



NV. INTERNATIONAAL
TRANSPORTBEDRIJF

M.B.N.

S^T JACOBI-PAROCHIE

TEL. 273



TRANSPORTBEDRIJF

M.B.N.

1946 - 1974



Inleiding.

In dit boek wordt de geschiedenis beschreven van Transportbedrijf M.B.N. te St. Jacobiparochie. Dit bedrijf was in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw toonaangevend in Friesland. De basis wordt gelegd als Dirk Jans Monsma in 1904 als participant toetreedt in een beurtvaartonderneming in St. Jacobiparochie. Het vervoer gebeurde met een houten zeilschip een zgn. snik en bestond waarschijnlijk uit een beurtdienst van St. Jacobiparochie naar Leeuwarden, met incidenteel losse vrachten naar Franeker en Harlingen. Met de aanschaf in 1914 van het motorbeurtschip "Excelsior" in 1914 werd een reuzenstap gezet in de evolutie van het transport in en rond St. Jacobiparochie.

In 1930 werd de latere directeur van M.B.N, Jan Gerrits Monsma schippersknecht bij zijn oom en in 1934 werd hij medefirmant van de onderneming waar toen ook al een tweetal vrachtauto's in bedrijf waren.

Na een moeilijke periode van crisistijd gevolgd door de oorlogsjaren 1940-1945 werd op 1 juli 1946 Transportbedrijf M.B.N. opgericht, Het bedrijf kwam al spoedig tot grote bloei.

In 1974 fuseert M.B.N. met Gebr. Althuisius BV te Tzummarum, een bedrijf wat we vandaag de dag nog kennen en is opgenomen binnen de Kooiker Groep Grou, met als handelsnaam Althuisius Logistics.

Dit boek geeft niet alleen een overzicht van de historie van Transportbedrijf M.B.N. maar ook de periode voor de tweede wereldoorlog wordt ruimschoots belicht.

G. Monsma.
Januari 2017.



TRANSPORTBEDRIJF M . B . N

ST. JACOBIPAROCHIE.

Geschiedenis van een memorabel bedrijf.

door G. Monsma.

**NV. INTERNATIONAAL
TRANSPORTBEDRIJF
M.B.N
ST JACOBI-PAROCHIE
TEL. 273**

Het Bildt is vanaf de inpoldering in de 16^e eeuw altijd een landbouwgebied geweest, op de vruchtbare klei werd meer geproduceerd dan men zelf kon gebruiken moeten de producten aan de klanten geleverd worden. Dit hield in dat er vraag naar vervoer ontstond, de Bildtse landbouwprodukten vonden aftrek in heel Friesland en Nederland, sommigen zelfs wereldwijd.

Van ouds, en dan praten we over tijd tot en met de 19e eeuw was men voor het goederenvervoer aangewezen op de scheepvaart De oudste vaartuigen die hiervoor gebruikt werden waren de houten snikken, zeilboten die als er geen wind was werden voortbewogen door te bomen of te trekken Op grotere afstanden gebruikte men een trekpaard. Het Bildt was doorsneden met vaarten en sloten en vrijwel elke boerderij of middenstander was over het water te bereiken. Het vervoer bestond vooral uit landbouwproducten zoals aardappelen, graan en vlas. Maar ook het materiaal voor de timmerman werd over het water aangevoerd en de bakkers kregen hun turf en meel per schip. De schepen waren meestal eigendom van een maatschap. De eigenaren deden om beurten het vervoer, en bewerkten daarnaast dan ook meestal nog een gehuurd stuk grond of verhuurden zich als landarbeider bij een boer. Alleen tijdens de oogst was er voldoen de werk voor iedereen. Zo trad in het jaar 1904 Dirk Jans Monsma toe als participant in een beurtvaartonderneming in Sint Jacobiparochie, en sinds die tijd was er altijd wel een Monsma betrokken bij het vrachtvervoer in dit Bildtdorp.

In 1914 vond in St. Jacobiparochie een revolutie in het vervoer plaats, de maatschap waarin Jan S. Dijkstra, Gerrit Plat en Dirk Monsma kocht een ijzeren motorboot, de "Excelsior". Een belangrijke vooruitgang. Men was niet meer afhankelijk van de wind en er kon sneller worden gevaren. Men bleef echter wel afhankelijk van de vaarwegen en dat was soms heel lastig, zoals bijvoorbeeld in de strenge winter van 1928 op 1929 toen vaarten en kanalen wekenlang dichtgevroren zaten en vervoer dus onmogelijk was. Om toch te kunnen vervoeren deed de maatschap een beroep op dorpsgenoot Klaas Kuiken. Die had twee vrachtauto's- een Opel en een Ford- zodat de klanten bediend konden worden. Dit beviel zo goed dat er een fusie op volgde. Op 13 juni 1931 werd een akte van maatschap gepasseerd waarbij Dirk Monsma, Gerrit Monsma en Klaas Kuiken participanten werden. Ook Jan Monsma was toen al bij het bedrijf betrokken.



"Omke" Dirk Monsma. Hij was een echte beurtschipper, die in wezen niks van auto's moest hebben. Hier op de Nieuwstad in Leeuwarden, vaste ligplaats van de Excelsior. Kennelijk even wat bakkersmeel opgehaald, wat natuurlijk verder met het schip naar St. Jacob moest

Na een aantal jaren ging de Excelsior 3 weken op de helling. De Rennes motor die op petroleum liep werd vervangen door een onvervalste Kromhout motor, gestookt op ruwe olie.



Sch.

CONTRACT

betreffende de levering van een scheepsmotor tusschen **M. Kleisma, Vertegenwoordiger van N.V. KROMHOUT MOTOREN FABRIEK D. GOEDKOOP Jk. te AMSTERDAM**, hierin verder aangeduid als de AANNEMER en **Den Heer D.J. Monsma, en H.J. Stellingwerf, Motorbedienst te St. J. A. C. O. B.** hierin verder aangeduid als de BESTEDER.

ARTIKEL I.

De annemer verklaart te hebben verkocht aan den besteder, die verklaart van den annemer te hebben gekocht: **Een 15 P.K. Kromhout Ruwolie Scheepsmotor type M-0. No. 3756** compleet met vóór- en achteruitbeweging, asen, schroefaskoker, schroef, brandstofreservoir van 175. L. inhoud, lucht-tank, huidappendages, pijpleidingen voor afvoer van verbrande gassen, aan- en afvoer van koelwater en van brandstofreservoir naar motor, een en ander in normale uitvoering, geheel compleet ingebouwd en gemonteerd in het vaartuig van den besteder, terwijl als inventaris en reserveonderdelen, worden bijgeleverd die, welke als zodanig zijn opgenoemd in de specificatie No. 3756, welke de annemer verklaart verzonden en de besteder erkent ontvangen te hebben.

ARTIKEL II.

Bepreving. In de in artikel III genoemde aannemingsom is begrepen de levering door den annemer van de nodige brandstof en smeermolie voor een proefritaan, eventueel proefriten, van ten hoogste 6 uren. Voor het bedienen van den motor wordt gedurende dien tijd door den annemer een monteur beschikbaar gesteld, wiens loon voor rekening van den annemer komt, eventuele gemaakte reis- en verblijfskosten komen, overeenkomstig de daaroprenten bij den annemer bestaande regeling, ten laste van besteder, evenals de verdere kosten aan een eventueel proefritocht verbonden. In afwijking van de normale uitvoering zullen worden geleverd: **Motor compleet ingebouwd en werkvaardig afgeleverd in vaartuig te Leeuwarden met nieuwe fundatie en vloerplaten, uithalen der oude schroefaskoker en met inbegrip van een reserve schroef en koelwaterleidingen van reedkoper, en de bestaande Rennes installatie zijden van annemer werd. Een en ander op te leveren 3 weken na aankomst helling, op een beetje vóór 10. -- voor iedere werkdag later op leveren naar annemer.**

2350. -- (zegge) **Twee Duizend Drie Honderd Vyftig nette** Gulden. De besteder neemt op zich dit bedrag als volgt te voldoen: **Het geheele bedrag by bedrijfwaardige oplevering na geslaagde proefritocht.**

c. De betaling zal zonder eenigen aftrek of schuldvergelijking geschieden ten kantore van den annemer of door een door desen aan te wijzen bankinstelling. d. Later aan den dag komende gebreken van het geleverde, geven den besteder geen recht tot uitsluit van betaling van vervallen bedragen. e. Indien de besteder zich niet houdt aan de overeengekomen betalingscondities, wordt hij geacht van rechtswege in gebreke te zijn en heeft de annemer het recht den besteder over den tijd, dat de betaling is vertraagd, een rente in rekening te brengen waarvan het percentage in overeenstemming met de dan geldende bankrente zal worden vastgesteld, onverminderd de verdere aan den annemer ingevolge de wet en dit contract toekomende rechten. f. Zoolang de besteder in gebreke is terzake van de overeengekomen betalingscondities, heeft de annemer, onverminderd zijne verdere rechten, het recht de levering zonder enige aansprakelijkheid op te schorten. g. Indien de besteder aan de annemer meerdere bestellingen heeft gedaan, welke bij afzonderlijke overeenkomst zijn geaccepteerd, zal de annemer het recht hebben om alle leveringen op te schorten indien de besteder nalatig is in het nakomen van de verplichtingen die hij bij een dier overeenkomsten heeft aangegaan. h. De annemer behoudt zich den eigendom van het geleverde voor, totdat volledige betaling heeft plaats gehad. Het geleverde zal, zoolang het 'eigendom is van den annemer, niet voor schulden van besteder mogen worden verboden en met name zal, indien op een vaartuig waarin het geleverde geplaatst is of wordt, een scheepverbod rust aan den verandhoeder door besteder kennis moeten worden gegeven, dat het geleverde niet voor die schuld verboden is. i. De besteder neemt in verband met deze betalingscondities de verplichting op zich, den annemer in de gelegenheid te stellen den inbouw en de oplevering van den motor door den annemer zonder vertraging te doen plaats vinden en daartoe alle medewerking te verlenen; indien de besteder hier toe geen gelegenheid biedt of niet kan bieden, dan is de besteder verplicht de betaling van het nog van de koopom verschuldigde bedrag uiterlijk te doen plaats vinden den met verijdestelling van de betalingscondities genoemd onder b van dit artikel.

ARTIKEL IV.

Inbouw. a. Indien de inbouw niet aan de fabriek van den annemer te Amsterdam, doch elders moet geschieden, dan worden de kosten van transport en verzekering van den motor en zijne onderdelen, zoodra de reis- en verblijfskosten van diens personeel afzonderlijk in rekening gebracht, terwijl de besteder in dat geval moet zorg dragen, dat de ligplaats van het vaartuig waarvoor de motor bestemd is, zoodanig zij, dat de montage zonder bezwaar kan geschieden. b. Hijswerktuigen voor het binnenhoord hyschen van motoren en onderdelen moeten kosteloos beschikbaar zijn, alsmede inrichtingen tot het gemakkelijk hyschen van zware deelen bij de montage. Gereedschappen en sjouwermanhulp bij het aanboord hyschen en gedurende de geheele installatie moeten ter plaatse waar de montage geschiedt, kosteloos aan den monteur van den annemer ten dienste staan, evenals het vrije gebruik van een smidvuur. De geheele fundeering, platen, trappen, schijven, lichtkokers, roosters, leuningen, steuners, hangers, enz. vallen buiten de levering van den annemer, evenals het hakken of boren van alle gaten in schotten, luik, dekken, enz. welke noodig mochten zijn voor het aanbrengen der door desen te leveren pijpleidingen, kleppen, enz., terwijl voor het geval dat het vaartuig van meer dan één schroef moet worden aangedreven, het leggen en aanbrengen van de buitenhoordstelen niet in de levering van



*De Ford van Kuiken & Monsma
met Jan Monsma als chauffeur*

Jan Monsma werkte mee als schippersknecht en chauffeur (zonder rijbewijs), maar omdat hij nog niet meerderjarig was kon hij nog geen deelgenoot worden in de maatschap. Het bezit van de onderneming werd gevormd door de 14 ton metende motorboot "Excelsior", een snik, een kar en twee vrachtauto's, een Ford en een REO. Het was crisistijd en omdat een vergunningstelsel ontbrak was er veel wildgroei waardoor een geweldige, ongezonde concurrentie ontstond.

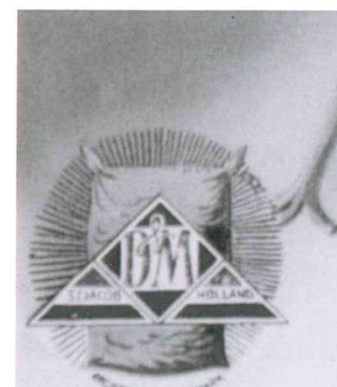


REO met aanshangwagen

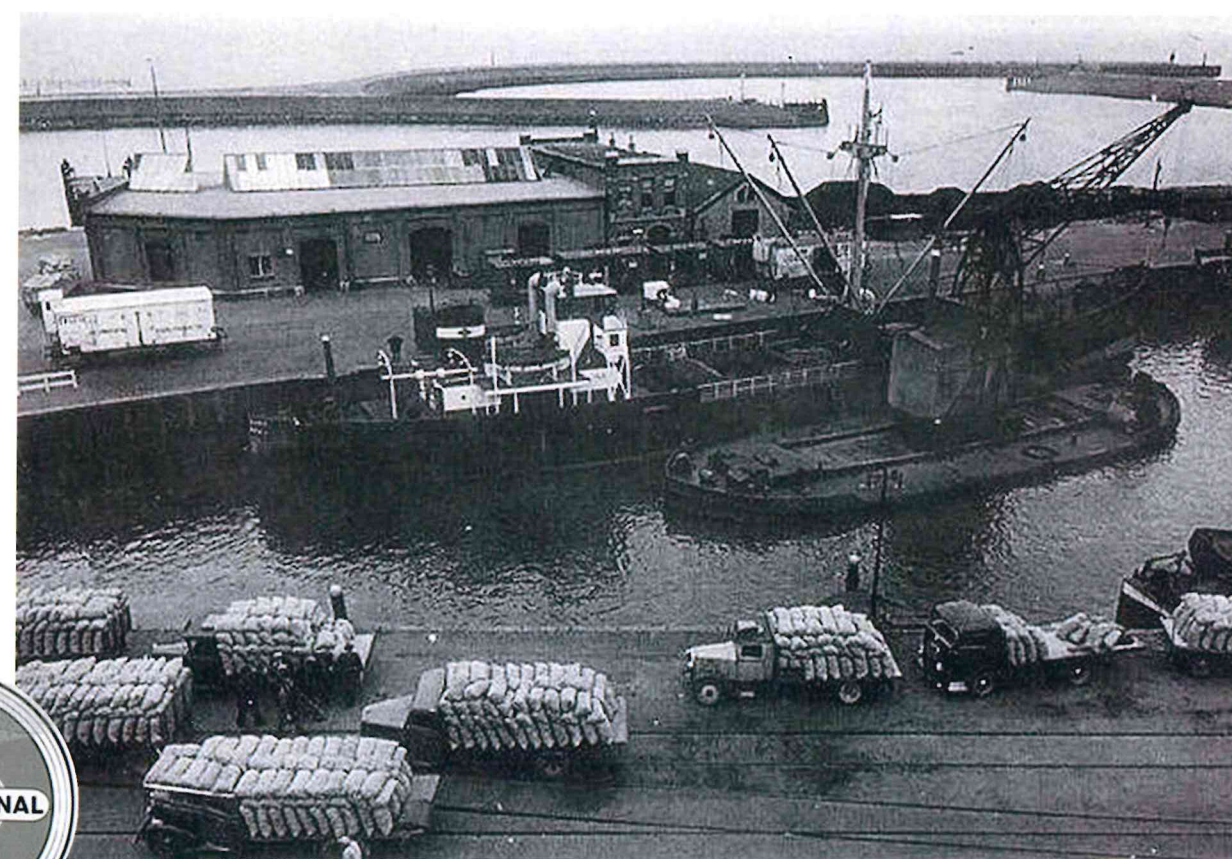


Kuiken verliet de maatschap in 1934 en er werd een vennootschap onder firma opgericht met als firmanten Dirk Monsma, Jan Monsma en Dooitzen de Bildt. De financiële situatie bleef moeilijk maar de drie participanten wisten wat werken was en zij wisten ook wat zorg voor de goederen betekende, wat door hun klanten erg gewaardeerd werd. De Firma Monsma & De Bildt hield zich in de laatste helft van de dertiger jaren bezig met het vervoer van agrarische producten. Het materiaal bestond uit een Reo, een International en een Diamond.

