



‘Het mot wat hebben’

Wat uit de vloot van Staalduinen Logistics wel of niet in aanmerking komt voor een plekje in het museum gaat puur op gevoel, zegt directeur en curator Jan van Staalduinen.



Vier generaties Opel Blitz op een rij.

Hij zegt het met een licht glimlachje. „Naar welke auto ze als eerste lopen, verradt hoe oud ze ongeveer zijn”, vertelt Jan van Staalduinen, directeur van Staalduinen Logistics in Maasdijk. Hij vindt het altijd mooi om te zien. De laatste bezoekers waren (oud-)chauffeurs die met een bus vanuit de Betuwe waren komen rijden naar het museum van Van Staalduinen in Maasdijk, dat niet op dezelfde locatie als het bedrijf zit, maar een aantal kilometers verderop, op een ander bedrijventerrein. Jan woont ernaast. Sinds 2005 zit hier het museum. Tot de coronaperiode was dat op vaste dagen open voor iedereen die maar wilde komen. „Vaak zat je te wachten op niemand”, zegt Jan. Daarom besloot hij het museum in lockdown te houden. Alleen voor écht geïnteresseerden maakt hij een uitzondering, zoals de (oud-)chauffeurs uit de Betuwe. „Dat vind ik leuk om te doen”, zegt hij. Op afspraak doet hij dan de deur open. Een gebrek aan tijd speelde ook een rol om het museum dicht te houden, moet hij eerlijk bekennen. „Het bedrijf is groter geworden en vraagt nog steeds veel aandacht en je wilt in een weekend ook wel eens wat anders doen.”

Vier generaties Opel Blitz

De rijke geschiedenis van de onderneming, die in 1919 door de opa van Jan werd opgericht, is zorgvuldig vastgelegd in het pand aan De Derde Hoeve. Dat is in

eerste instantie gedaan voor de Van Staalduinens die nog gaan komen, het nageslacht, „maar zeker ook om de huidige en toekomstige medewerkers te laten zien waar we vandaan komen”. Chauffeurs en vrachtwagenliefhebbers kennen Van Staalduinen als transportonderneming, maar de bewoners van Maasdijk en wijde omtrek kennen Van Staalduinen ook als Opel-dealer. „Dat doet mijn zus nu”, vertelt Jan. De relatie met het Duitse automerk uit Rüsselsheim is duidelijk te zien in de eerste hal die je betreedt als je de voordeur van het museum bent gepasseerd. Naast veel reclamemateriaal zie je uiteraard auto's, waaronder een Omega 3000, een Manta A, een GT en een Monza GSE. „Wel bijzonder is dat we van elke generatie Opel Blitz er eentje hebben staan”, zegt Jan. Zijn vader Dirk verkocht die vaak aan tuinders en kwekers in de buurt. Hij wijst naar even verderop in de hal, naar een Scania-Vabis L51 van bouwjaar 1953 en een Kikker-DAF (officieel een DAF A 1600 DF) uit 1969, gespoten in de herkenbare Van Staalduinen-kleuren. Beide zijn tweeassers. Op de zwarte tanks staat in grote witte letters 'stookolie'. Saillant detail: het groen en grijs zijn afkomstig van Opels grote tegenstrever Volkswagen. Naast de DAF staat een donkerblauwe Bedford TK. „Die verkocht mijn vader ook aan bedrijven in de buurt”, vertelt Jan. Van Staalduinen was ook servicedealer voor Bedford.



Op de foto Dirk, de vader van Jan.



Niet alleen een transportbedrijf, maar ook Opel-dealer.

Alles wat hier aan vrachtwagens staat, heeft de vader van Jan zelf gerestaureerd

Alles wat hier aan vrachtwagens staat, heeft de vader van Jan zelf gerestaureerd. „Tot op de boutjes en moertjes aan toe”, verduidelijkt hij om aan te geven hoe gedetailleerd en grondig vader Dirk te werk ging. De vraag hoeveel exemplaren zijn pa in totaal heeft gerestaureerd, overvalt hem. „Pffff”, is de eerste reactie. Na wat denk- en rekenwerk moet hij toch concluderen dat hij het even niet zo snel weet. Hij houdt het op: „Veel, in elk geval.”

