75 JAAR LOKALE BUSDIENST IN HILVERSUM

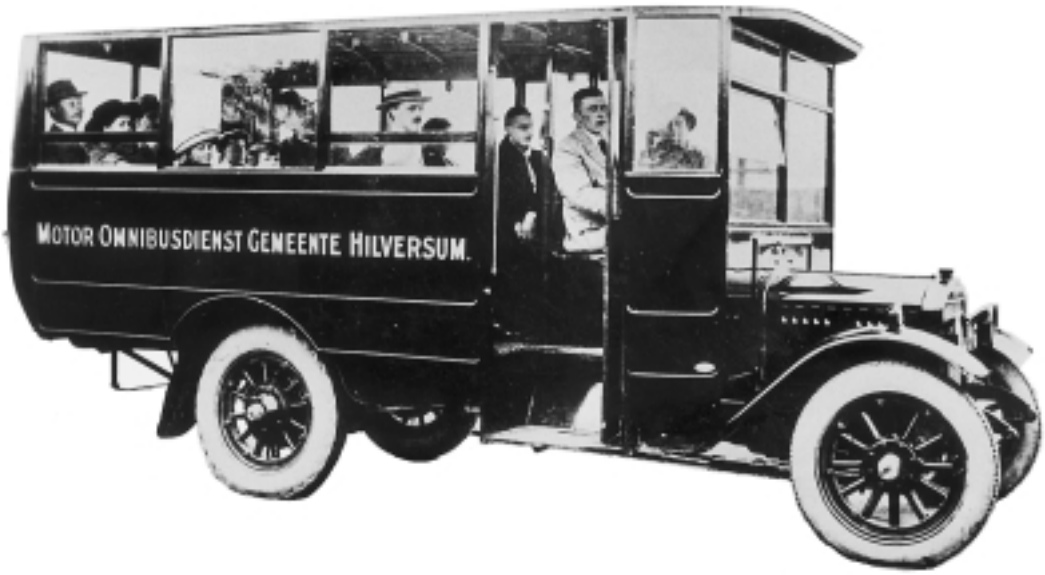
door Peter Bomli

In juli 1997 en augustus 1998 verschenen in de Nieuwsbrief Goois Vervoersmuseum de eerste twee delen van een onderzoek dat Peter Bomli verrichtte naar de invoering van de stadsbusdienst in Hilversum. De artikelen waren dermate interessant dat we meenden ze onze lezers niet te mogen onthouden. Met toestemming van onze collega-redactie van de Nieuwsbrief en de heer Bomli nemen we ze in Eigen Perk over, aangevuld met foto's uit de rijke collectie van het Goois Vervoersmuseum. Het onderzoek van de heer Bomli is overigens nog niet afgerond; in een volgend nummer van Eigen Perk zullen we het slot van het artikel plaatsen. Mocht u geïnteresseerd zijn in de vervoersgeschiedenis in het Gooi, dan wijzen wij u op de mogelijkheid om donateur van het Goois Vervoersmuseum te worden. U krijgt de Nieuwsbrief dan toegestuurd.