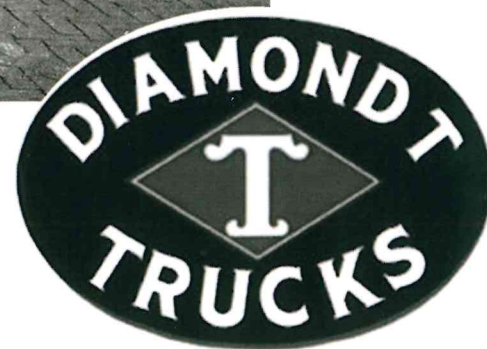
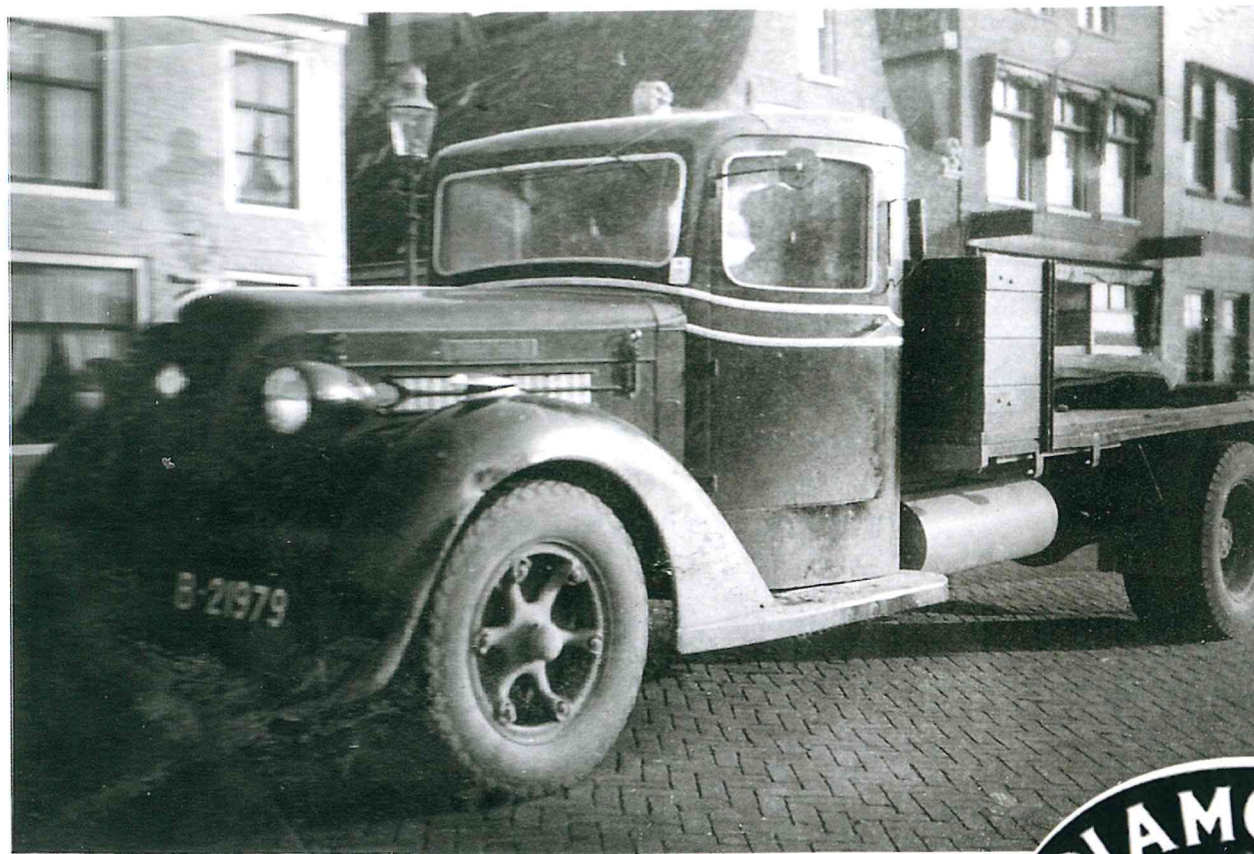
Er kwamen nieuwe inzichten in de landbouw, zoals het gebruik van kunstmest, vooral de teelt van pootaardappelen kwam beter van de grond, een ontwikkeling welke veel vervoer opleverde. De poters werden veel geëxporteerd en moesten opgehaald worden bij de boeren en vervoerd naar de sorteerrichtingen van de exportbedrijven in de omgeving van St. Jacobiparochie. De export ging hoofdzakelijk per schip. Die schepen werden veel geladen in Leeuwarden, Dronrijp en Franeker. Voor verdere bestemmingen werd de zeehaven Harlingen gebruikt. De herfst was dan ook altijd een heel erg drukke periode, ook de oogst van graan en vlas bracht veel werk.



*De loods van aardappelexportbedrijf Friesche Plant in St. Jacob.
Een grote klant van Monsma & De Bildt*



De International van Monsma & de Bildt in de haven van Harlingen (uiterst rechts)



DAF
VAN DOORNE'S AANHANGWAGEN FABRIEK N.V.
MACHINEFABRIEK EN CONSTRUCTIEWERKPLAATSEN
BURGHSTRAAT 2, EINDHOVEN

REKENING VOOR

TELEFOON 3409-2242
POSTKOUS EN GROOTENET No. 42896
BANKRELATIE: ROTTERDAMSE BANKV.V. KANTOOR EINDHOVEN

Firma Monsma & de Bilt,
Expedië,
St. JACOB PAROCHIE.

Type H EINDHOVEN, 7 Maart 1936.

DATUM	Order No.	Aantal	OMSCHRIJVING	PER STUK	TOTAAL
1-3-36	1	1	D & F vierwielige aanhangwagen, type V. 1.1, omgevoerd naar 5 ton, compleet met Voorrijge kranen en koppeling van voorwiel, gemonteerd met 3 stuks banden 30 x 5.40, compleet met landbouw en motorvoertuig, gemonteerd met DAF voormechanismen op voorwiel- en aanhangwiel, inclusief overbelasting.		21.100,-



4e kwartaal 1940 Geldig tot 1 Februari 1942
WAGENKAART No. 2364
Geldig tot 1 Juli 1941

behoorende bij vrachtauto
Merk Diamond
Provincie Letter B. 21979
Vergunning Letter en No. 4257
Omschrijving Open laadbak
Nuttig laadvermogen 10
Standplaats Auto Het Bildt.

Monsma & de Bilt
van Wiergaardenweg 65
St. Jacobiparochie 1065

ortdurend in den wagen aanwezig zijn en bij controle aan de bevoegde ambtenaren getoond worden

CENTRALE MARKT-AMSTERDAM
LEGITIMATIE No. 274

VOOR: J. G. Monsma
GEBOREN TE: St. Jacobiparochie DEN: 20 MEI 1937
ADRES: St. Jacobiparochie
HANDTEKENING: J. G. Monsma
AMSTERDAM, 20 MEI 1937 193
DE DIRECTEUR VAN HET MARKTWEZEN

1937
Jan.
Febr.
Maart
April
Mei
Juni
Juli
Aug.
Sept.
Oct.
Nov.
Dec.

Naast het vervoer van poot-aardappelen werden er ook veel consumptieaardappelen vervoerd. Vooral na de opening van de Afsluitdijk in 1932 werd er veel met aardappelen gereden naar de Centrale Markt in Amsterdam

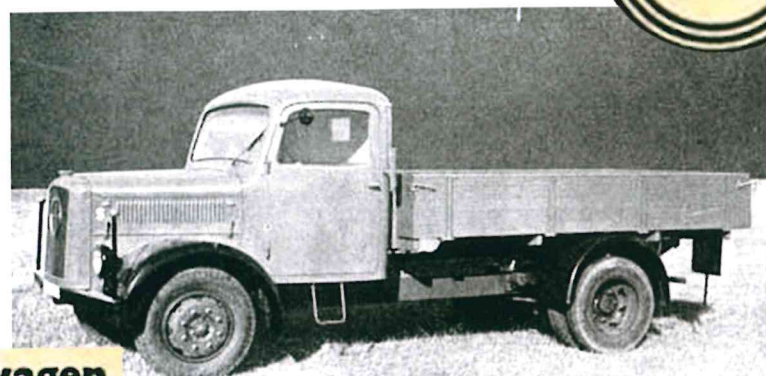
De firma kwam door hard werken en het leveren van kwaliteit vrijwel ongeschonden door de crisisjaren. Het jaar 1940 begon met een faillissement van een belangrijke opdrachtgever en bij het begin van de oorlog werden de REO en de International gevorderd. De Diamond kreeg een houtgasgenerator, en zo goed en zo kwaad als het ging werd er nog wat mee gereden, totdat hij in 1944 werd gevorderd door de Duitsers. In 1942 kwam er een tweetal Klockner-Deutz in het bedrijf, een motorwagen en een trekker. Deze werden toegewezen door de in die tijd opgerichte Rijks Verkeers Inspectie, ook de toewijzingen voor onderdelen en banden werden door deze dienst geregeld



Woonhuis J.G. Monsma met garage, Noordeinde St. Jacobiparochie

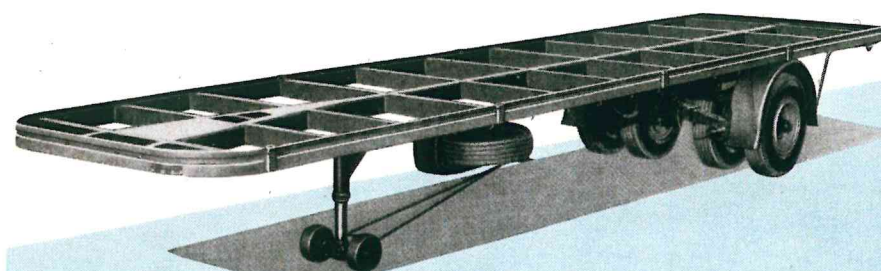


1939 - Het einde van een tijdperk :
De Excelsior verlaat
St. Jacobiparochie

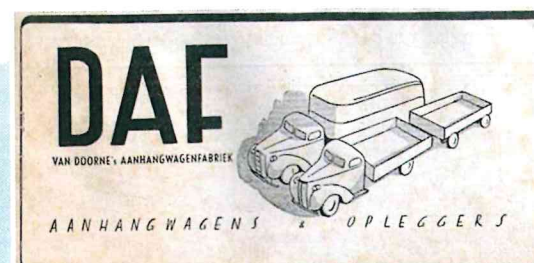


Klöckner-Deutz Dieselvrachtwagen
Type S 330; Bruto laadvermogen 4 ton

In 1943 kreeg de Fa. Monsma en de Bildt een nieuwe DAF trailer toegewezen, een schommelasser van het type HD 12. Maar omdat er geen banden waren kwam deze per spoor naar St. Jacob en werd hij voorlopig verstopt voor de Duitsers. De Klockner en de DAF trailer, waarvoor er inmiddels banden waren, werden nog tot eind 1944 gebruikt voor melkvervoer naar de grote steden in het westen. Er werden tanks gehuurd van de CCF in Leeuwarden. Wegens toenemende activiteit van de Royal Air Force werd hiermee gestopt en werkten de firmanten nog een tijdje in loondienst op een dorsmachine in Drente.



De pendelasopleggers - type HD - zijn leverbaar in 6 typen met een nuttig laadvermogen van 9½ tot 15 ton. *



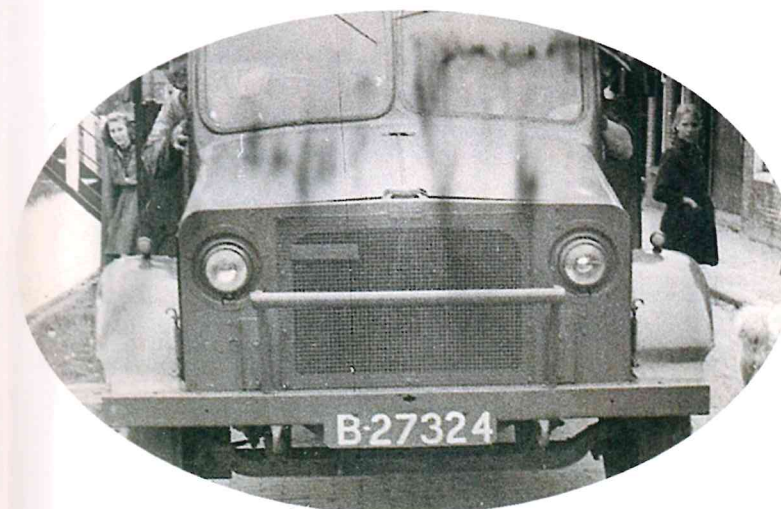
Op 1 juli 1946 werd de MBN opgericht. Firmanten werden de participanten van de maatschap Monsma en de Bildt, Dirk Monsma, Jan Monsma, Dooitzen de Bildt, en Dirk van Noord die aan de Oudebildtdijk een eenmansbedrijf had.

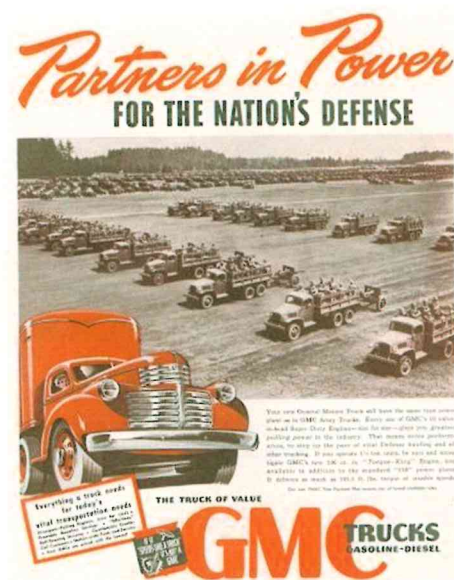
Tevens werden de eenmansbedrijfjes van Jarich en Piet de Vries in de Oosthoek en dat van Tjerk Kramer in de Westhoek uitgekocht en werden hun activiteiten overgenomen.

Het bedrijf ging van start met de Bedford van Dirk van Noord, een Commer en de twee Klöckners.

Deze samenwerking en sanering werd veelal gestimuleerd door de Rijksverkeersinspectie (RVI), een orgaan wat door de Duitse bezetter in het leven was geroepen en wat direct na de oorlog een vergunningstel sel in het leven riep.

Omdat er aan alles gebrek was hield de RVI zich ook bezig met de toewijzing van brandstof en de verdeling van nieuw materiaal, wat veelal uit de dumpvoorraad van de geëllieerden kwam.





Natuurlijk was agrarisch vervoer de hoofdmoot van de werkzaamheden. De broodnodige vernieuwing van het wagenpark begon met de toewijzing door de Rijks Ver keersinspectie van een Austin en snel daarna kwam een GMC het wagenpark versterken, gloednieuw en via de Marshall hulp naar Nederland gekomen, en met de DAF aanhangwagens van 1936, die uit handen van de Duitsers was gebleven, een leuke combinatie.

De Klockners verdwenen al snel, de onderdelen voorziening was het probleem, de fabrieken in Duitsland waren gebombardeerd en werkten nauwelijks, dus als er iets kapot ging was improviseren de boodschap. De toewijzing van een White WB 20 was een opsteker en de aanschaf van een Mack EH uit de dump kwam ook van pas, beide reden met nieuwe DAF aanhangwagens van het type VW 7.



Austin nieuw in 1947 met lading vlas.

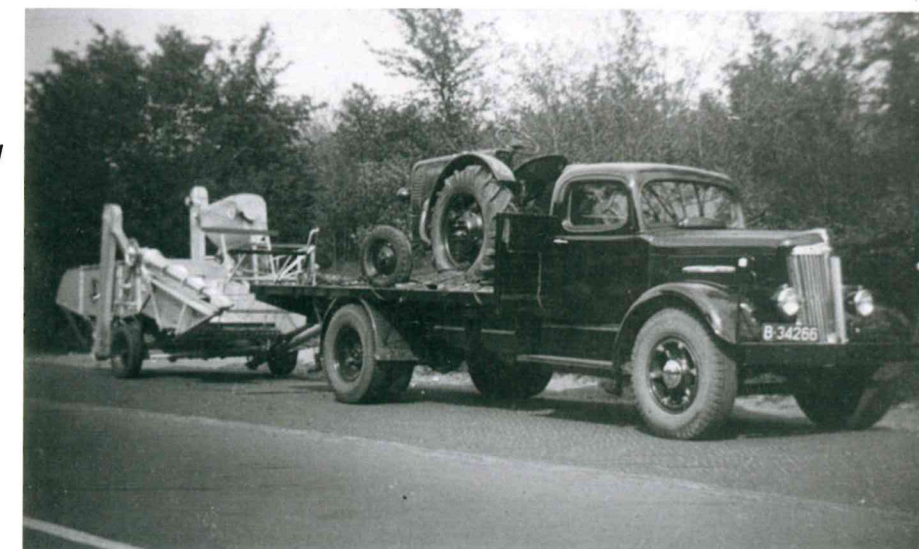


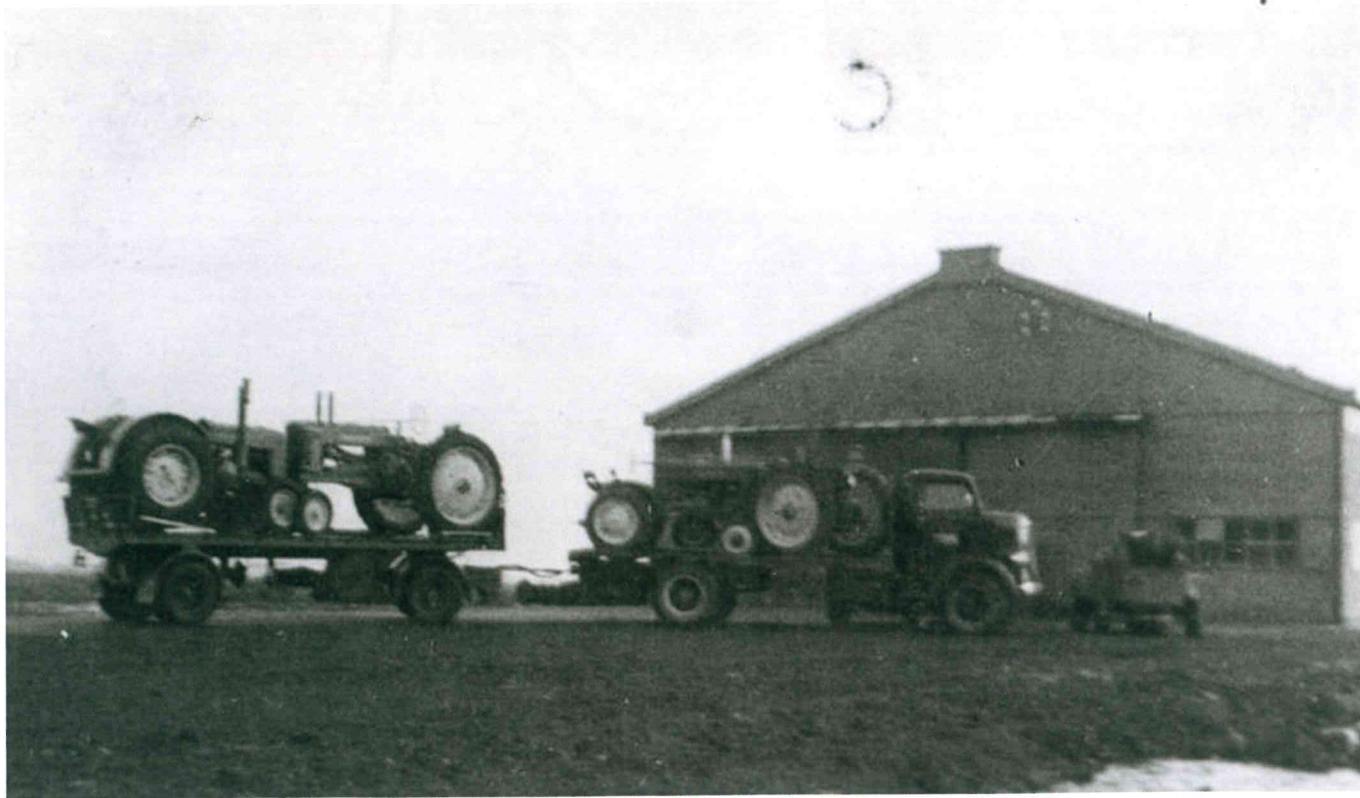
White WB 20, toegewezen door de RVI in 1947. Op de deur een sticker van het US Marshall plan. Aardappelen lossen in de wagon bij de Friesche Plant NV.



De firma Kuiken, nu gevestigd in Emmeloord en bekend als importeur van Volvo bouwmaschinen, heeft zijn oorsprong in St. Jacobiparochie en was een belangrijke klant. Dat bedrijf was eerst dealer van Geveke in Amsterdam (importeur van John Deere trekkers) en werd later importeur van Bolinder Munktell, een Zweedse trekkerfabrikant. De trekkers en andere machines kwamen per spoor aan in St. Jacob en het transport naar de klanten werd verzorgd door MBN.