Zo naar binnen gereden

We lopen door naar een andere hal. Zou hij zelf in die bus uit de Betuwe hebben gezeten, dan was de 63-jarige transportondernemer gelijk hierheen gelopen. „Dit is mijn afdeling”, zegt hij, de armen spreidend. Welkom in de jaren tachtig en negentig. Hier staan twee Scania's 112, een 112M-trekker en een 112H-motorwagen met Hobur-tankopbouw, een LBS 111-tankcombi (een van de laatste in 1980 geleverde 111's en opgebouwd door Hobur), een 113M 360 Streamline-trekker en wat op het eerste gezicht lijkt op een 92M-motorwagen met lage dagcabine en uitgevoerd met een voorloopas. Dat is het alleen niet, verzekert Jan mij. „Dit is een heel bijzondere”, zegt hij enigszins geheimzinnig. Hij neemt mij in de maling, denk ik. „Kijk eens goed”, spoort hij mij aan. Nadat Jan mij enkele seconden heeft laten spartelen, wijst hij naar het intercoolerbordje op de grille. Links daarvan zit een Beers-plaatje. Dan volgt het



Met de Kikker-DAF en de Scania-Vabis L51 werd stookolie gereden.

Wat er wel of niet in aanmerking komt voor een plekje in het museum gaat puur op gevoel



Naast de Porsche-tractor het laatst toegevoegde 'kunstwerk'.



Een zeldzame achtcilinder-in-lijn-motor van Scania.



Curator Jan bij zijn favoriete type Scania: een 111.

antwoord op het raadsel: „Dit is geen Scania, maar een Beers”, zegt hij. Wat af fabriek niet kon worden geleverd, weet Jan, maakte Scania-importeur en -dealer Beers zelf en kwam ook als Beers op kenteken te staan. „In deze hebben we ook een andere versnellingsbak laten plaatsen”, vertelt hij. De truck werd gebruikt voor het transport van vloeibare meststoffen, de andere specialisatie van het transportbedrijf, naast de logistiek van smeermiddelen.

De LBS 111-combinatie is het favoriete type van Jan. Daar heeft hij zelf ook nog mee gereden. „Niet te vergelijken met het comfort van vrachtwagens van nu natuurlijk, maar toen was dat een heel fijne wagen”, zegt hij erover. Alle wagens die in deze hal staan, zijn niet gerestaureerd, maar zo naar binnen gereden.

Ruimte steeds beperkter

Staat op de deuren van de 111, de 112's en de Beers nog de naam Gebr. Van Staalduinen, op het portier van de Streamline staat Staalduinen. In 2007 koos de logistiek dienstverlener ervoor om verder te gaan als Staalduinen Logistics. Jan legt uit dat dat korter en krachtiger is en gemakkelijker uitspreekbaar voor internationale klanten. De vloot bestaat nu uit Scania, DAF en Volvo. Wat er daarvan wel of niet in aanmerking komt voor een plekje in het museum gaat puur op gevoel. „Het mot wat hebbe”, zoals Jan het in het plat Westlands formuleert. Sowieso probeert hij in zijn rol als curator van de combi's ook een trekkerversie te bewaren. Nu heeft hij het oog laten vallen op een R410, nummer 26 uit het wagenpark. „Dat is een kanshebber voor een plekje hier”, zegt hij. Probleem is alleen dat de ruimte in het museum steeds beperkter wordt, waardoor Jan steeds kritischer moet worden in het selectieproces. „In een andere opslagloods heb ik onder meer nog een ongerestaureerde Scania 110 Super en een DAF 95XF staan.”

