin een tweetal deuken leken te zitten hebben met wat moeite tussen het chassis uit kunnen krijgen en die kon door onze vaste ijzerleverancier makkelijk gerepareerd worden. Deze bint ligt nu klaar om terug geplaatst te worden. In de huidige koude periode ligt het werk aan het chassis even stil omdat het ook voor meniën te koud is. We hopen wel dat we later dit jaar het chassis helemaal oranje hebben. En na oranje komt zwart. En wat daarna ...?? Werk genoeg, da's zeker.

VERDER:

- Het vinden van de juiste onderdelen blijkt vaak een tijdrovende klus. Soms kunnen we onderdelen nog bij Van Hool bestellen. En andere keren gaan we naar de sloperij, met wisselend resultaat. Via het internet hebben we in Italië voor de Van Hool een paar nieuwe mistlampen kunnen bestellen. Ook zijn Bas en Willem nog gaan kijken voor een "nieuwe" motor voor de International, maar dat is even op de lange baan geschoven.
- Kantine : de vorige winter mag dan niet heel erg koud zijn geweest, maar in een onverwarmde stalling is alles onder de 10 graden al redelijk onaangenaam als je niet fysiek bezig bent. Daarom hebben we in maart een caravan voor een schappelijk prijsje gevonden, waar je met 5 man goed in

kan zitten. Dat kon pas nadat de grootste zithoek verwijderd was omdat de zit anders wel erg laag en diep bleek te zijn. Met een klein elektrisch kacheltje (dank Ria !) is deze kantine snel opgewarmd, dus we hebben er al aardig profijt van gehad !



- Bezoek aan Van Hool : we hadden al de nodige kontakten met Van Hool en waren welkom om eens langs te komen. Dat hebben we vorig jaar gedaan. Helaas moest Willem, die de kontakten met Van Hool onderhoudt, op het laatste moment vanwege ziekte afhaken, dus uiteindelijk zijn met z'n drieën richting Koningshooikt afgereisd. Na een inleidend gesprek hebben we een rondleiding door het onderdelenmagazijn van de serviceafdeling gehad. Dat bleek een aaneenschakeling van ruimten te zijn die in eerste instantie voor heel andere gebruiksdoelen gebouwd waren. Veel oude onderdelen zijn niet geregistreerd en dus wisten we niet tevoren met hoeveel onderdelen we thuis zouden komen. Dat bleek enkel de stang voor het sluitingsmechanisme van de instapdeur te worden. Maar met de verhalen van de ouderen Van Hool medewerkers erbij was het toch een interessant uitstapje !
- Financiën : ja, er is geld uitgegeven. De grootste post blijft de stalling zelf, maar ook zijn er bij Van Hool onderdelen gekocht, verbruiken we flink wat lamellenschijven, staalborstels, ijzerwerk en anderen materialen en hebben we op een sloperij wat Van Hool onderdelen gekocht. Hierbij het vriendelijke verzoek aan onze donateurs om hun bijdrage voor 2017 over te maken naar bankrekening NL66 INGB 0006 3760 97. Elke financiële bijdrage wordt dan ook bijzonder gewaardeerd en let wel : giften aan de SHBVN zijn fiscaal aftrekbaar dankzij onze ANBI status.

Bestuur en medewerkers Stichting Historische Bedrijfsvoertuigen Nederland