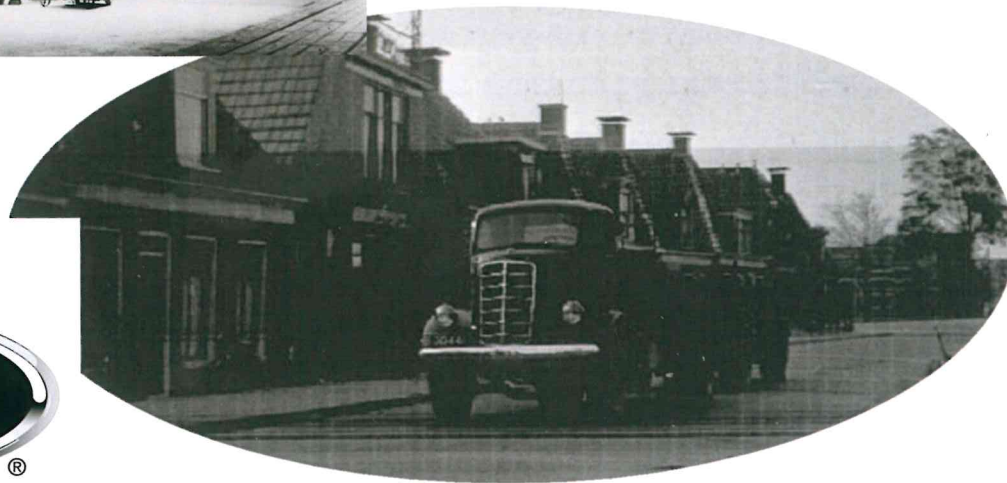
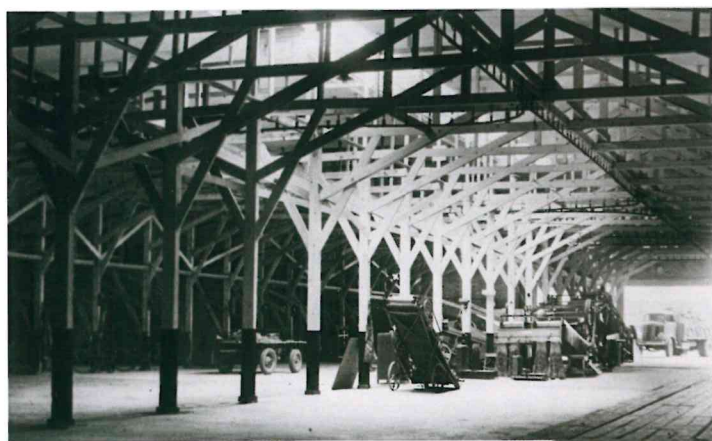
White onderweg met een Munktell trekker op de laadbak en een BM maaidorser aan de trekhaak





*Mack met DAF aanhangwagen, voor de loods van Gebr. Kuiken
aan de Kadal in St. Jacobiparochie.
Lading : 4 John Deere trekkers.*

Toch bleef het agrarisch vervoer de hoofdzaak. Naast aardappelen werden de granen vanaf de boer naar de pakhuizen van Wassenaar in St. Jacobiparochie, Wijminga in Oudebildtziel en Pars in St. Annaparochie gebracht. De granen werden op de beurs in Leeuwarden ver - handeld. Koopmans Meelfabriek in Leeuwarden was een belangrijke afnemer van Bildts graan, dit leverde weer vervoer op van de pakhuizen naar Leeuwarden.

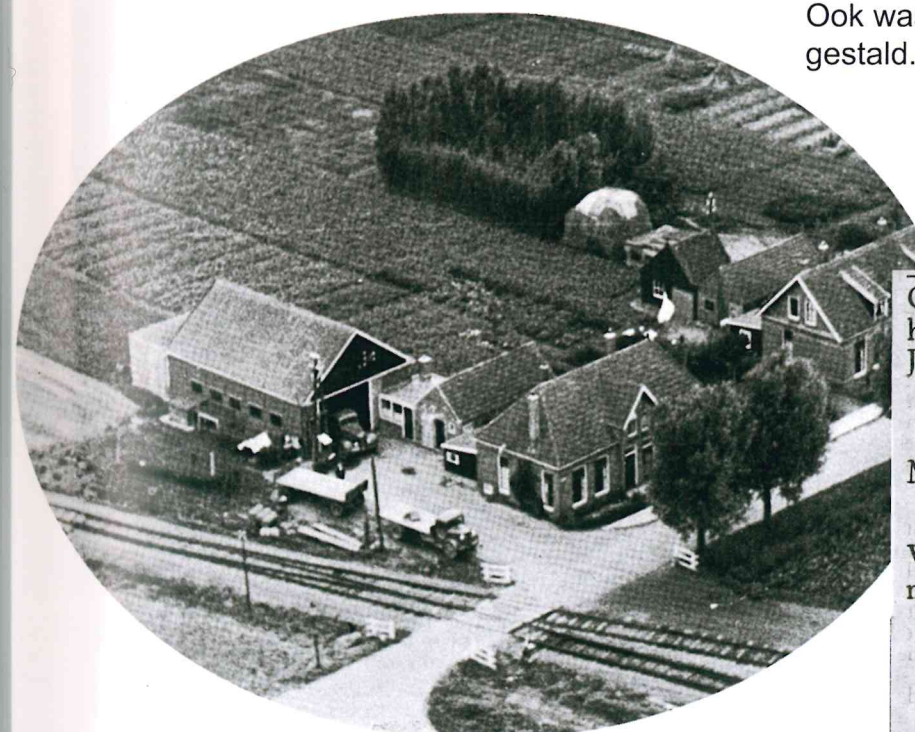


Om toch wat meer spreading te krijgen in het werk werden er twee GMC kippers aangeschaft. Het was in die tijd druk met de aanleg en het onderhoud van wegen. Ook hier het bekende verhaal van deze stoere auto's, overdag zo goed en zo kwaad als het ging rijden en 's avonds en 's nachts sleutelen. Een van de projecten waar de kippers werkten was de aanleg vna de provincilae weg van Ureterp Verlaat naar Wijnjeterp. De beide chauffeurs Jan Visser en Jaap Hoekstra waren in Wijnjeterp in de kost.



*GMC met Netam kipper.
Cabine gebouwd door
Brouwers Holwerd*

Dirk Monsma, de oudste firmant van MBN, stopt in 1950 met zijn werk en zo gaat het bedrijf verder met 3 firmanten Dooitzen de Bildt, Dirk van Noord en Jan Gerrits Monsma. In die tijd wordt er bij het huis van Jan Monsma op de "Nijebuurt" een kantoorje gebouwd, hier werd de boekhouding gedaan, veel klanten uit de omgeving betaalden hun rekeningen hier contant. Ook was hier de garage waar de auto's werden gestald.



Ondergetekende, **D. J. Monsma**, deelt hierdoor mede, dat hij met ingang van 30 Januari 1950

**uit het Transportbedrijf
«M.B.N.» is getreden.**

Met dank voor het genoten vertrouwen,
D. J. MONSMA, St. Jacobiparochie

Verwijzende naar bovenstaande delen wij mede dat de zaak op

dezelfde voet wordt voortgezet.

**D. R. VAN NOORD.
D. M. DE BILDT.
J. G. MONSMA.**

**Nieuw adres: Transportbedrijf «M.B.N.»,
St. Jacobiparochie no. 12 - Telefoon 273**



Begin vijftiger jaren kwam de dieselmotor in opkomst. Ook toen al waren de brandstofkosten een belangrijke factor in de exploitatie. Er kwam in 1950 een nieuwe DAF trekker, een T 50 met de beroemde Perkins P 6 motor van 83 pk. Met de HD 12 oplegger een 100 % DAF combinatie !



In 1952 werd een grote tank vervoerd naar Ameland. Dez was bestemd voor dieselolie opslag bij de electriciteitscentrale op het eiland. De combinatie ging in Harlingen op een zolderschuit en via het Wad naar Ameland

BEERS BEURS AUTO'S

Klant: Datum: 20 Dec. 1951
 Verkoper: Klennevelt
 Tussenhandelaar: Statema

Ondergetekende: Transportbedrijf M.B.N.

Aard van het bedrijf: Transport
 Wonende te: St. Jacobs Parochie tel K 5189-273
 Adres: N° 12

verklaart hiermede op grond van de aan ommezijde vermelde voorwaarden gekocht te hebben van de N.V. Adr. Beers Internationale Automobielhandel Maatschappij „B.I.A.M.“, Geestbrugkade 32, te Rijswijk:

Stuks: 1 soort: Truck chassis, merk: Scania Vabis
 besturing: Normaal type: L-544
 motor: 90 P.K. versn. bak: 5 H 5 versn. gearing: 5.6-1 ? wielbasis: 4.60 M.
 banden: 8.25 12 ply achter: 8.20 ply reserve: 8.20 ply

Speciale uitvoering: De wisselbak is met de 5^e als price direct

Globale prijs (standaard-uitv.)	/
Cabine	/
Schilderwerk	/
Accessoires (omschrijven)	/
Tributering of aan Statema in te leveren GMC	18.500
Totaal - prijs, vrijblijvend af Rijswijk	18.500

ZEGGE: Achtien duizend vijf honderd GULDEN

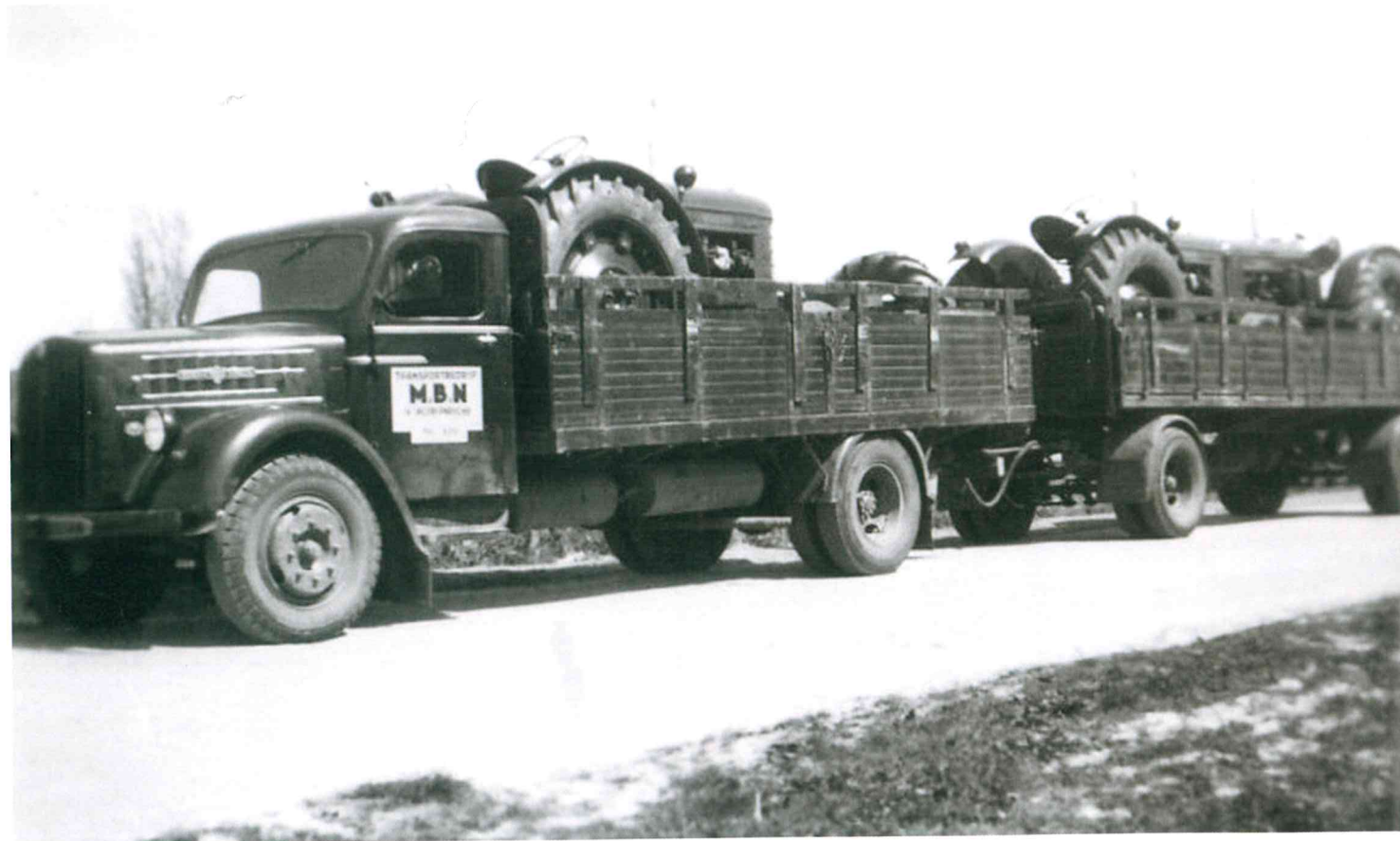
Levertijd (vrijblijvend): 4 weken
 Bijzondere condities: Na aflevering het recht heeft de klant te verkopen tot 14 dagen na levering Scania chassis
 Handtekening: Transportbedrijf M.B.N.

Firma-stempel:



In 1951 werd de eerste Scania-Vabis gekocht door MBN. Het was een 4 cyl. L 544 met 90 pk. De cabine en laadbak werden opgebouwd door Rondaan uit Beetgum. Het jaar daarop kwam er een identieke Scania, de benzine aangedreven GMC en Mack moesten het veld ruimen

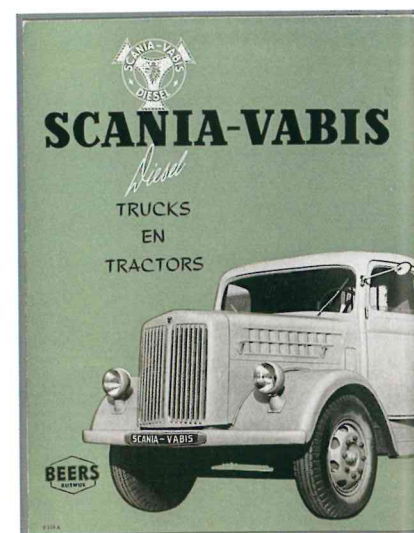




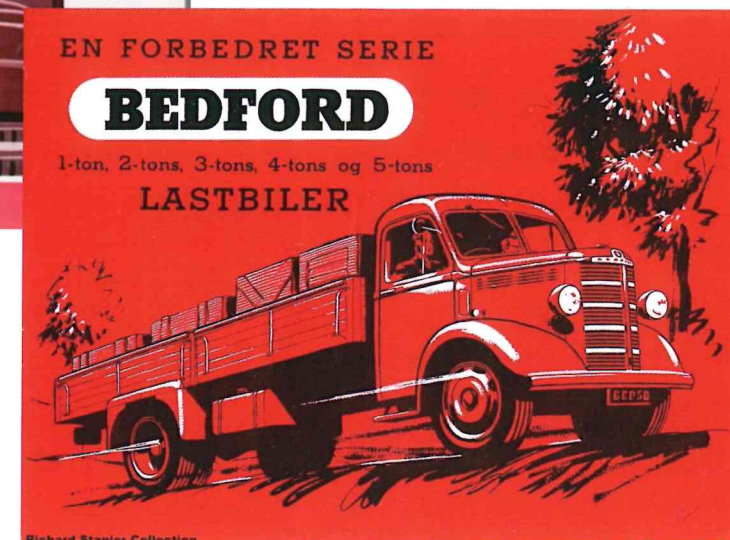
Ook nu nog kwamen de trekkers van Kuiken met het spoor uit Zweden naar St. Jacob en zo was er nog steeds vervoer van BM-Volvo trekkers naar de nieuwe vestiging van Kuiken in Emmeloord.



Klaas Jongboom in actie op een behendigheidswedstrijd van NOB in Leeuwarden

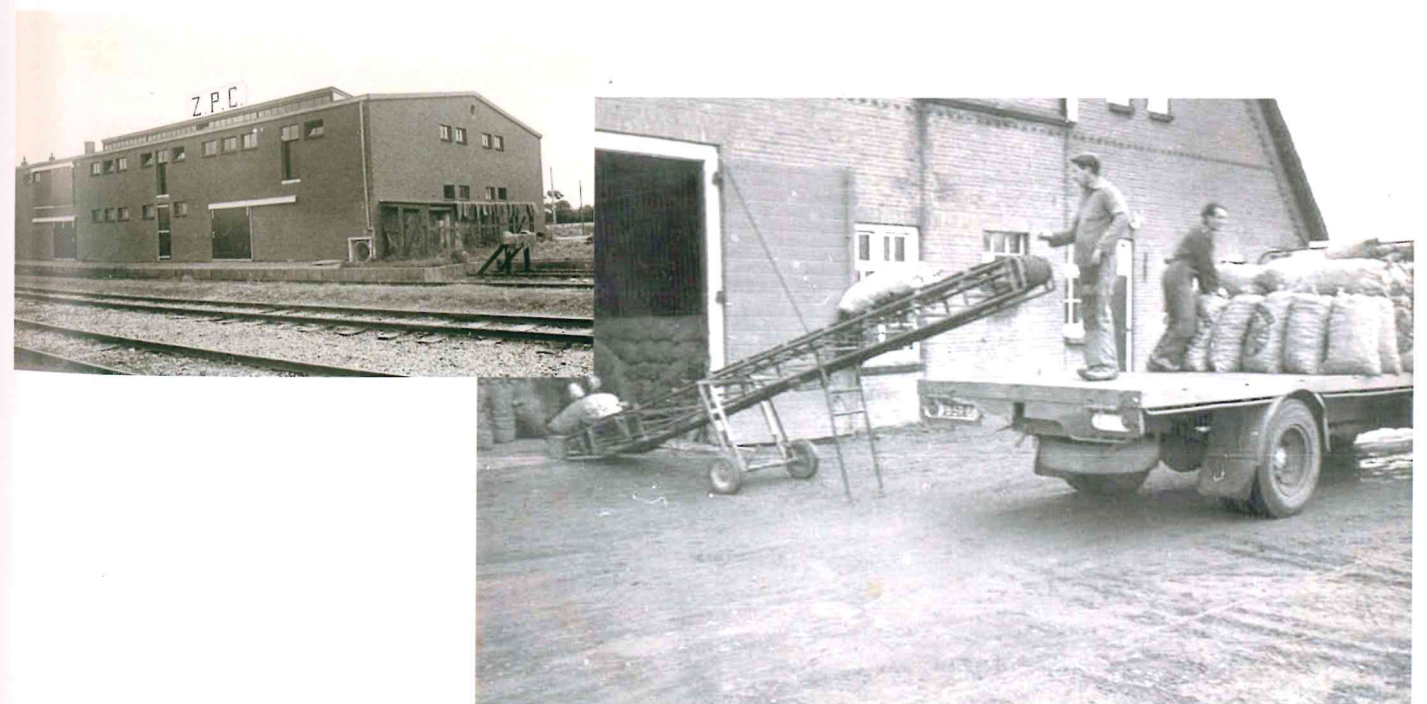


De beide firmanten Dooitzen de Bildt en Dirk van Noord reden beide met een Bedford. Helaas zijn hier geen foto's van. Van Noord reed met een OLBC en de Bildt met een A-serie. Van beide typen hier een folder



De Bedfords werden veel gebruikt voor het regionale vervoer van landbouwprodukten. Granen van de dorsmachine naar het pakhuis, aardappelen van de boerderij naar de sorteerinrichting en zo nu en dan een vrachtje stro naar de veehouders in de Greidhoeke. Sommige boeren maakten hun pootaardappelen zelf exporklaar. De export naar de Europese landen, met name België, Frankrijk en Italië ging met binnenschepen of de trein. Dus bij de boer laden voor het schip in Leeuwarden, Dronrijp of Franeker. Als de verzending per spoor ging werden de wagons aan de "swarte reed" in St. Jacob geladen.

