

*Op initiatief van Geert Talsma is 10 jaar geleden de Stichting Noordelijk Bus Museum opgericht toen een prototype van een GADO-bus uit 1957 naar de schroothoop werd verwezen. In Winschoten staat het enige autobusmuseum van Nederland.*

# NOORDELIJK BUS MUSEUM

Jan Abrahamse



Geert Talsma in het Noordelijk Bus Museum

'ALS DAT MET ZO'N TRENDSETTER DREIGT TE GEBEUREN, die model heeft gestaan voor generaties bussen daarna, kom je in gewetensnood', vertelt Geert Talsma, voorzitter van de Stichting. Met vijf autobusfreaks is de GADO-bus voor f 500,— gekocht, vervoerd naar een lokomotievenloods in Nieuweschans en daar met een aantal vrijwilligers in orde gebracht en geschilderd in de originele groen-creme GADO-kleur. Tegelijkertijd met de aankoop van de bus is de Stichting opgericht en deze heeft nu honderden donateurs uit het gehele land. 'Dan koop je dus een bus en dan weet je niet waar je aan begint', zegt Talsma, die mij enthousiast en trots zijn te kleine museum in Winschoten toont. Want zoals dat met verzamelaars gaat, die hebben nooit een complete kollektie. De tweede bus werd in 1979 geschonken door J. Harmsen, de huidige penningmeester van de Stichting. Het was een oude ESA bus, een vroegere autobusonderneming uit het Groningse Marum. In 1981 volgden er nog 2, nl. een stadsbus uit 1968 van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf uit Groningen en een bus uit 1963 van de NTM, een maatschappij uit Heerenveen, die over is gegaan naar de FRAM. Inmiddels zijn het 16 exemplaren van hoofdzakelijk niet meer bestaande maatschappijen, zoals de GDS uit Haren, de DAM uit Appingedam, de Marnedienst, de Zuidwest Hoek uit Balk. Tot de kollektie behoren ook een stadsbus van Harmanni uit Assen, een Amsterdamse wtkar, een LAB-bus uit Leeuwarden met een prachtig gezandstraald raam met de letters LAB, een zgn. Bellewagen uit 1944, een omgebouwde brandweerauto die na de oorlog als noodbus dienst heeft gedaan en een anthraciet gasgenerator uit de Tweede Wereldoorlog, waarmee een bus op kolengas kon lopen. Het pronkstuk is een oude Bedford-bus uit 1936.

## Uitbreiding kollektie

Het Bus Museum selekteert de aanschaf van bussen op 2 criteria. Het moet materieel zijn dat gereden heeft in Noord-Nederland of het moet een uniek exemplaar zijn, zoals de bus uit 1936 en de wtkar. Geert Talsma heeft nog wensen te over. 'We hebben het oog laten vallen op een Crossley trekker met oplegger, een bus die na de oorlog als noodbus heeft gereden o.a. bij de GADO en de NTM. Ze hebben treinvervangende diensten gereden, omdat er veel passagiers in vervoerd konden worden. Eind 50-er jaren zijn ze verkocht aan de Oost Priester Hulp, een herkelijke



Vroegere busdienst Balk-Stavoren

organisatie in Oost-Duitsland. Die heeft er nog een en daar gaan we mee praten.'

Een andere wens is een oude Diamond T van (wellicht) de GADO. Talsma heeft een tip gekregen dat deze zou rijden op Malta of op een van de eilanden in de buurt. Mocht het lukken om deze bussen in de kollektie te krijgen, dan kan Geert Talsma er nog wel een paar opnoemen: NOF-bus uit Dokkum, LABO-bus uit Leeuwarden. Iedere maatschappij had zijn eigen materieel. Ook zullen in de toekomst de belbus, de minibus, de buurtbus en de taxibus in de kollektie worden opgenomen.

Maar de kollektie van het museum bestaat niet alleen uit bussen. Ook andere zaken die met het busvervoer te maken hebben worden verzameld, zoals: kniptangen, dienstregelingen, uniformen en petten, kaartjes, halteborden, geldwisselaars en kaartverkoopapparaten. Ook bezit het museum een uitgebreide dokumentatie, tienduizenden foto's, videobanden e.d.