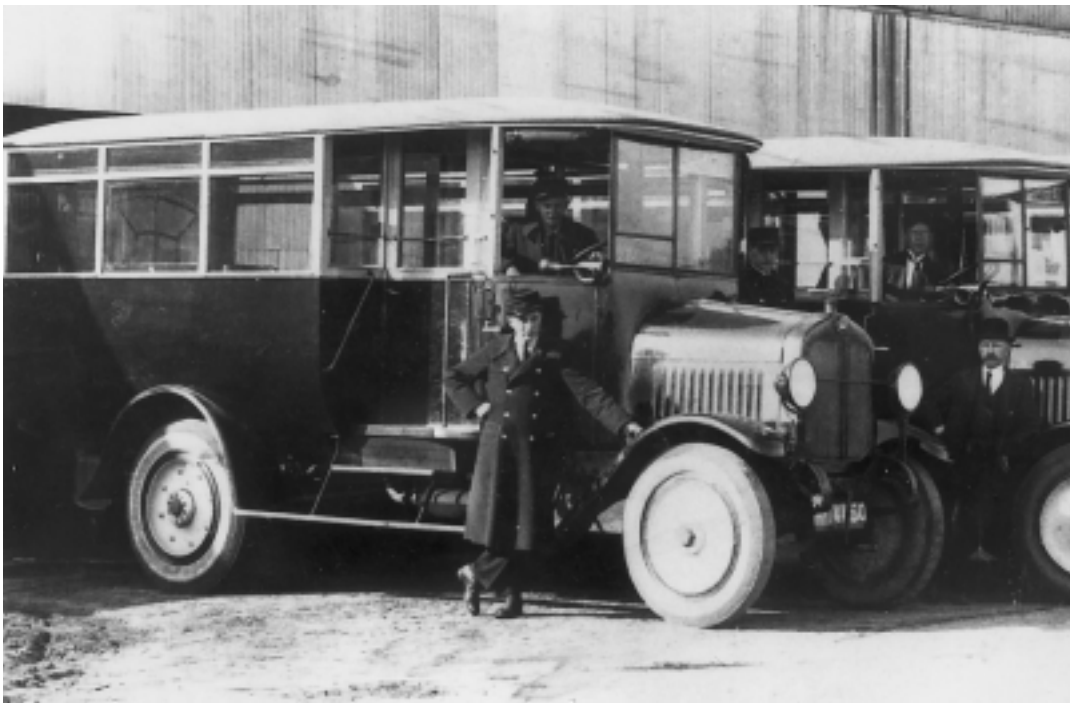
Busdienst 75 jaar oud

In 1997 was het 75 jaar geleden dat de eerste stadsbus in Hilversum reed. In 1922 vertrok de eerste 'omnibus' vanaf het Hilversumse station. Omnibus is een Latijns woord dat: 'voor allen' betekent, dus toepasselijk voor openbaar vervoer.

Het college van B&W was al in 1921 begonnen met een intern overleg om tot een vorm van openbaar vervoer voor de ingezetenen te komen. Maar mogelijk heeft een brief van mevrouw Nierstrasz-Dolk van de Utrechtseweg de plannen versneld. Zij refereerde namelijk aan de sinds 1920 bestaande buslijnen in Maastricht en ze vond dat de gemeente in een behoefte zou voorzien wanneer dit ook in Hilversum gerealiseerd zou worden. Het gemeentebestuur ging daarop dan ook informatie inwinnen bij de collega's in de Limburgse hoofdstad. Belangrijk waren de bedrijfsresultaten over de jaren 1920 en 1921. De gemeente Maastricht moest



GMC-bus, 1925. (Coll. GVM.)



De eerste vier bussen van de Stadsdienst Hilversum op 21 maart 1922, geëxploiteerd door de AMOVAM. Na ongeveer een jaar werden de bussen, die eigendom waren van de gemeente, overgenomen door Van Emmerik.. (Coll. Gooisch Vervoers Museum.)

Een Dührkopbus van de AMOVAM in 1922. Twee van deze bussen, die eigendom waren van de AMOVAM, deden dienst naast de vier Hilversumse bussen. Coll. GVM.

echter berichten dat de eindafrekeningen van die jaren niet positief konden worden afgesloten. Vandaar dat op grond van het passagiersaanbod de buslijnen werden aangepast (lees: ingekort).

AMOVAM

Ondanks de ontvangen tegenvallende gegevens diende het college van B&W bij de raad een voorstel in om tot een lokale busdienstregeling te komen. Hieraan voorafgaand was veel rekenwerk verricht. De opgestelde voor-calculaties waren van dien aard dat besloten werd om de NV Algemeene Motor-Omnibus- en Vracht-Auto-Maatschappij (AMOVAM) uit Den Haag uit te nodigen voor een gesprek. Dit contact leidde ertoe dat de AMOVAM het verzoek kreeg een offerte uit te brengen.