De meeste boeren leverden ongesorteerd aan de exporteurs, die dan in hun loodsen de verdere behandeling verzorgden, zoals in de loods van de ZPC aan het spoor in St. Jacob. Vanuit de loodsen werden de wagons rechtstreeks geladen.

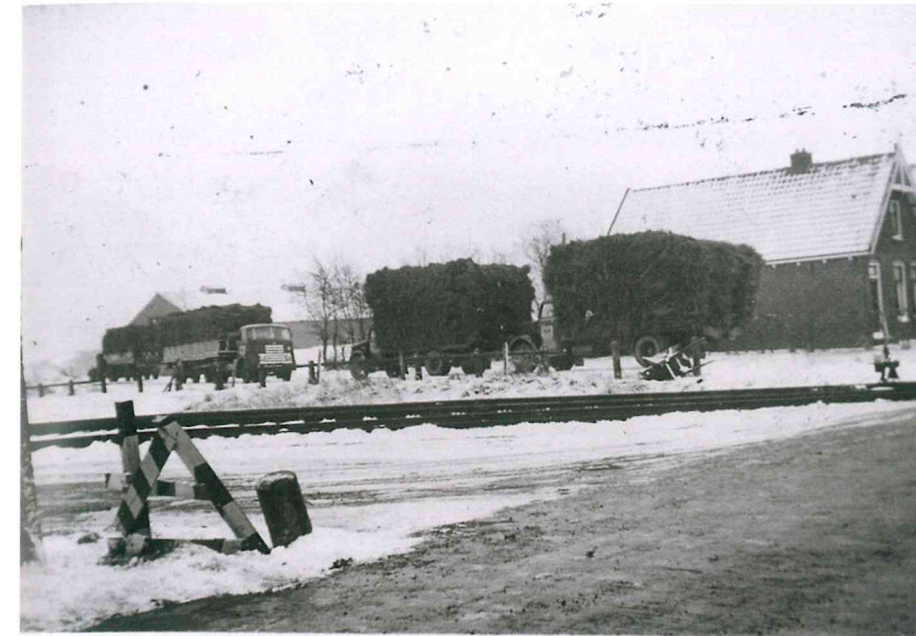




Voor sommige verdere bestemmingen zoals Egypte en Algerije werden soms de aard-appelen in Rotterdam overgeslagen in het zeeschip



Toen de verbouw van aardappelen beperkt werd dacht iedereen dat er veel minder vervoer zou komen, maar het tegendeel was waar. Er werd vooral kleine boeren de mogelijkheid geboden om land te huren in de Noordoostpolder. Hier werd veel gebruik van gemaakt, en de oogst werd meestal opgeslagen en gesorteerd bij de exporteurs in Het Bildt, met natuurlijk als gevolg dat er veel extra transport kwam. Ook het vervoer van suikerbieten naar de fabrieken in Groningen wat altijd per schip gebeurde verschoof langzaam naar de weg



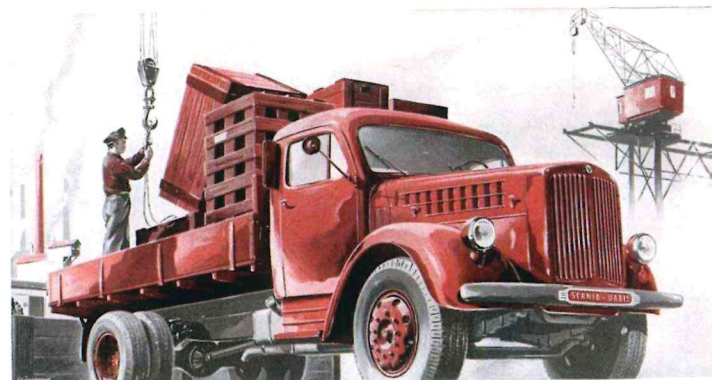
4 auto's geladen met vlas voor lossing op de wagon in St. Jacobiparochie

Het bedrijf ontwikkelde zich vrij voorspoedig, er werd kwaliteit geleverd en dat was toen ook al de basis voor succes. Omdat de agrarische sector nog steeds de basis vormt van het bedrijf, en er dus buiten de oogstperiode veel stilstand is wordt er naarstig gezocht naar mogelijkheden om ander vervoer te gaan doen. De contacten met de Coop. Condensfabriek Friesland welke in de laatste oorlogsjaren waren ontstaan met het melkvervoer naar het westen van Nederland werden weer opgepakt. Maar omdat het vervoer van producten voor export per boot ging en de Friesche Vlag producten voor de binnenlandse markt door de fabriek zelf vervoerd werden waren er wel incidentele transporten maar vaste voet had MBN in die jaren nog niet bij deze later zo belangrijke klant.

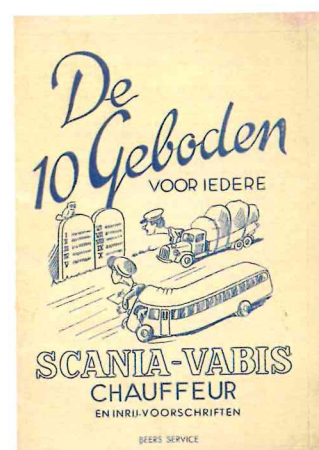


In de winter van 1954 werd de relatie met CCF definitief. Het vervoer naar de havens van Amsterdam en Rotterdam was over het water niet mogelijk en MBN werd ingeschakeld om de producten over de weg naar de havens te brengen

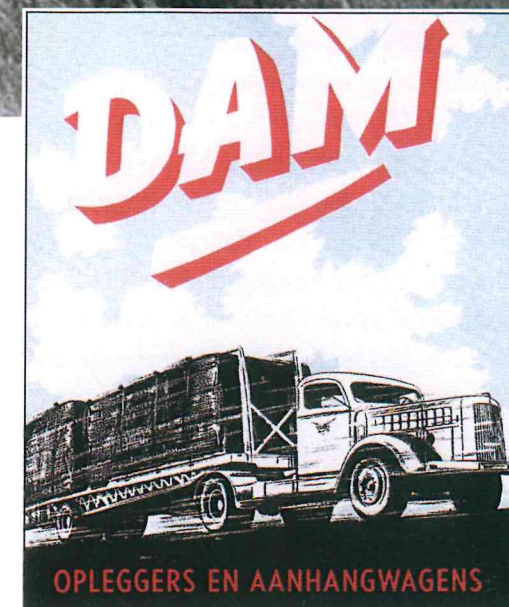
De modernisering van het wagenpark werd ook in de volgende jaren voort- gezet. In 1954 kwam de 3e Scania, nu een L-355, ook een 4 cylinder maar nu met 100 pk. Deze kwam in de plaats van de White, die raakte total-loss bij Visvliet door botsing met een boom. Achter deze nieuwe Scania kwam een DAM aanhangwagen, ook werd in die tijd een nieuwe DAM oplegger gekocht, een pendelasser met 15 ton laadvermogen



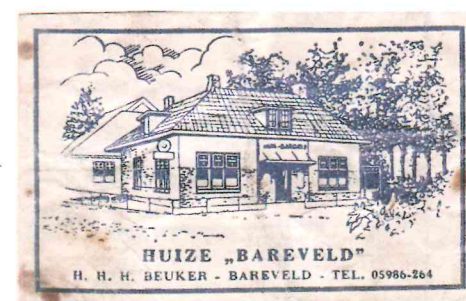
SCANIA VABIS 4 100 pk Serie L-5
Importeels
ADR. BEERS & V. RIJSWIJK



90 pk Scania met DAM oplegger geladen met een vracht stenen.



Ook waren er contacten met de Firma Kolk & Co. uit Leeuwarden Dit bedrijf was naast aannemer ook handelaar in bouwmaterialen en met name handelde men in steen welke gebruikt werd voor de verdiepingsvloeren in de woningbouw, maar ook bij de bouw van boerderijen. De nieuwbouw van boerderijen in de Noordoost polder en in de ruilverkavelings gebieden in Oost Nederland leverde veel vervoer op. De chauffeurs waren vaak meerder dagen onderweg, de stenen werden geladen bij de steenfabriek aan de Ommelanderswijk in Veendam. Meestal sliepen ze 's avonds in Hotel Beuker in Bareveld



In 1955 kwam de tweede 100 pk Scania, toen werd één van de 90 pk's ingekort tot trekker.





Ondertussen kwam er langzamerhand meer vervoer, de economie was hersteld van de klappen in de crisisjaren en de Tweede Wereldoorlog. De vraag naar meer laadvermogen nam toe.

Bij PKA in St. Annaparochie werden nieuwe aanhangwagens gekocht voor de 100 pk Scania's. Er mocht dan officieel 20 ton worden geladen.



De 100 pk Scania's waren niet geschikt om met de zware PKA aanhangwagens te rijden en al vrij snel kwam er een nieuwe 6 cyl. Scania van het type L 675 in bedrijf kwam. De 150 pk van deze aanschaf wist wel raad met de zware vrachten. Het jaar daarop kwam er nog een auto van hetzelfde type



Rein van Noord en Tjeerd Jongboom bij chauffeurscafe Klein Groenendaal Beekbergen



Lieuwe Dol en Tjeerd Jongboom met een vracht Rivella op een demonstratiedag van NOB Wegtransport in Arnhem.



De afzet van Friesche Vlag produkten nam zo'n vlucht dat MBN veel werd ingeschakeld voor het vervoer naar de grossiers. Ook het vervoer van export-produkten van de Coop. Condensfabriek Friesland naar de havens van Amsterdam en Rotterdam nam sterk toe en de introductie van de frisdrank Rivella gaf een impuls aan het werk voor de Coop. Condensfabriek Friesland



In 1956 waren er in totaal 7 combinaties en 3 solotrucks bij de MBN in bedrijf en ondanks dat er veel meer voor de industrie werd gewerkt was er toch 's zomers nog wel wat tijd over. Dan werd het wagenpark geschilderd en natuurlijk tussendoor uitgebreid koffiedrinken.

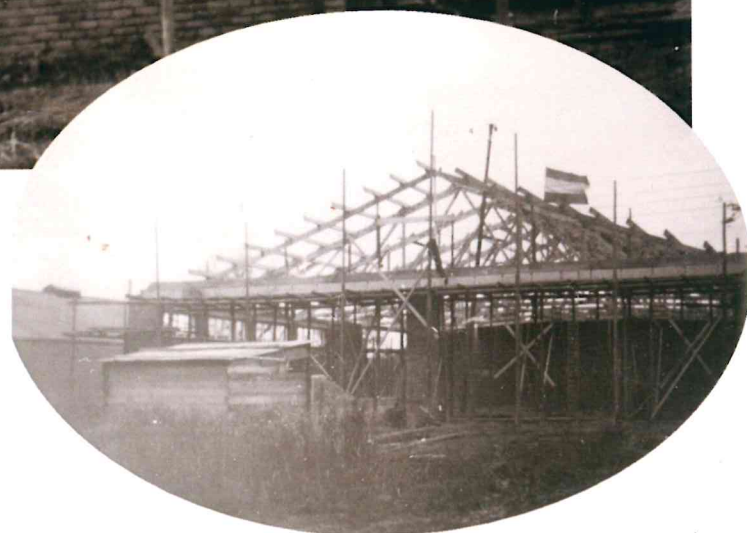
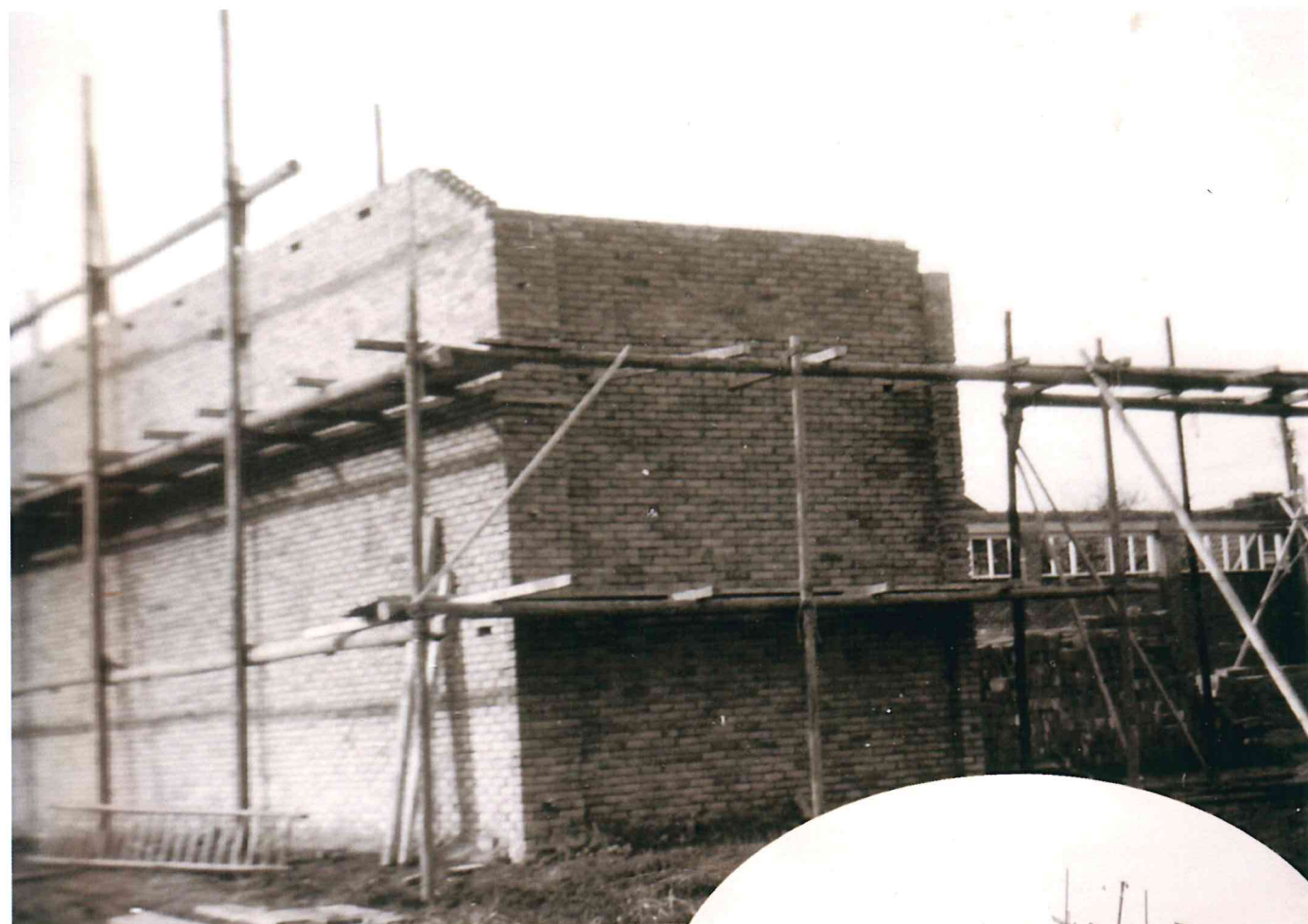
Op deze foto : Dirk en Rein van Noord, Piet Beimers, Jan Visser, Tjeerd Jongboom, Dooi de Bildt, Lieuwe Dol en Klaas Jongboom. (v.l.n.r)



De eerste L75 van MBN Dit was ook de eerste Scania met een BeGe cabine. Van alle voorgaande auto's werden cabine en laadbak gebouwd door Rondaan in Beetgum



In 1958 werd er aan de K.L. de Vriesstraat een stuk grond gekocht. Hierop werd een nieuwe loods gebouwd, de rest van het terrein werd bestraat om als stallingruimte voor het materiaal te dienen. Ook werd in deze periode het bedrijf van Paulus Beimers overgenomen, waardoor een Commer het wagenpark kwam versterken.



De ontwikkeling van het bedrijf ging voorspoedig, er was veel werk in het begin van de zestiger jaren. Deze groei manifesteerde zich ook op ander gebied. De klanten van MBN, met name de CCF produceerden volop en vaak moesten de goederen opgeslagen worden voordat men ze naar de klanten kon leveren. Zo werd in St. Jacob de aardappel loods van Maison Gossie gehuurd en langdurig als opslagruimte gebruikt.





Langzamerhand gingen de pootaardappelen steeds meer per auto naar België en Noord Frankrijk en MBN nam zijn aandeel in dit vervoer. Vooral België werd in de herfst een regelmatige bestemming
Ook het vervoer voor CCF nam sterk toe. Er kwam in 1959 een weer een nieuwe Scania, een van de eersten in Friesland van het nieuwe type L 75. Vanwege steeds meer werk naar het buitenland werd deze nieuwe combinatie uitgerust met een huif. Een prachtige auto !
Regelmatige bestemming werd ook Luxemburg, waar vele ladingen Rivella werden afgeleverd.



De volgende Scania was een L55, met 120 pk. De L 55 heeft jaren gependeld tussen Beilen en Leeuwarden voor aanvoer van melkpoeder voor de kleinverpakkings afdeling van CCF. Dit gebeurde eerst in de vorm van zakgoed en later in 200 literdrums. Er was voor dat doel een tweede laadvloer aangebracht.



MBN was in die tijd erg druk met het vervoer van Friesche Vlag produkten naar de groothandel in voornamelijk de noordelijke helft van Nederland, maar ook klanten in bijvoorbeeld Den Bosch, Tilburg en Rotterdam waren regelmatige bestemmingen. Ook was er veel vervoer naar de havens van Amsterdam en Rotterdam. Er werd een gebruikte L 71 gekocht als uitbreiding van het wagenpark.



SCANIA-VABIS 75



Ook kwam er meer werk van en naar het buitenland. Daarom werd in 1961 Scania LV 75 gekocht. Dit waren door Beers, de Scania importeur, tot frontstuur omgebouwde L 75 chassis. De slaapcabine was van polyester en werd in opdracht van Beers gemaakt door Werkspoor in Utrecht.