We staan nog steeds op Jans afdeling, die verder is opgesmukt met door hem verzamelde olievaten die op planken naast elkaar zijn opgesteld. „Je moet het toch een beetje levendig maken”, vertelt hij over het waarom van de vaten. De Kreidler-brommers (een andere hobby van Jan) die her en der in deze en de vorige hal staan, moeten daar ook aan bijdragen. Ik begin over de rode bullbar die aan de wand hangt waar de 111 combi staat. „Ja, die moet je straks maar niet op de foto zetten”, zegt hij gelijk op haast verontschuldigende toon. Die heeft hij gekregen van iemand die ervan af moest en hij kon nog wel wat versiering voor de wanden van het museum gebruiken,

Een DAF 2300 Turbo voor het vervoer van vloeibare meststoffen.





De eerste Scania waarmee smeermiddelen werden gereden.

In een Scania met neus hoort volgens Jan van Staalduinen toch echt een achtcilinder te liggen



Jan spaart ook Kreidlers.

dus hangt hij er, maar het staat haaks op de sobere stijl van Van Staalduinen.

Eigenzinnige theorie

Het enige waar het transportbedrijf zich aan te buiten gaat, is zo nu en dan een V8 aanschaffen. In het recente verleden, toen Scania nog neuzen leverde, deed het bedrijf ook wel eens buitensporig door er zo eentje aan te schaffen. Staalduinen Logistics heeft er nog twee: een 143M en een T500, beide achtcilinders. Jan heeft daar een best eigenzinnige theorie over. „In een neus hoort een achtcilinder te liggen, punt!” We passeren op de weg naar de volgende hal de allereerste heftruck van het bedrijf, een Yale uit 1969. Boven de deur naar het andere vertrek hangt als decoratie een achterkant van een tank. Aangekomen in de derde en laatste hal van het museum, vallen gelijk twee rode Porsche-tractoren op. Ook die verkocht de vader van Jan. Verder staan er een Scania LB111-trekker, een R500 V8-trekker en tot nu toe het laatst toegevoegde ‘moderne kunstwerk’ aan de collectie,



De ontvangstruimte van het museum.

een drieassige 113M 360 Streamline-motorwagen met Hobur-tank, een Burg-tankaanhang (bouwjaar 1975) en een DAF 2300 Turbo uit 1986. Net als de Beers is dat een drieasser met voorloopas. Wanneer we voor de Streamline staan, verandert de houding van Jan, alsof hij oog in oog staat met een leeuw. 28 jaar is de nieuw aangeschafte BD-JV-88 al in het bezit van het bedrijf, dus een bekend gezicht voor hem, maar hij maakt nog steeds indruk op de transportondernemer. „Dit vind ik toch wel de mooiste”, zegt hij haast verliefd. „Die lijnen van de cabine en de dichte zijanten doen het toch wel.” We verlaten het museum en rijden naar de thuisbasis van Staalduinen Logistics. Jan wil mij nog wat laten zien. De enorme hal van het moderne kantoor is een soort dependance van het museum. Onder meer displays met foto's staan er en een vitrine met alle 1:50-modellen die er zijn uitgebracht en gemaakt. Ik doe een rondje langs de fotowanden en ontdek een Scania 111 uit de jaren zeventig met allemaal toeters en bellen. Een trouwfoto van Jan en zijn vrouw hangt er ook, net als foto's van zijn vader Dirk en oom Koos, die het bedrijf weer van hun vader overnamen. De showstopper hier is toch wel de drieassige Scania-Vabis LS55 uit 1961 met houten De Graaff-cabine en ijzeren tankopbouw van Mostert. Met de TF-69-03 werd voor het eerst het spul vervoerd dat Staalduinen Logistics groot maakte: smeermiddelen. ■

JASKER KAMP



Linksboven de trouwfoto van Jan en zijn vrouw.



Dirk bij de Scania-Vabis LS55.



De twee V8-neuzen van het bedrijf.