Onder auspiciën van het museum wordt ook een serie boeken uitgegeven over maatschappijen die niet meer bestaan. Inmiddels is het



Crossley trekkers met oplegger uit 1946

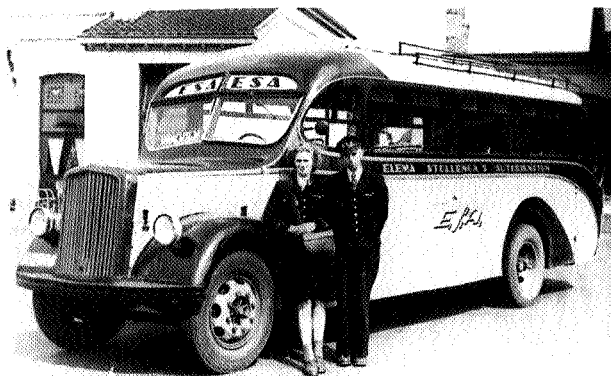
boek over de ESA verschenen en die van de DAM, de Marnedienst en Leekstertak zijn in voorbereiding.

### Perikelen

Er zijn twee problemen waarmee het Bus Museum kampt. Het eerste probleem is het geld. Het kopen van de bussen valt nog wel mee. Prijzen variëren van f 7,- tot f 5.000,-, maar de kosten komen pas als de bus is aangeschaft en gerepareerd moet worden.

Dit gebeurt met zo'n 25 vrijwilligers, enthousiaste mensen die deskundig zijn op het gebied van techniek, interieurbouw, maar ook schilders en mensen die administratief het een en ander in hun mars hebben. Het geld, dat nodig is om het museum draaiende te houden en alle benodigde materialen aan te schaffen voor het op de weg brengen van de bussen, komt van de donateurs, de entreegelden, de verkoop van winkelartikelen (foto's, miniatuurbussen, stickers, boeken e.d.) en het verhuren van bussen tijdens speciale evenementen. Overheidssubsidie wordt niet verleend. *'Wij proberen van een dubbeltje een kwartje te maken'*, verzucht Talsma. Overigens, het verhuren van de oude bussen met chauffeur en konduktrice wordt alleen gedaan als er een historisch tintje aan het evenement zit. *'Als de hengelclub naar de Afsluiddijk wil om te vissen, dan verwijzen we ze naar een busonderneming uit de buurt.'*

Een tweede probleem is de huisvesting. De stalling van de bussen is achtereenvolgens geweest in Nieuweschans, de voormalige steenfabriek in Feerwerd, 3 plaatsen in Drachten,



*Het busstation op het Damsterdiep in Groningen rond 1950*

Assen en op 4 plaatsen in Winschoten. Sinds 1986 is het Noordelijk Bus Museum gevestigd in een oude remise van de GADO in Winschoten. Deze remise heeft 2 sporen voor onderhoud en reparatie, 6 sporen voor het stallen van 7 bussen en een ontvangstruimte. Maar het is te klein, de andere 9 bussen zijn gestald in Drachten en op een andere plek in Winschoten. Geert Talsma is al meer dan een jaar bezig om in Winschoten een nieuw onderkomen te krijgen. Met B&W zijn contacten gelegd om een dergelijk museum (het enige in Winschoten) te realiseren. Het zou een overdekte ruimte moeten worden van minimaal 2 ha en extra ruimte voor parkeergelegenheid, omdat er belangstelling bestaat om het Bus Museum in een dagtochtenprogramma op te nemen. Daarnaast heeft het

Verkeerspark te Assen ook belangstelling, en ooit is er een gesprek geweest met het Rijtuigenmuseum Nienoord in Leek, maar dat is van de baan. Een ander alternatief zou kunnen zijn om een Nationaal Bus Museum op te richten, wellicht in samenwerking met de Stichting Veteranen Autobussen, Museum Streek en Stad in Amsterdam en het Haags Bus Museum, organisaties die bussen in eigendom hebben, maar die niet tentoongesteld worden.

In het nieuwe museum zullen ook andere activiteiten ontplooid worden om een groter publiek aan te trekken. Nu bezoeken zo'n 6000 mensen per jaar het Noordelijk Bus Museum.

### Sociaal gebeuren

Bezoekers aan het Bus Museum krijgen een rondleiding en op verzoek een videovoorstelling van oude films uit de jaren '30. *'Het is niet alleen een technische zaak, de bus is een sociaal gebeuren'*, zegt Talsma. *'Dat zie je er niet aan af, dat moet je vertellen. Je hebt de gekste dingen meegeemaakt: relaties ontstaan in een bus en er is zelfs een bevalling geweest, waarbij de chauffeur behulpzaam is geweest.'*

Verhalen zijn er genoeg over de 300 maatschappijen die in Noord-Nederland gewerkt hebben. De eerste omnibus (paardekar) reed al in 1898 van Westerbork naar Groningen en in 1912 reed de eerste autobus met motortraktie.

Het Noordelijk Bus Museum is gevestigd in Winschoten, P. v. Dijkstraat 5, tel. 05970-24776, geopend di, do, vrij van 10.00-17.00 uur en zat en zon van 13.00-17.00 uur en op afspraak.

*Een ESA bus uit 1940*