NV. INTERNATIONAAL
TRANSPORTBEDRIJF
M.B.N.
S^t JACOBI-PAROCHIE
TEL. 273



Een 150 pk Scania, de eerste 90 pk Scania, de L 55, een Bedford en de Commer voor de loods.

GEVRAAGD

ERVAREN CHAUFFEURS
TRANSPORTBEDRIJF MBN
ST. JACOBI PAROCHIE

TELEFOON 05189-273



YORK



In 1962 werd nieuw vervoer aangetrokken, bij CCF werd tot dan toe werd het meeste vervoer naar de havens van Amsterdam en Rotterdam per lichter gedaan, er was op het fabriekscomplex zelfs een eigen insteekhaven. Mede omdat deze haven gedempt werd had men besloten dat vervoer naar Amsterdam voortaan over de weg moest gebeuren. Na veel brainstormen en lang onderhandelen werd een contract afgesloten tussen MBN en de Coop. Condensfabriek Friesland, per dag moesten 6 ladingen melkprodukten van Leeuwarden naar Amsterdam vervoerd worden en 3 ladingen blik, voor de bussenfabriek van CCF, vanaf Hoogovens IJmuiden naar Leeuwarden.



A.P. Machiela onderweg naar Amsterdam



Er werden 3 nieuwe L 75 trekkers gekocht en 6 nieuwe York opleggers.



Minne de Bildt laadt voor Amsterdam.



Minne de Bildt, Lieuwe Dol en Anne Pieter Machiela met de L 71 trekker waarmee de trailers voorgeladen werden. Het voorladen is jarenlang gedaan door chauffeur van het eerste uur Anne Nauta. Hij was zodoende kind aan huis bij de CCF.



Ook het agrarisch vervoer was nog steeds erg belangrijk voor MBN. De oogst van poot aardappelen, granen en suikerbieten op het Bildt zorgde voor een flinke hoeveelheid werk.

De graanoogst was van oudsher een drukke tijd, veel gesjouw met zware zakken gerst, tarwe en haver, 50 kg was een normaal gewicht. Met de komst van de moderne maaidorsers werd vrij snel omgeschakeld op los vervoer van de granen. Er werd veel bij de boer rechtstreeks vanuit de combine geladen en in St. Jacobi parochie bouwde de Firma Wassenaar een modern silocomplex voor de ontvangst en opslag van graan.

De poot aardappelen naar de export bestemmingen in België en Noord Frankrijk werden hoe hoe meer rechtstreeks met de vrachtauto naar de bestemmingen gebracht. Voor verder gelegen bestemmingen, zoals bijvoorbeeld Italië bleef de trein in zwang en in de haven van Harlingen werden veel schepen geladen voor Egypte en Algerije.

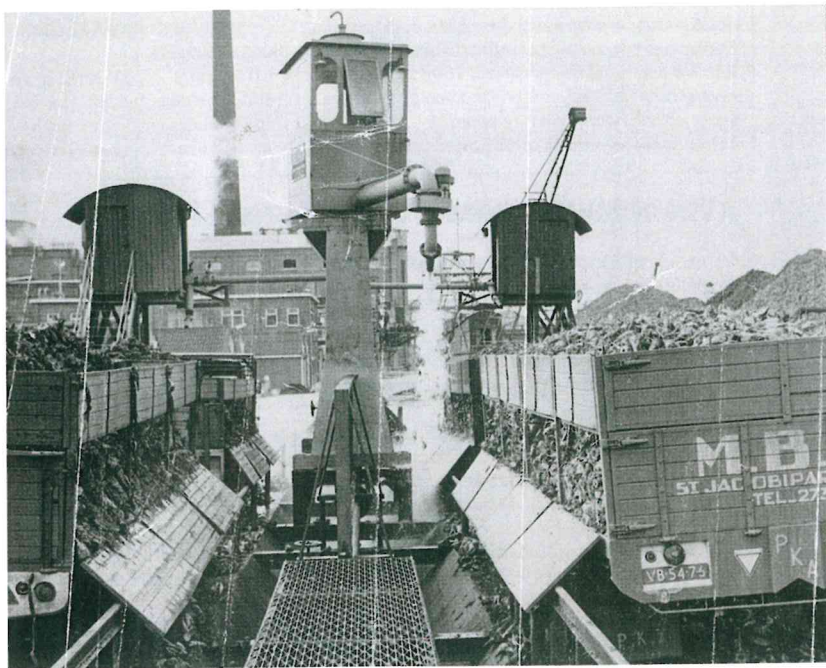
De teelt van suikerbieten nam toe, en beide suikerfabrieken in Groningen waren klant bij MBN.



Er werd in die periode fors geïnvesteerd. Zo kwam er begin 1963 nog een nieuwe Scania L 75 met een nieuwe PKA aanhangwagen. Hier bij de graansilo van Wassenaar.

Ook het laden van de bietenauto's werd gemechaniseerd, de kranen van loonbedrijf A.G. De Vries uit de Westhoek werden hiervoor ingehuurd. Jan de Vries, beter bekend als "Jan Wietskes" had zelf een tweetal BM trekkers omgebouwd tot kraan, voor beide fabrieken draaide er in de campagne één. Het laden van de auto's werd jarenlang gedaan door Jan Visser in de herfst waren de Jantjes een bekend duo op Het Bildt.





Drukke tijden in de beitencampagne. Er werd toen al in ploegendienst gereden. Vaste koffiestop was bij Café Hansen in Aduard.



Vrachtauto vloog in garage in brand

Gisteravond ontstond plotseling brand in de cabine van een vrachtauto met aanhangwagen, die in de garage van de MBN te Sint Jacobiparochie stond. Vrachtauto en aanhangwagen waren geladen met kratten koffiemelk. De lading liep weinig schade op, omdat men de brand tot de cabine wist te beperken. De auto werd naar buiten getrokken en de brandweer bestreed het vuur. Over de oorzaak is niets bekend. Verzekering dekt de schade.



Er kwamen ook nog 2 nieuwe DAF 's. Eerst een 1600 DA solo-truck, deze werd vooral gebruikt voor intern vervoer bij CCF in Leeuwarden, tussen de verschillende produk-tie locaties en ook voor transport naar het Veembedrijf. Overigens was er in die tijd veel vraag naar opslagruimte, daarom huurde MBN diverse loodsen voor opslag van vooral weipoeder, dus wanneer chauffeur Piet van Dijk ("Piet DAF") 's avonds terugkwam in St. Jacob nam hij steevast een vrachtje mee voor de opslag in St. Jacob



Chauffeur Henk Keizer bij het afzeilen van de 1600 DD.

De tweede DAF was een A 1600 DD, combi met een PKA aanhangwagen. Wel met comfort op Scania nivo. Synchronesh versnellingsbak en stuurbeheersing. Im heb hem samen met mijn vader in Eindhoven opgehaald !



TECHNISCHE SPECIFICATIE

BEDRIJFSAUTO CHASSIS SERIE 1600 DA

Type:	A 1600 DA - 360
	A 1600 DA - 406
	A 1600 DA - 468
Motor:	100 ax maximum
Bandenspan:	9,00 x 20 R12
Minim. laadvermogen:	6,5-7,5 ton
Interaxiale:	standard uitwijking 15,5 ton
	met schakeler 17,5 ton

Gewichten¹⁾

(standard uitvoering)

Type	Maximum toelastbare druk			Eigen gewicht chassis			Chassis draagvermogen		
	voor	achter	totaal	voor	achter	totaal	voor	achter	totaal
A 1600 DA - 360	3500	8000	11500	1760	1520	3280	1740	6450	8220
A 1600 DA - 406	3500	8000	11500	1710	1510	3220	1790	6490	8280
A 1600 DA - 468	3500	8000	11500	1750	1530	3280	1750	6470	8220

Gewichten in kilogrammen

Gewicht cabine op verbruik = 250 kg

Afmetingen

Type	WB	TL	CA	AE	CZ	BL ¹⁾	HA ²⁾	SB	TS ³⁾
A 1600 DA - 360	5,95	2,77	1,30	2,09	4,00	0,88	1,73	2,26	
A 1600 DA - 406	6,65	3,23	1,54	2,45	4,72	0,88	1,73	2,26	
A 1600 DA - 468	7,65	3,85	1,92	2,92	5,76	0,88	1,73	2,26	

Afmetingen in meters

Maatschets

- ¹⁾ Opgave van de door hardhouten ruiten gemiddeld. Na leuning van het chassis door de B.V.W. tot de juiste specificatie worden doorgegeven.
- ²⁾ Uitsluitende lastenbelasting: voor ligger, aanbevolen BL = 3,60 m.
- ³⁾ Belasting ligger met lading 9,00 x 20.

⁴⁾ Alternatief max. breedte 2,25 m



Er kwam al snel weer een nieuwe Scania. Een L 76 met 195 pk. Chauffeur Jelle Bosje.

SCANIA-VABIS L 76



Er werd veel met 2 man gereden omdat het laden en lossen van koffiemelk en het retour nemen van de emballage vaak hand werk was. Ook in de haven van Rotterdam moest door de chauffeur zelf met de hand gelost worden! Een vaste rijder was "Ouwe Sikke". Op de terugweg even stoppen op de Afsluitdijk en even over de dijk was een vast ritueel, Sikke kon alles gebruiken tot het kleinste plankje toe



De afzet van de Friesche Vlag producten nam steeds toe. De CCF beschikte zelf over een vrij omvangrijk wagenpark, maar MBN werd steeds meer ingeschakeld. De verlading was op Expeditie Binnenland, in de Goudbandstraat, die later overkapt werd.



Omdat het vervoer van de produkten van CCF bestemd voor de export steeds meer per vrachtauto naar de havens ging werd er door MBN veel lading via het SWF uitbesteed aan collega-vervoerders. Hier Pekema & Co. uit Grouw aan het lossen in de haven van Rotterdam



Bestrijding van Marktverwording Wegvervoer Friesland nv streeft sanering na Samenwerking vervoer lange afstand een unicum in den lande

(Van een onzer redacteurs)

Op 14 juni van dit jaar is de nv „Wegvervoer Friesland” opgericht, waarvan het servicebureau — zoals het genoemd wordt — op 1 oktober officieel gaat functioneren. Dan treedt ook directeur A. A. Sanders in dienst, die op het ogenblik nog chef is van een bedrijf in het Brabantse Maaseyk, dat een groot eigen vervoersapparaat heeft. Gehoopt wordt dat dan ook de verbouwing van het pand Westersingel 20 te Leeuwarden voltooid is, waarin het bureau zal worden ondergebracht. Een en ander betekent overigens niet, dat op het ogenblik door de aandeelhouders niet op bescheiden schaal reeds naar het doel wordt gestreefd, waarvoor de n.v. is opgericht, namelijk de sanering van het wegvervoer op de lange afstand.

In 1961 werd door een achttal Friese vervoerders het Servicebureau Wegvervoer Friesland (SWF) opgericht. Een unieke vorm van samenwerking, met als doel door samenwerking en uitwisseling van vrachten het rendement van de bedrijven te verbeteren, de opzet was geënt op het model van het Zweedse Bilspedition. Directeur J.G. Monsma van MBN was een van de mede-oprichters en later voorzitter van de Raad van Commissarissen



De groei zat er aardig in. Het kantoorje werd te klein en er kwam een directiekeet waar de planning en de boekhouding gehuisvest werden. Dit kantoor stond achter de woning van JG Monsma aan de Georg van Saksenstraat



Er ging ook wel eens wat mis. Zo sneuvelde de LV 75 in de Ardennen. Op weg vanaf St. Vith naar Nederland met een lading melkpoeder ontstond brand en in een oogwenk was er van de polyester cabine niets meer over. De takelwagen van de Groninger Scania dealer Bats uit Bedum heeft de auto opgehaald.

Ook dit was niet helemaal in de haak. In Noordbergum aanhangwagens door onverklaarbare oorzaak gekanteld. Een ravage !!!



L-56



Deze foto is wederom gemaakt bij de graansilo van de Fa. Wassenaar aan de K L de Vries straat in St. Jacobiparochie. Het graan van de boeren in de omgeving kwam hier in opslag en werd op de graanbeurzen in Groningen en Leeuwarden verhandeld. Het graan werd vaak vervoerd naar Koopmans Meelfabrieken in Leeuwarden of naar schepen in Harlingen, beladen door de Fa. Algra, toen een grote graanhandel aldaar.



Graan- en bietenvervoer, belangrijk voor MBN

SCANIA-VABIS L 66



De volgende beide auto's die MBN kocht waren een L 66 trekker met een nieuwe York oplegger en een L 56 bakwagen met PKA aanhangwagen. Beide waren uitgerust met een 145 pk motor, de L 66 had het zwaardere chassis van de 76 – serie.



145 pk
7.8 liter
koppel 51 kgm



De L 66 met York oplegger bij cafe- restaurant Klein Groenendaal in Beekbergen. Chauffeur Gerrit Monsma




VI ERBJUDER

Direkt biltrafik MALMÖ-HOLLAND HOLLAND-MALMÖ

TVÅ GÅNGER PER VECKA I VÄRDERA RIKT.
NING TILL KONKURRENSKRAFTIGA PRISER

AVGÅNGSTIDER

Togdar och fredagar klockan 16.00	↓ MALMÖ HOLLAND	↑ HOLLAND MALMÖ	Togdar och fredagar klockan 16.00
--------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------

Gode till eller från andra eller istid: Sverige som Holland accepteras till gymnasier, universitet, i Malmö: Björktorget 4E, Indraget hamn.

Eppendingsbiljetter: välgående minst 1000 kg anslutet utan extra kostnad hos anslutanden.

Eppendingsbiljetter: välgående minst 2000 kg påslutet till motorbussar, utan extra kostnad, och sköda (se till- eller frånfallande) finger biljetter.

Ommedelbar förskrivning vid godsetts anslutning sködes.

DEKORATIV FÖRSTÄLLNING

Generellt till Sverige:

SPEDITIONS AB JERRE SCANDINAVISK TRANSPORT H. V.
Björktorget 4E, MALMÖ C. Västergatan 1, LERVÄRME
Tel. 93 09 42, Telex 2903
Tel. 031 01-309 05, Telex 40031



De L 66 werd verkocht. Hiervoor in de plaats kwam een LB 76 trekker. Reden was dat de eerste containerschepen in Rotterdam aankwamen en er veel van deze nieuwe vervoersstroom verwacht werd. Om ook klaar te zijn voor het transport van 40-voeters kwam deze frontstuur trekker in het wagenpark van MBN. er werd incidenteel met, vooral SeaLand, containers gereden maar de verwachtingen kwamen niet helemaal uit.



TIR



Daarom kwam er al vrij snel kwam er een nieuwe DAM oplegger met huif om de LB 76 ook in te kunnen zetten voor internationaal werk. Er werd op dat gebied samen- gewerkt met Althuisius in Tzummarum en vaak was de bestemming Italië.

Doel was om vooral vaste voet te krijgen op de Zweedse markt, omdat Scania Vabis een nieuwe fabriek ging openen in Zwolle en er zodoende veel transport zou komen uit Södertälje naar Zwolle. Er werd gestart met stukgoedvervoer er waren agenten in Kopenhagen, Malmö en Stockholm. In Leeuwarden was loodsruimte gehuurd en deed menzelf de douaneformaliteiten. Helaas was deze onderneming geen succes werd na een paar jaar gestopt



Scandinavië transport



wekelijkse lijndiensten naar:
Denemarken, Zweden, Noorwegen
en Finland met agenten in
Kopenhagen, Stockholm en Malmö

Wij hebben de beschikking over een eigen
DOUANE-

EN OPSLAGLOODS

al uw im- en exportzendingen worden
deskundig door ons in- en uitgeklaard

Voltastraat 9 telefoon 30903 b.g.g. 23188 Telex 460

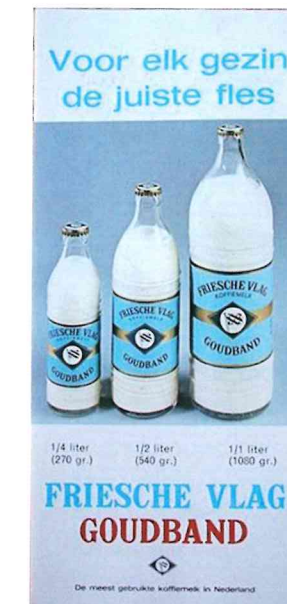
Kamervraag over distributiecentrum CCF te Vianen

„Kan de minister enige bepalingen in wetten en algemene maatregelen van bestuur opstellen, welke in tegenstelling tot de voorgestelde centrifugale maatregelen méér neiging hebben om industrieën en bedrijven van het Noorden en Zuiden naar het Westen te verplaatsen? Is bijvoorbeeld het Rijksoverheid van invloed geweest om het distributiecentrum van de Friese Vlag (Coöperatieve Condensfabriek Friesland in Leeuwarden) in Vianen te stichten? Zo luidt één der honderd vragen ter voorbereiding van de openbare beraadslaging over de nota inzake de sociaal-economische aspecten van het in de jaren 1969 tot 1973 te voeren regionale beleid. De vragen werden gesteld door de vaste Kamercommissie voor economische zaken.

De CCF gaf ons hierop desgevraagd als commentaar: „Het Rijksoverheid is maar van geringe invloed geweest op het besluit om het distributiecentrum in Vianen te stichten. Hoofdoorzaak was, dat de CCF van daaruit haar klanten in het Zuiden kan bedienen, doelmatiger distributie dus. Wanneer dat van Leeuwarden uit moet gebeuren zijn we aangewezen op derden, nu houden wij de distributie (en het contact met de klant) in eigen hand. De produkten worden naar Vianen vervoerd door de MBN (transportmaatschappij in Sint Jacobiparochie).”

In de betreffende vraag aan minister De Blok staat verder nog: „Kan bij aanwezigheid van wettelijke bepalingen, die de neiging hebben om industrieën of bedrijven naar het Westen te verplaatsen, in overleg met de betrokken departementen iets gedaan worden om de nadelige effecten te voorkomen door soepeler beleid?”

Ondertussen werd het vervoer van de Friese Vlag produkten steeds belangrijker voor MBN. De verkoop van koffiemelk en ook de frisdrank Rivella zat behoorlijk in de lift en er was veel vervoer. Midden zestiger jaren werden deze vervoersstromen door opdrachtgever Coop. Condensfabriek Friesland onder de loep genomen en werd gekozen voor een nieuwe opzet. Alle klanten zouden voortaan rechtstreeks beleverd worden door eigen auto's van CCF. Tot dan toe werd nog veel gebruik gemaakt van Van Gend & Loos en lijndiensten zoals Stad Alkmaar, SBS-van Swieten en Wessels Vriezenveen voor het bevoorraden van de kleinere klanten, en nam MBN, samen met het eigen wagenpark van CCF, de leveringen aan grotere klanten voor zijn rekening. Dit ging om leveringen door heel Nederland. Na een intern onderzoek bij de CCF werd besloten tot de bouw van een distributiecentrum in Vianen. Redenen waren het tekort aan opslagruimte in Leeuwarden en de herstructurering van de tarieven bij Van Gend & Loos. Ook speelde de aanscherpingen van de Rijksoverheid een rol. Zo werd het noorden van het land voortaan bevoorrad vanuit Leeuwarden en er werden deklanten ten zuiden van de lijn Haarlem - Amsterdam - Apeldoorn - Arnhem voortaan vanuit Vianen bediend. Het eigen wagenpark van CCF wordt sterk uitgebreid zodat een groot gedeelte van dit werk van MBN wegvalt.



Gelukkig besluit de directie van CCF na rijp beraad dat het vervoer vanaf de fabrieken in Leeuwarden en Wolvega naar Vianen door MBN verzorgd gaat worden. De beide L 76 's werden overgespoten in Friesche Vlag kleuren en van een huifje voorzien. Er werd twee keer per dag gependeld tussen de fabrieken in Friesland en Vianen. Er werd toen nog gewerkt met pallets van 130x100 cm. waarvan er 20 stuks per rit meegenomen werden. Er werd geladen in Leeuwarden (koffiemelk), Wolvega (frisdrank) en Berlikum (Pastachoca).



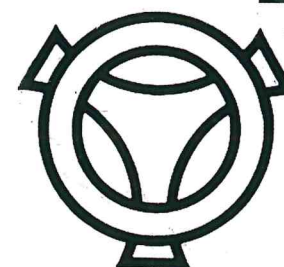


Toen CCF overging op plastic kratten in plaats van tot dan toe hout en tevens de standaard palletmaat van 100 x 120 ging gebruiken kregen de beide neuzen al snel gezelschap van een LB 76. In plaats van 20 pallets gingen er nu 24 pallets mee.



In het jaar 1966 kwam er naast de LB 76 voor het vervoer naar Vianen en de trekker ook nog een nieuwe LBS 76 Super in bedrijf. Deze tandemasser maakte de sprong naar 30 ton laadvermogen mogelijk. Ook deze auto werd zowel voor het vervoer van CCF als het vervoer van landbouwprodukten ingezet. De aanhangwagen van deze combinatie was de eerste RAF aanhangwagen bij MBN.

SCANIA-VABIS
LBS 76
Super





Vanuit Vianen werd zo'n 70.000 ton op jaarbasis verzonden naar de diverse afnemers van Friesche Vlag producten en de frisdranken Rivella en E 10. Dit betekende gemiddeld voor 6 auto's werk in een schema van 2 ritten per dag. Er waren in deze periode 15 auto's bij de MBN in bedrijf en er werkten 33 man.



Er reden 3 LB 76 combi's in Friesche Vlag kleuren.
Dit is de BB 71-21.

De eerste LB 110 bij MBN was deze combi, gespoten in de "eigen" rode kleur, met reclame voor de frisdrank Rivella op de zijkant. Het was een van de eerste LB 110's in Friesland. Aanschafdatum juli 1968.

SCANIA LB 110



HIER WORDT GEVESTIGD:
N.V. VERENIGD VEEMBEDRIJF
 OPSLAG VOOR ALLE KOOPMANSGOEDEREN

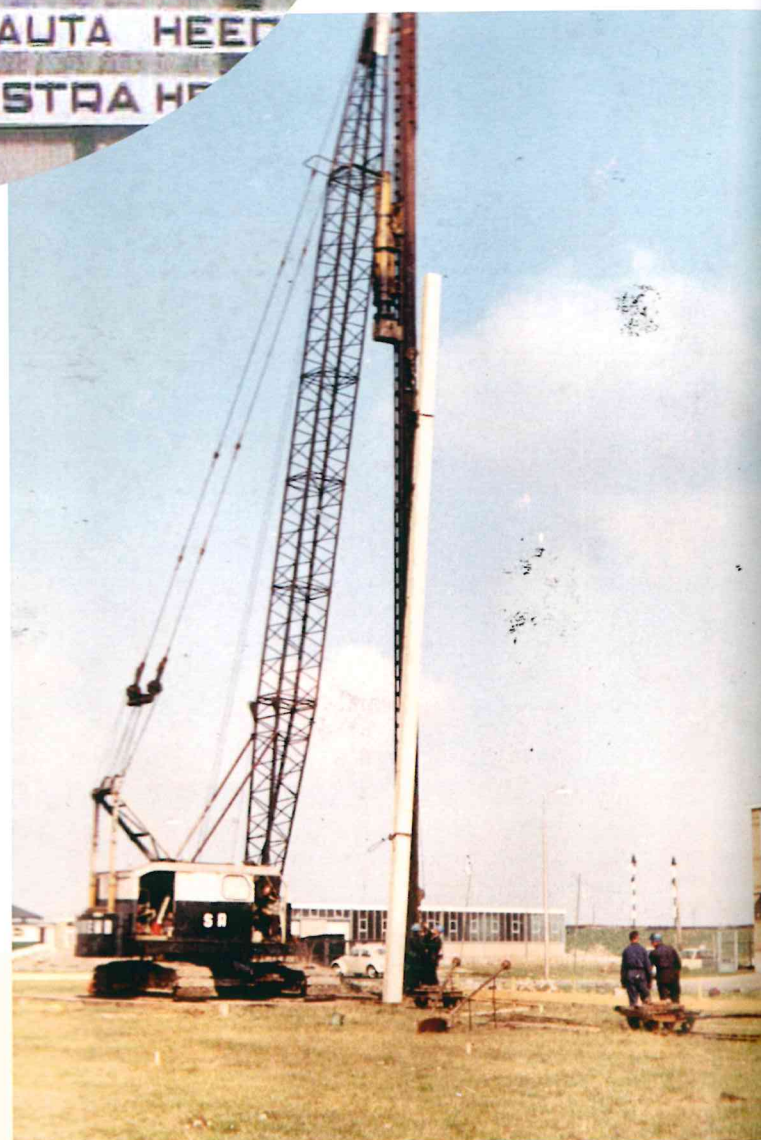
CONSTRUCTEUR, ADVIESBUREAU **BROUWER** LEEUWARDEN

AANNEMER: **FA. WIERSMA** ULST

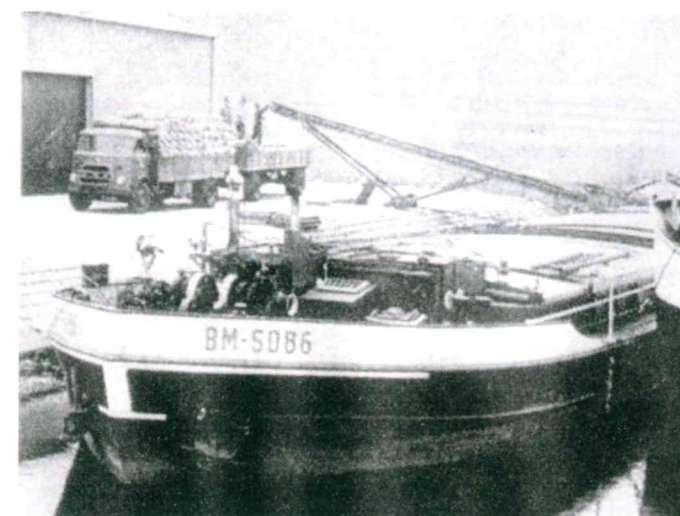
STAALCONSTRUCTIE: **FA. C.L. NAUTA** HEER

SCHILDERWERK: **FA. R. VEENSTRA** HE

De samenwerking die begon met Scandinavië Transport werd vervolgd met de oprichting van het Verenigd Veembedrijf in Leeuwarden. Reden was de steeds groter wordende vraag naar opslagruimte door diverse klanten van de drie transportbedrijven. Er werd bouwterrein gekocht aan de Zwettehaven in Leeuwarden en al vrij spoedig werd met de bouw van de eerste loods begonnen.



Poolse binnenschepen kom je op de Nederlandse wateren zelden tegen, maar hier is er eentje: in de Zwettehaven, bietensnijsel lossend bij het NV Verenigd Veembedrijf. De vaart van Wroclaw — hetv roegere Breslau — naar Leeuwarden duurde vijftien dagen





Al snel kwamen er nog 6 loodsen bij en tussen de 2 rijen loodsen een overdekte expeditieruimte.

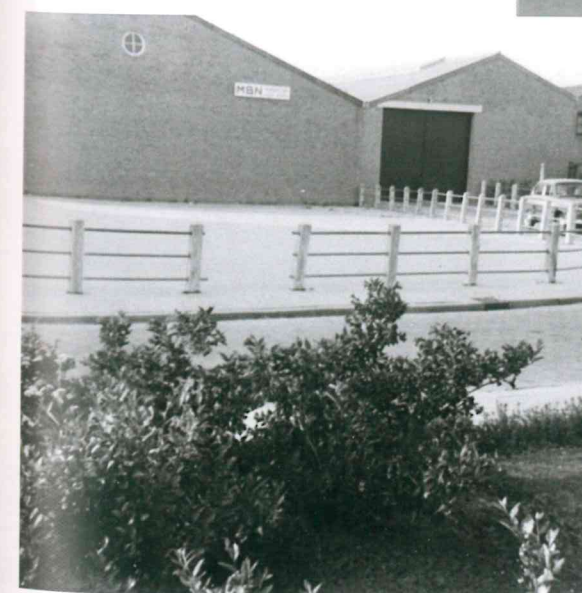
De op- en overslag van tabak voor Douwe Egberts in Joure was een nieuwe activiteit.

Een mooi kantoorgebouw completeerde het bedrijf.



Aan de overkant van de James Wattstraat werd een vrieshuis gebouwd. Opslag van bevroren boter en vlees was nu ook mogelijk.

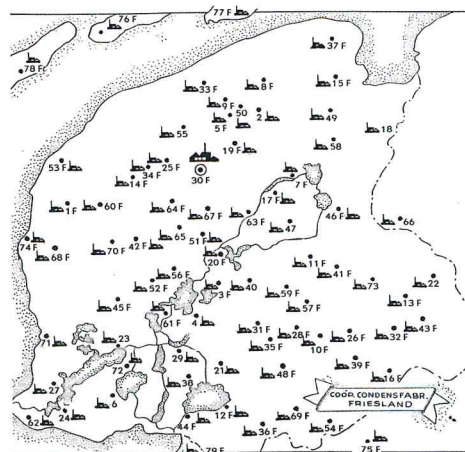
Maar ook in St. Jacobiparochie werd gebouwd. Omdat het bedrijf uit zijn jasje groeide werd er aan de K L de Vriesstraat een loods bijgebouwd.



De bestaande loods werd uitgebreid met 650 m², met kantoren en een kantine. Ook werd hier een onderhoudswerkplaats hier gerealiseerd, volgens de eisen des tijds ingericht met een 18 meter lange smeerpuit.

De loods kreeg een achteruitgang op de Geert Veenhuizenstraat zodat de auto's na hun smeerbeurt rond konden rijden naar het parkeerterrein voor de loods. De bestaande loods diende heel vaak als "overloop" bij gebrek aan opslagruimte elders.

Naast bovenstaande ontwikkeling waren er in 1968 nog een aantal belangrijke zaken. Na jarenlang onderhandelen werd er een overeenkomst gesloten voor het vervoer van melk per tankwagens vanaf de fabrieken aangesloten bij de Coop Condensfabriek Friesland in de provincie naar Leeuwarden. Tot nu toe werd dit vervoer door CCF met eigen auto's gedaan, maar omdat er in de zomer veel vervoer was en dit later in het jaar sterk afnam was er voor MBN een kans omdat te combineren met het vervoer van landbouw- producten, zowel bieten als aardappelen wat in de herfst en winter plaatsvond.



Deelgenoten van de Coop Condensfabriek „Friesland“ zijn de Coop Zuivelfabrieken te:

1 Ardam	30 Leeuwarden	59 Tjirje
2 Akkervond	31 Laitjebled	60 Tann
3 Akkrum	32 Makkinga	61 Uitwellingerga
4 Akmarijp	33 Marsum	62 Warns
5 Bartlehiem	34 Marsum	63 Wartena
6 Balk	35 Merv	64 Weidum
7 Bergum	36 Munnekeleuren	65 Wieuwerd
8 Betterwird	37 Mura-Lassene	66 De Wilp (Gr.)
9 Bredaard	38 St. Nicolaasga	67 Wierum
10 Bunteloek	39 Oudeleekoop	68 Wimarsum
11 Boornbergum	40 Oudeleek	69 Wullega
12 Delfstrahuizen	41 Olterterp	70 Wommels
13 Donkerhoek	42 Oostereend	71 Workum
14 Dronrijp	43 Oostervolde	72 Woudend
15 Ee	44 Oostezee	73 Wijnijsterp
16 Eldao	45 Oudeleek	74 Zierik
17 Garrijp	46 Oudeleek (Sm.)	75 Blokzijl (O.)
18 Gekeskooster	47 Oudeleek (Sm.)	76 Ameland
19 Giekerk	48 Oudeleek	77 Schiermonnikoog
20 Grou	49 Oudeleek	78 Terselling
21 Haderhoeve	50 Rinsumgast	79 Novea - Emmeloord N.O.P.
22 Haderwijk	51 Boordabuum	combinatie van:
23 Hoz	52 Schiermonnikoog	Munnekeleuren
24 Huzum	53 Schiermonnikoog	Oostezee
25 Jekum	54 Stiggele	Blokzijl
26 Julega	55 Sijm	Mele - Emmeloord
27 Koudum	56 Sijm	
28 Langewoerd	57 Terwispele	
29 Langewoerd	58 Twijzel	

3

Rolande in Utrecht bouwde de beide tanks en zo kwam er een prachtige combinatie op de weg. Het melkvervoer gebeurde binnen de provincie Friesland, meestal werd er in ploegendienst gereden. Veel fabrieken waar toen geladen werd bestaan niet meer. Zo werd er veel geladen in Tuk (Steewijk), Betterwird (Dokkum), St. Nicolaasga, Balk en Oostezee.



Lossen bij de Melkontvangst van CCF

TIENWIELER
Serie **LS-76**



Er moest 25.000 liter melk vervoerd kunnen worden, in twee tanks van 12500 liter. Daartoe was een tandemas motorwagen met aanhangwagen nodig. Deze LS 76 werd gebruikt gekocht en had eerst gereden bij Goedkoop & De Geus in Rotterdam.



SUPER

Omdat het internationaal vervoer steeds belangrijker werd kwam er ook een nieuwe LB 110 super met tandemas aanhangwagen. Deze was meer aan de eisen des tijds aangepast dan de LB 76 met oplegger. Aardappel exporteur Ypma uit Franeker was een grote klant op dat gebied. Buiten het aardappelseizoen werd veel met deze combi op Italië gereden.



De LB 76 trekker kreeg spoedig ander emplooi. Er werd een bulkoplegger gekocht, voor het vervoer van melkpoeder !



Dit vervoer stond toen nog echt in de kinderschoenen, en de 42 m3 Rolande oplegger trok veel bekijks. Op de trekker werd een olievrije compressor gebouwd geschikt om voedingsmiddelen mee te lossen. Er kwamen contacten met de Veevoederfabriek Sloten en er werd veel geladen in Bedum en Groningen, grondstoffen voor de produktie van kalvermelk in Sloten.



SEA-LAND SERVICE, INC.

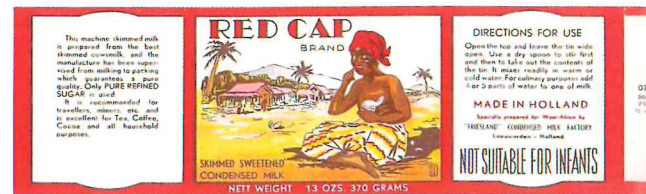
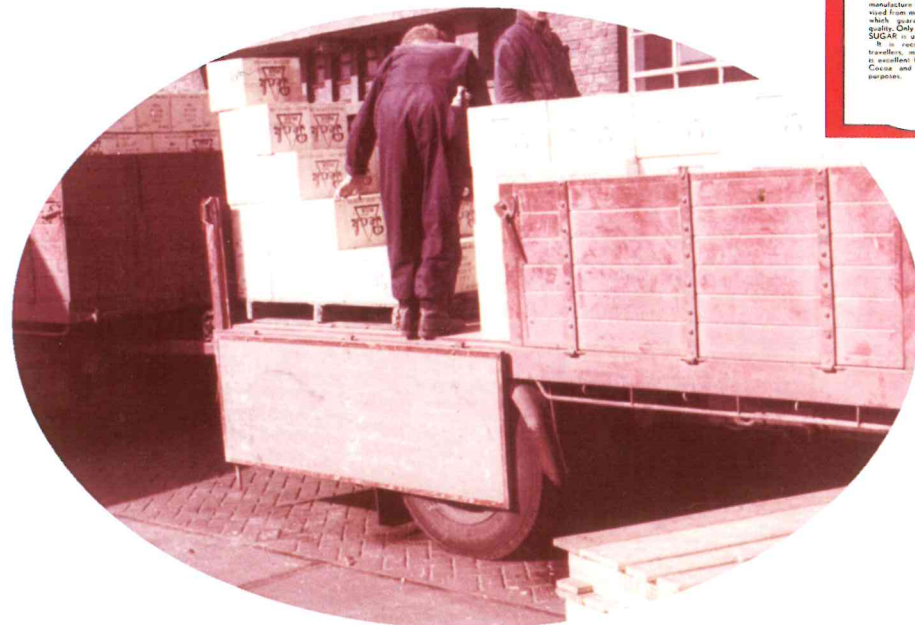


In 1969 werden er nog 2 nieuwe Scania's gekocht een LB 110 trekker en een open combinatie die eventueel ook voor het vervoer naar Vianen ingezet kon worden. De LB 110 trekker werd veel gebruikt met de DAM oplegger, zowel voor het vervoer van CCF naar de havens als ook in de herfst voor het vervoer van aardappelen naar België en Noord Frankrijk. Incidenteel werden in die periode ook nog containers vervoerd.

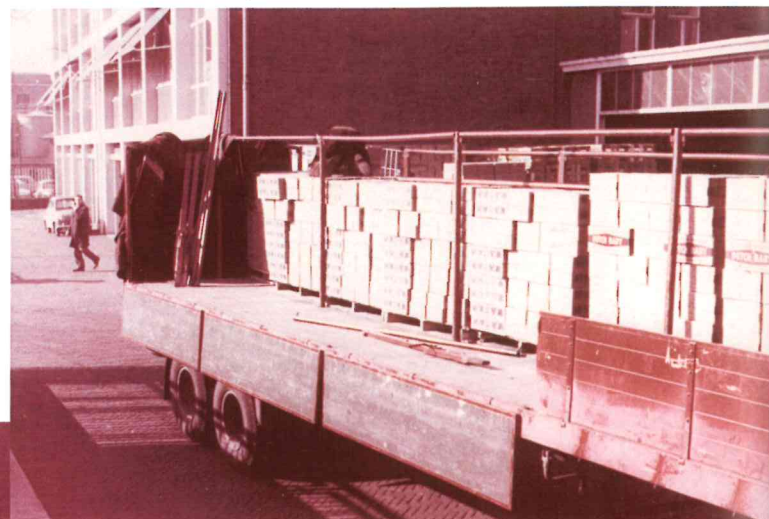


De combinatie werd breed ingezet. Niet allen naar Vianen maar ook veel naar de havens van Amsterdam en Rotterdam. Hier staat hij beladen bij de Afdeling Expeditie Buitenland van CCF aan de Merodestraat.

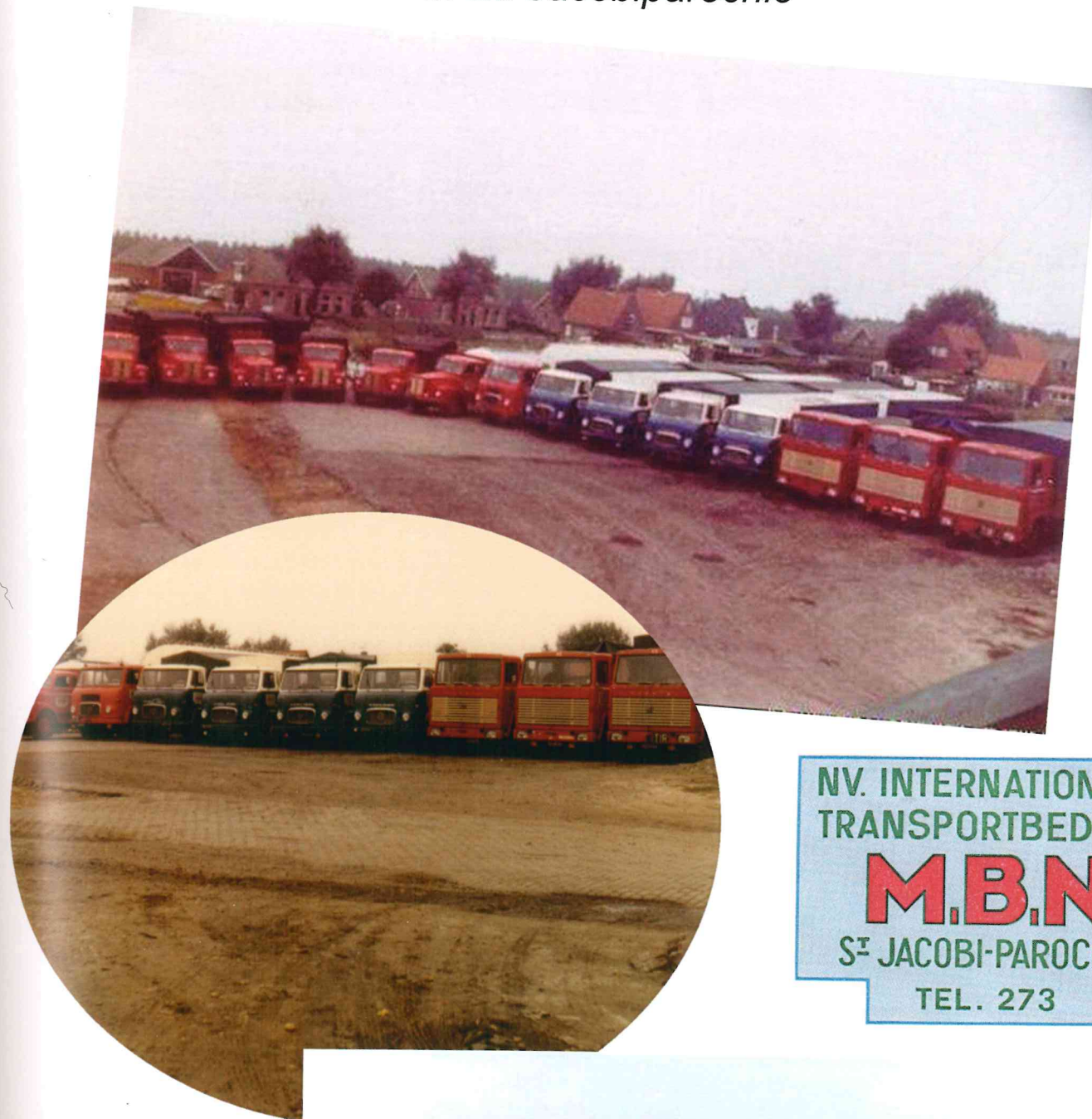




Bij de CCF ging de verzending van exportprodukten van de Afdeling Expeditie Buitenland aan de Merodestraat. Het was daar vaak erg druk, . Vaak werd er dan ook gebruik gemaakt van de diensten van collega vervoerders .Deze werden ingehuurd via het Service Bureau Wegvervoer Friesland. Dit samenwerkingsverband telde in 1968 over de 80 aangesloten bedrijven.



Weekend rust aan de KL de Vriesstraat
in St. Jacobiparochie



NV. INTERNATIONAAL
TRANSPORTBEDRIJF
M.B.N.
S^t JACOBI-PAROCHIE
TEL. 273





J. Monsma

**Voldoende werk,
maar prijzen
blijven achter**

Samenwerking in transportwereld ETOM Rotterdam koopt drie Friese bedrijven

**Aan Zwettehaven Leeuwarden begint
spoedig bouw van koel- en vrieshuis**

De N.V. Europa Transport-ontwikkelingsmaatschappij (ETOM) te Rotterdam heeft een meerderheidsbelang verworven in drie Friese transportondernemingen. Het betreft hier het internationaal transportbedrijf Gebr. Althuisius NV te Tzummarum, het internationaal transportbedrijf MBN te Sint Jacobsparochie en het intern transportbedrijf KLMV te Sint Annaparochie. De leiding van deze bedrijven zal onveranderd door de tegenwoordige directieuren worden uitgeoefend.

Deze drie bedrijven bezitten tevens het aandelenkapitaal van de NV Vries- en Koelbedrijf te Leeuwarden. Dit bedrijf heeft een opslag- en distributiebedrijf, dat begin vorig jaar werd opgericht, exploiteert thans op het industrieterrein Van Harinxmakanaal in totaal 13.500 vierkante meter loodruimte op een eigen terrein van 25.000 vierkante meter. Hier zijn nu nog twee loodsen in aanbouw van elk 1050 m² vloeroppervlakte en een overdekte opslagruimte tussen de loodsen van 2000 vierkante meter. In dit veembedrijf is verder een complete maal-, meng- en ompakrichting ondergebracht.

Voorts zal op korte termijn worden begonnen met de aanleg van een loodsal aan de Zwettehaven voor binnenschepen en kustvaarders en met de bouw van een koel- en vrieshuis. Dit

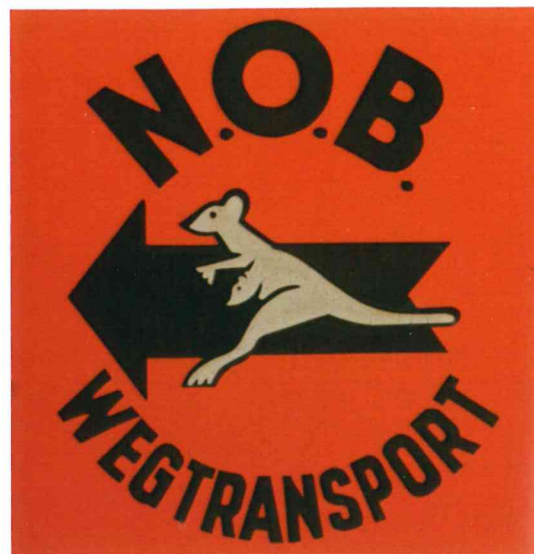
zal een capaciteit hebben van ongeveer 28.000 kubieke meter. In totaal zal met de uitbouw van het complex te Leeuwarden een bedrag van ruim acht miljoen gulden gemoed zijn.

Op het gebied van het transport bezitten de drie Friese bedrijven over een wagenpark van 56 motorwagens en 54 aanhangwagens en opleggers, met een gezamenlijk laadvermogen van ongeveer 1300 ton. Zij exploiteren ongeveer 9000 vierkante meter loodruimte.

De ETOM nv is een dochtermaatschappij van de Transport Development Group Ltd te Londen.

De directie deelde ons mee dat de nieuwe verbindingen geen gevolgen zullen hebben voor het personeel.

Jan Monsma is jarenlang bestuurslid geweest van de branche organisatie NOB-Wegtransport in Friesland. Een groot gedeelte hiervan was hij voorzitter en had daarom ook zitting in het landelijk bestuur van deze toonaangevende organisatie



De snelle ontwikkelingen en de daarmee gepaard gaande investeringen maakten het mede noodzakelijk om een financiële partner te zoeken om aan de steeds groter wordende vraag naar kapitaal te kunnen voldoen. Eerste stap was de omzetting van de Firma naar een N.V. Op 1 april 1968 werd de akte gepasseerd, aandeelhouders waren Jan Monsma, Minne de Bildt die op 1 februari 1964 zijn vader Dooitzen opvolgde en Rein van Noord die eveneens op 1 februari 1964 de plaats van zijn vader Dirk innam.

Ook was er zeer veel vraag naar opslagruimte, Veembedrijf breidde dan ook zeer snel uit naar in totaal 12 loodsen van 1000 m² elk. De behoefte aan kapitaal werd dermate groot dat er een mede aandeelhouder kwam, eind 1969 kreeg de Rotterdamse holding ETOM 55 % van de aandelen MBN in handen. ETOM was een onderdeel van de Engelse TDG groep met veel transportbedrijven in Engeland en zorgde voor het benodigde kapitaal om de ambities van de directie van MBN te realiseren. ETOM kreeg op hetzelfde moment ook een 55 % deelname in de andere partners in het Veembedrijf Gebr. Althuisius in Tzummarum en KLMV St. Annaparochie



DAF



De DAF 1600 DA nog vervangen door een nieuwe A 1900 DD. Aanvankelijk werd deze auto net zoals zijn voorganger ingezet voor intern vervoer in Leeuwarden, binnen het fabriekscomplex van CCF of pendelen naar het Veembedrijf. Maar toen dit vervoer door allerlei omstandigheden wegviel werd de DAF omgebouwd. Er kwam een DS turbomotor in en hij werd verder gebruikt voor vervoer naar Vianen.

In 1970 werden de trailers die pendelen op de haven van Amsterdam vervangen. De veranderde wetgeving op het gebied van afmetingen en aslasten maakten het mogelijk trailers met een capaciteit van 20 pallets en een laadvermogen van 23,5 ton in te zetten. Er kwamen 3 nieuwe LB 110 trekkers en 6 nieuwe DAM opleggers.



SCANIA

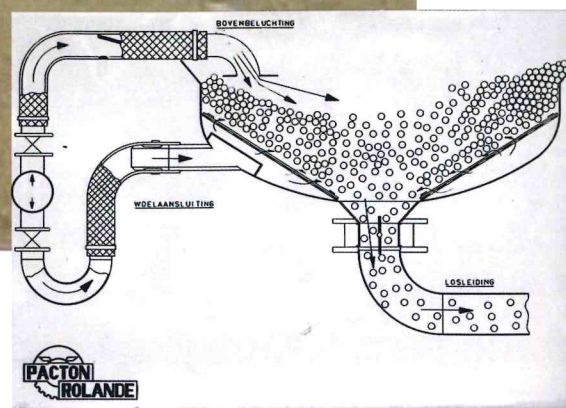


Naast het pendelwerk op Amsterdam werden de trekkers gebruikt voor containervervoer, in samenwerking met Portena. We losten tabak in Joure en beladen de containers weer bij CCF.

Om de trailers voor te laden in Leeuwarden werd bij Kleyn een gebruikte DAF van het type DO gekocht.



De LB 76 trekker werd in de loop van 1970 vervangen door een gebruikte LB 76 Super. Hier met de 42m3 bulk in Sloten.



Na een aantal jaren pionieren met de aanvoer in bulk van grondstoffen in Sloten besloot de Veevoederfabriek Sloten op grond van de opgedane ervaringen de opslagloodsen in Deventer uit te breiden met een produktielocatie. De aanvoer van de grondstoffen bij deze nieuwe fabriek ging volledig in bulk. MBN kreeg een nieuwe 50 m3 bulk voor dit vervoer, in de huisstijl van "Sloten". De trekker was een LB 110 Super. Deze bulkoplegger was een uit een serie van vier gespoten in de huisstijl van Centrale Veevoederfabriek Sloten. De andere drie kwamen in bedrijf bij AlthuisiusTzummarum.



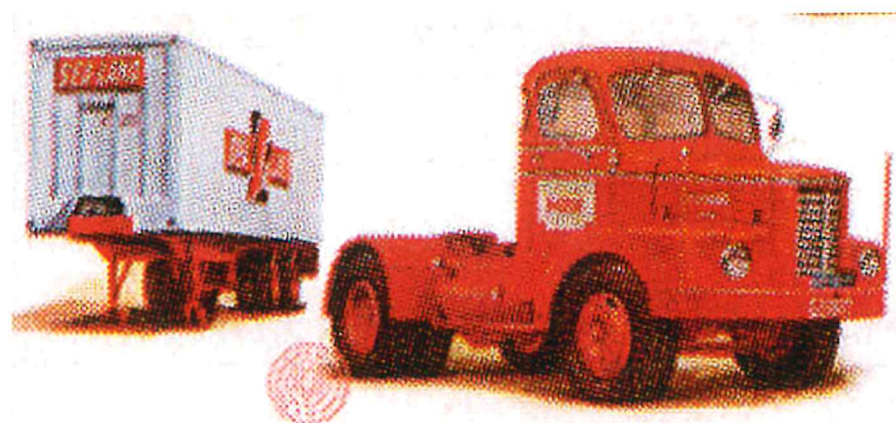
In de zomer van 1970 kwam de tweede tankwagen voor CCF in bedrijf. Een LS 110 super met PKA aanhangwagen. In de herfst van dat jaar was deze combinatie natuurlijk actief in het bietenvervoer. Een geweldige aanwinst voor het wagenpark !



Omdat de capaciteit van het eigen wagenpark van CCF niet groot genoeg was om de pieken in de melkaanvoer in de zomer aan te kunnen werd er regelmatig met een tankoplegger van CCF gereden.



Een vreemde eend in de bijt was een Kromhout trekker die op een gegeven moment gekocht werd. Deze was afkomstig van de Koninklijk Marine en werd een tijdje gebruikt om trailers voor te laden, maar ook wel eens om een containertje naar Rotterdam te brengen.



Ook werd in 1970 nog een LB 110 aangeschaft met een nieuwe tandemas RAF aanhangwagen.



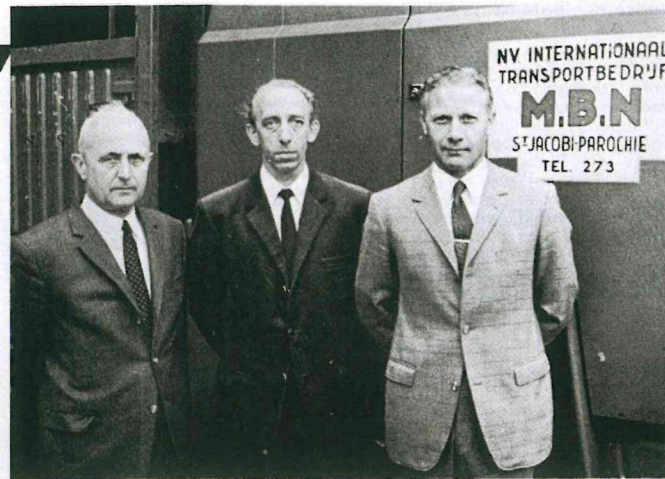
NV. INTERNATIONAAL
TRANSPORTBEDRIJF
M.B.N.
S^t JACOBI-PAROCHE
TEL. 273

KENNISGEVING

omtrent het 25-jarig bestaan van
N.V. Internationaal Transportbedrijf „M.B.N.”

Zo gaan we richting het 25 jarig jubileum van MBN. Er waren 21 combinaties in bedrijf en met een totaal laadvermogen van 545 behoorde het tot de grootste bedrijven van Noord Nederland.

...Monsma, de Bildt, van Noort



Op 1 juli 1971 was het zover, Transportbedrijf MBN bestond 25 jaar. Alle reden om feest te vieren. De jubileumviering werd gestart op 3 juli met een optocht van alle auto's door de gemeente Het Bildt. Dus via St. Annaparochie, Vrouwbuur, Ouw Syl en door de Westhoek weer retour naar St. Jacobiparochie. Daar werden de auto's strak in het gelid geparkeerd. Vervolgens bracht het muziekkorps Aurora de jubilarissen een serenade en werd er een groepsfoto van het personeel gemaakt. De loods was ingericht als feestzaal om de vele gasten in stijl te kunnen ontvangen, het werd een drukke gezellige middag. Chauffeurs van het eerste uur Anne Nauta en Jan Visser kregen een gouden horloge aangeboden.



Personeel op 3 juli 1971, v.l.n.r. Jan Monsma, Gerrit Monsma, Minne de Bildt, Rein van Noord, Wiebe Hoekstra, Aede de Jong, Anne P. Machiela, Andries Keizer, Lieuwe Dol, Douwe Ottema, Johannes Veenstra, Nico Kloosterman, Jelle Bosje, Gerrit Snijder, Henk Keizer, Knilles Wijngaarden, Corrie Stienstra, Klaas Kolthof, Koos Walta, Tjeerd Weistra, Cees Bergsma, Dirk van Noord, Henk Katsma, Klaas Tolsma, Jan Visser, Tjeerd Jongboom, Anne Nauta, Jappie Groeneveld, Hinne Talsma, Gerrit Terpstra, Jochem Binnema, Tjalling Dreyer, Bauke Riemersma, Dirk Prosje, Jan Keizer, Kees vd Woude, Harm Stienstra, Herman Slot, Piet Westra, Jaap Slot, Teake Boomstra, Piet van Dijk en Marten Monsma.







In de uitnodiging voor het jubileum stond een staatje waarin de voorspoedige groei van MBN in beeld gebracht wordt. In 1971 stond het bedrijf wat laadvermogen betreft in de top 3 van Friesland.

	de tonnage	het aantal		
		motorwagens	aanhangwagens-opleggers	medewerkers
1-7-'46	32	4	2	7
1-7-'51	71	8	4	6
1-7-'56	114	9	6	12
1-7-'61	146	11	9	21
1-7-'66	308	15	16	33
1-7-'71	545	21	24	45



Ondertussen waren de beide bulkopleggers uit het wagenpark van MBN verdwenen. Mede onder invloed van de moeder- maatschappij ging de 50-kuubs oplegger naar zusterbedrijf Althuisius, dit was de hoofdaannemer van het bulkvervoer van Veevoederfabriek Sloten. De 42-kuubs bulk werd ook verkocht. Er kwamen twee nieuwe 3-assige opleggers zodat de trekkers voor internationaal vervoer ingezet konden worden.



DAM DAMSTER AUTOMIJ
APPINGEDAM NEDERLAND

type: _____ bouwj: _____

chassis no: _____

bruto draagverm: _____ kg

goedk. no: RDW. _____

eigen gewichten: _____

tot: _____ v: _____ a: _____ kg



Onder invloed van het steeds toenemende containervervoer kwam er langzamerhand een verandering in de werkzaamheden. Dit was vooral merkbaar in het pendelverkeer naar Amsterdam. Doordat de containerschepen alleen maar in Rotterdam kwamen waren er steeds minder export bestemmingen van CCF die vanuit de haven van Amsterdam aangelopen werden. Dit had als gevolg dat het pendelvervoer naar Amsterdam ophield. Dit was een behoorlijke aderlating voor MBN en het was moeilijk om vervangend werk te vinden, zodoende had dit grote gevolgen voor het bedrijf. Gelukkig werd er via CCF vrij snel contact gelegd met een van de vooraanstaande Amsterdamse cargadoors, Phs. van Ommeren NV. Dit bedrijf was agent voor de Japanse NYK-Line en via deze rederij werd de lactose, een grondstof voor de farmaceutische industrie, die bij CCF geproduceerd werd naar Japan verscheept. Deze rederij startte in de loop van 1971 containervervoer tussen Europa en het Verre Oosten, en MBN ging het containervervoer voor van Ommeren Amsterdam verzorgen.



Aanvankelijk werd alleen het vervoer van containers tussen Leeuwarden en Rotterdam door MBN verzorgd. De containers werden geladen met lactose bij het Veembedrijf in Leeuwarden



Verkeer op Afsluitdijk vannacht uur gestremd

Chaufeur in cabine bekneld na botsing

Een botsing van twee vrachtauto's tussen de brug en de sluisen bij Kornwerderzand heeft vannacht omstreeks vier uur voor een kolossale opslopping gezorgd. Aan de Friese kant stonden zo'n honderd vrachtauto's te wachten tot de weg weer vrij kwam. Bij de botsing werd de 22-jarige chauffeur Teake Boonstra uit Sint Jacobiparochie gewond. Hij heeft ongeveer een uur in zijn ineengedrukte cabine bekneld gezeten. Twee vrachtwagens hebben de metaalmassa uitlekaar getrokken, waardoor de heer Boonstra bevrijd kon worden. Hij werd met onder meer een gebroken been overgebracht naar ziekenhuis Oranjoord te Harlingen.

De heer Boonstra reed om kwart

voor vier met zijn vrachtauto met aanhanger van de MBN uit Sint Jacobiparochie in de richting Holland. Voorbij de brug bij Kornwerderzand passeerde hij een tegenligger, eveneens een vrachtwagen met aanhanger, bestuurd door de 24-jarige chauffeur P. S. uit Alkmaar. De aanhangwagen van de Alkmaarse vrachtauto begon plotseling te slingelen, en botste tegen de cabine van de heer Boonstra. De cabine werd inelkaar gedrukt. De aanhangwagen werd vernield en de inhoud, bananen en poulvruchten, werd over de weg geslingerd. De cabine en

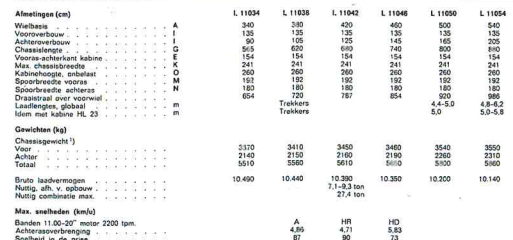
de aanhangwagen werden totaal vernield. Het heeft een uur geduurd voordat de weg weer helemaal vrij was.

LB 110 verongelukt op de Afsluitdijk.





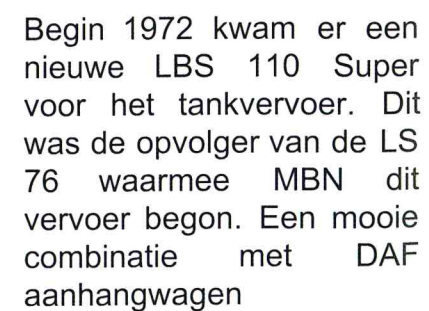
EXTRA UTRUSTING		
Brandstoftsluks	Kraachtafmer (type EG90)	Motorren
1 x 300 en 2 x 200 liter, 2 x 300 liter (500 liter tank) met gas wisselaar (400)	Voor versnellingsbak (OHV)	Drukluuchtschelde uitlaten.
	Drukluuchtscheldend. Montage rechts.	
	Vuurgeweren. Typ 0.2 x krukas.	Vulgewagen remansluiting
	Draarichting = links.	Tweeluiding of één en tweeluiding, met sluis en klep.
Kraachtafmer (type EG70)		
Voor versnellingsbak (OHV)		
Drukluuchtscheldend. Montage rechts.		
Vuurgeweren. Typ 0.2 x krukas.		
Draarichting = links		



Voor het bepalen van de juiste uitvoering voor het beoogde doel, raadplege men de dealer, of onze Technische Afdeling te Zwolle.

BEERS' ZONEN N.V.

A red MAN truck is parked on the left side of a street. In the background, a church with a prominent dome is visible. A person is walking away from the camera on the sidewalk to the right. A sign on the right side of the street reads "ST. JACQUES PAROISSE" and "50".



A photograph of a red M.B.N. tanker truck driving on a paved road. The truck is carrying two large cylindrical tanks, one black and one white. In the background, there is a water tower and some houses. The foreground is a grassy field with tall reeds.

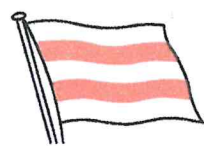


Diverse klanten van het Veembedrijf waren ook geïnteresseerd in het vervoer van hun goederen door één van transportbedrijven die het veem hadden opgericht. Zo was de Leeuwarder firma Van Ruiten die zich bezighield met het leveren van voorverpakt vlees aan instellingen en horecabedrijven klant in het vrieshuis. Al vrij snel kwam bij MBN de vraag om de distributie voor deze firma te verzorgen. Er werd een nieuwe Mercedes 1113 gekocht met een Heiwo laadbak om dit vervoer te verzorgen.

**M E R C E D E S - B E N Z**



Het containervervoer werd steeds belangrijker, daarom kwam er een nieuwe L 110 met slaapcabine. Omdat de containers met lactose bij Van Ommeren in Amsterdam werden beladen was er zo goed als geen containervervoer meer vanaf Leeuwarden, dus werd er door de chauffeurs veel overnacht. Ook werden er hoe langer hoe meer containers met import lading vervoerd, veel elektronica voor bedrijven als Canon en Nikon. Voor deze ladingen werden meestal 40-voeters gebruikt.



NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA

Container afzetten bij Unitcentre en het s.s. Kamakura Maru van de N.Y.K-Line.

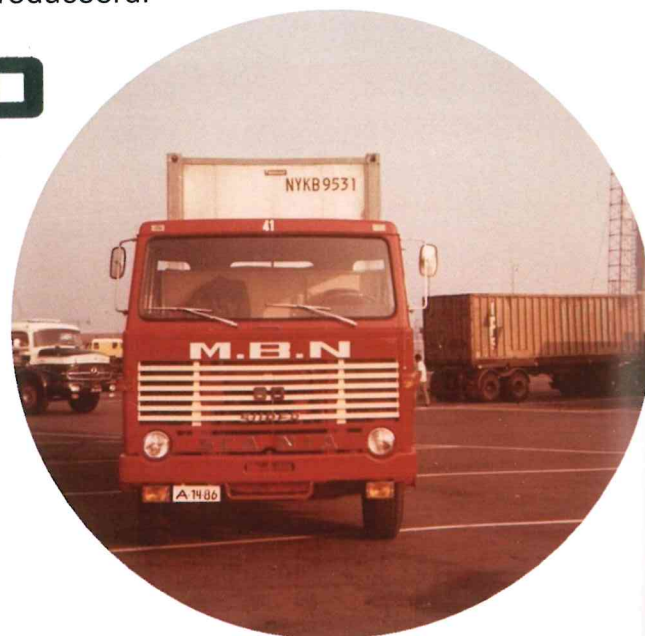
Dit was de eerste boot van het TRIO -consortium die Rotterdam aandeed.





Voor het containervervoer kwam er een LB 80 Super, dit type was net geïntroduceerd.

SCANIA LB 80 *SUPER*



De containers werden aangeleverd in de Waalhaven op Pier 7. Hier verzorgde Unitcentre de afhandeling van de schepen van o.a. NYK Line, vaargebied Japan en het Verre Oosten



Nieuwe LB 110 voor Vianenvervoer. Laadbak en aanhangwagen van de eerste LB 76 overgezet.

Zoals beschreven werden meer internationaal vervoer gedaan en ook in het containervervoer was behoorlijk werk. Zelfs werd nog een tijdje voor zusterbedrijf König met ferrytrailers naar Oostenrijk gereden.



Inklaren Douane Bolzano (It.)





De vraag naar opslagruimte bleef groot. Regelmatig werd er door CCF uitgeweken naar Tzummarum. Er kwam dan ook een heftruck mee om een vlotte belading mogelijk te maken



Zelfs frisdranken, geproduceerd in Wolvega werden regelmatig in St. Jacob opgeslagen als tussenstation voor de verzending naar Vianen.


RIVELLA

In de ledige uurtjes waren de chauffeurs met allerlei klusjes in en rond de loods bezig, zoals het straten van de uitrit naar de smeerkuil. Stratenmakers Jan Visser en Tjeerd Hoekstra. Opperman Tinus Posthuma en opzichters Rein van Noord en Gerrit Monsma



In de kantine. zittend vlnr. Jaap Keizer (van autospuiterij keizer Franeker), Jan Visser, Jelle de Bruin, Piet van Dijk, Henk Keizer, Rein van Noord. Staande Marten Monsma en Piet Westra. De beide jongens zijn Jan en Renze van Noord.



Winnaars bedrijfskaatsen, v.l.n.r. Gerrit Monsma, Jelle de Bruin en Jelle Bosje.



Er kwam nog meer vraag van CCF naar tankvervoer in het zomerseizoen. Regelmatig reden er trekkers van MBN met tankopleggers van CCF. Maar omdat de schaalvergroting in de zuivel doorzette was er behoefte aan meer capaciteit. Daarom werd er in 1973 een nieuwe tankoplegger gekocht bij Dijkstra in Buitenpost. De bedoeling was om in de periode dat er geen melkvervoer was werk aan trekken in het internationaal tanktransport.



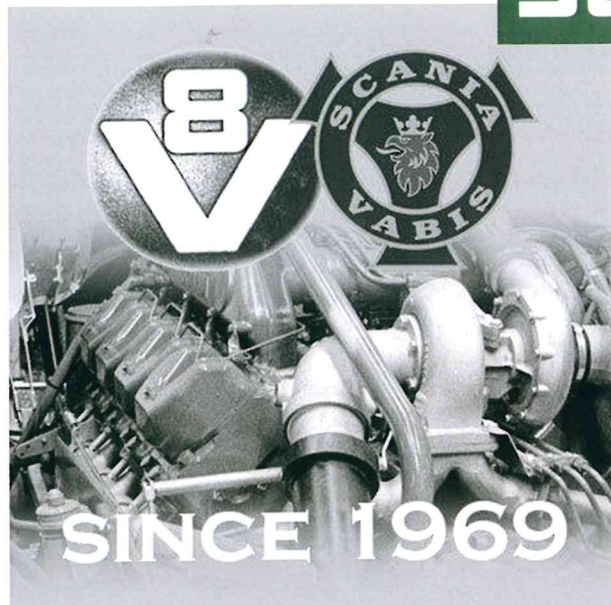
Ook bij het vervoer naar Vianen zijn gaat er in deze periode veel veranderen. Begon MBN met 20 pallets per rit, al vrij spoedig werd de capaciteit per auto op 24 pallets gebracht. Met name het invoeren van de kartonverpakking voor de Friesche Vlag produkten kwam de vraag om laadcapaciteit te vergroten. Aangezien de wettelijk toegestane lengte volledig gebruikt werd moest de oplossing gezocht worden in de hoogte. Er kwam contact met aanhangwagen fabrikant Jumbo uit Helmond, een specialist in laagbouw materiaal.



Na veel research werd in de loop van 1973 een nieuwe combinatie in gebruik genomen geschikt voor het vervoer van 36 pallets. Deze combinatie bestond uit een LBS 110 Super en Jumbo aanhangwagen met een Heiwo opbouw met schuifwanden. Doel was de aanvoerkosten naar het distributie- centrum in Vianen zo laag mogelijk te houden, door zowel qua laadruimte als gewicht het maximaal mogelijke te benutten.



SCANIA LBS 140



Omdat al gauw bleek dat het treingewicht van meer dan 50 ton in combinatie met de hoge rolweerstand van de kleine wielen onder de aanhangwagen meer vermogen eisten dan de 296 pk van de DS 11 motor werd er een trekker gekocht met een 8 cilinder D 14 motor. In november 1972 werd deze overgebouwd in de combi die verder als LBS 140 door het leven ging !



De LBS 110 voor het Vianenvervoer kwam af fabriek met een slaapcabine. Die cabine werd geruild met de korte cabine van de LB 110 Super trekker. Deze trekker werd toen met de drie assige DAM huifopleggingezet voor het Italie vervoer. Er was hem in die uitvoering geen la leven beschoren. Na ongeveer een half jaar sneuvelde hij op de Autobahn tussen Wurzburg Neurenberg. Hij werd



Het was toen nog zo dat er geen specifieke eisen aan het tankvervoer van levensmiddelen gesteld werden, zodat emplooi gezocht werd in de chemie. Eerst werd er voor de Rotterdamse vestiging van het Duitse bedrijf Kube & Kubenz gereden, maar dit was niet zo'n succes. Nadat de schade tengevolge van een ongeluk bij Woeste Hoeve was hersteld werd buiten de periode van het melkvervoer voor CCF gereden voor zusterbedrijf Jawico uit Pijnacker.





Ook kwam er nog een nieuwe LB 110 Super voor het buitenlandse werk,



IRU Union Internationale des Transports Routiers

CARNET TIR*

14 volets IRU No 17237161

1. Voiture pour laquelle est chargé par le bureau des douanes du départ (voir le règlement de l'Union Internationale des Transports Routiers) pour le transport de marchandises par route.

2. Délivré par: [Signature]

3. Titulaire: [Signature]

4. Signature du titulaire de l'association: [Signature]

5. Signature du représentant de l'association: [Signature]

6. Pays de départ: UK

7. Pays de destination: Rus

8. Marque et immatriculation du véhicule: R89 BX / MAC 300

9. Coordonnées de l'association: [Signature]

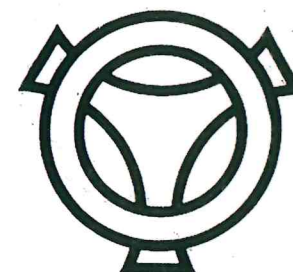
10. Date de délivrance: 18 DEC 1988

ROVERETO

DOGANA? errek!

TRENTO

De oude "Buitenland"combi reed verder als open auto.



Omdat het vervoerspatroon sterk veranderde werd er nog al eens iets verbouwd aan het wagenprak. Zo werd een van de LB 76 - Vianenauto omgebouwd tot trekker voor het containervervoer. In de eigen werkplaats werd de cabine vervangen door een slaapcabine.

In het voorjaar van 1974 werd door het moederbedrijf ETOM het samensmelten van de bedrijven Althuisius en MBN voorbereid. Als eerste stap werd ETOM voor 100 % eigenaar van beide ondernemingen. Dit was een moeilijke tijd voor de voormalige aandeelhouders van MBN. Vooral de zich toen al aftekenende eerste oliecrisis heeft het fusieproces versneld en zodoende werd op 1 april 1974 het verstandshuwelijk tussen de beide bedrijven gesloten.

Geen ontslagen bij fusie MBN en Gebr. Althuisius *Deel bedrijf naar Overijssel?*

TZUMMARUM — De wegtransportbedrijven Gebr. Althuisius BV in Tzummarum en MBN BV in Sint Jacobiparochie hebben zaterdag aan hun personeel en de vakbonden officieel bekend gemaakt dat beide bedrijven zijn samengevoegd. De fusie treedt maandag in werking. Volgens directeur Watze Althuisius (49) zullen onder de in totaal ongeveer honderd personeelsleden geen ontslagen vallen. Met de samenvoeging hoopt men eerder een verbetering van de werkgelegenheid te bewerkstelligen.

De MBN brengt 22 vrachtwagens in. Gebroeders Althuisius 33. Beide bedrijven hebben een kleine vijftig man in dienst, waarvan het merendeel chauffeur is. In de loop der jaren was tussen beide wegtransporteurs reeds een nauwe vorm van samenwerking gegroeid, die onder meer bleek uit het uitwisselen van vrachten. In de nieuwe vorm zullen de administratieve ruimten in Tzummarum worden samengetrokken.

In verband met het internationale wegvervoer bestaan er plannen een deel of het geheel van het nieuwe bedrijf in de toekomst over te planten naar het Oosten des lands. In Deventer en Heerlen heeft Althuisius reeds kleine vestigingen. Over de termijn van de verhuizing en de omvang bestaat nog geen enkele zekerheid, aldus de heer Althuisius.

De fusie is versneld door de gevolgen van de oliecrisis, zo meent de heer

Althuisius. De prijs van dieselolie is het laatste anderhalf jaar bijna verviervoudigd en mede daardoor is een sterke nadruk komen te liggen op een zo doelmatige mogelijke bedrijfsvoering. Ook heeft het op handen zijnde vertrek van directeur Jan Monsma (62) van MBN de fusie versneld. Als voorwaarde bij het samengaan is gesteld dat zijn zoon, Gerrit Monsma jr., volledig wordt opgenomen in de organisatie van het nieuwe bedrijf. De Europa Transport Ontwikkelingsmaatschappij te Bussum, die deels in Britse handen is, had reeds in beide bedrijven een deelname.

MBN-Althuisius beschikt nu over een ruim pakket mogelijkheden tot wegvervoer, onder meer voor bulk, vloeistof, meubelen, pallets, containers en dergelijke. Bij de voorbereiding tot de fusie is prettig samengewerkt met de vakbonden, aldus de directeur. „Men stond er positief tegenover,” vertelde hij.



De Mercedes 220 D van Jan Monsma