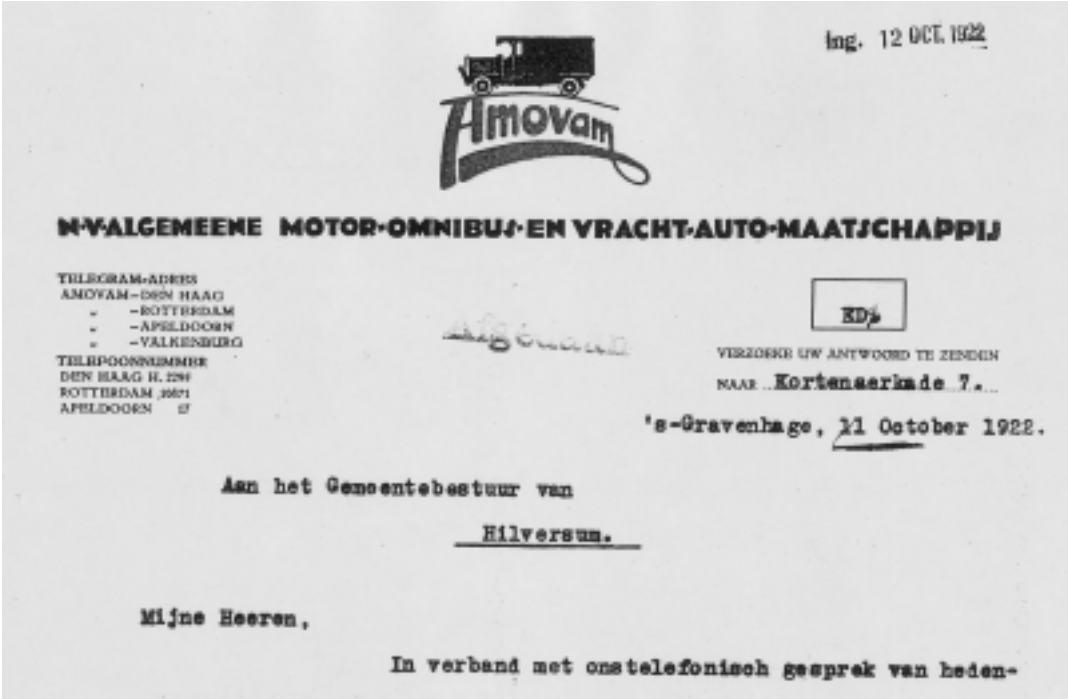
Aangezien de gemeente Hilversum het rollend materieel in eigen beheer wilde houden was de aanbieding van het bedrijf slechts gebaseerd op de levering van vier autobussen. Elke wagen zou 15 zitplaatsen krijgen. Twee extra passagiers vonden een plaats bij de chauffeur, terwijl er vijf staanplaatsen waren. De vier-cilinder motor zou een vermogen hebben van 38 pk. Het chassis had een gewicht van 2200 kilo, de carrosserie (opbouw) 1300 kilo. De 23 inzittenden werden geschat op 1600 kilo. De bussen zouden geleverd worden door de Deutsche Last-Automobielfabriek AG in Ratingen (chassis) en De Lange & Gutzeit te Berlijn (carrosserie). Met de toevoeging van de bijkomende kosten zou de prijs per wagen *f*7050,– gaan bedragen. De offerte van de AMOVAM werd door het college gunstig beoordeeld, zodat met dit bedrijf (dat nog andere vestigingen in Nederland had) verder werd onderhandeld.

Proefritten

Inmiddels waren er reeds allerlei berichten over de Hilversumse autobusplannen in de landelijke pers verschenen. Daarop boden diverse firma's hun diensten aan de gemeente Hilversum aan, zoals de firma Nefkens in Amsterdam (vertegenwoordiger van het busmerk White), Adr. Beers te Den

Eén van de Hilversumse AMOVAM-bussen op het Wilhelminaplantsoen in Bussum. Opvallend is de deur in de achterkant die als nooduitgang dienst kon doen. (Coll. GVM.)

Het haltebord (rechts) van de Hilversumse stadsdienst voor de voormalige boekhandel Rozenbeek op de hoek van de Schoutenstraat. (Coll. GVM.)



Ing. 12 OCT. 1922

AMOVAM

N.V. ALGEMEENE MOTOR-OMNIBUS- EN VRACHT-AUTO-MAATSCHAPPIJ

TELEGRAM-ADRES
AMOVAM–DEN HAAG
" –ROTTERDAM
" –APELDOORN
" –VALKENBURG
TELEFOONNUMMER
DEN HAAG H. 2291
ROTTERDAM 16671
APELDOORN 57

ED.

VERZOEKE UW ANTWOORD TE ZENDEN
NAAR Kortenaerkade 7.

's-Gravenhage, 11 October 1922.

Aan het Gemeentebestuur van
Hilversum.

Mijne Heeren,

In verband met onstelefonisch gesprek van heden-

Haag (Büssink) en de firma Ravelli te Amsterdam. De gesprekken met de AMOVAM waren echter al zover gevorderd dat deze belangstellenden werden afgewezen.

De AMOVAM had ervaring opgedaan door op 12 oktober 1921 proefritten te maken. De eerste proefrit werd gereden vanaf het station via de Koninginneweg naar Trompenberg, de tweede van het station via de Wilhelminastraat, het Achterom en de Emmastraat richting Zuid. Bij deze proefritten waren alle bij het busproject betrokken notabelen aanwezig. Na bestudering van onder andere de gereden routes door de dienst Publieke Werken werden de definitieve lijnen vastgesteld. De routes liepen als volgt:

Lijn A:
Station–Stationsstraat–Lage Naarderweg–Javalaan–Sumatralaan–Borneolaan–Hoge Naarderweg–Godelindeweg–Jac. Pennweg–Dennelaan–Tromplaan–'s-Gravelandseweg–Schoutenstraat–Kerkstraat–Leeuwenstraat–Station. (De gelijktijdig in tegengestelde richting rijdende bus wisselde de Kerkstraat in voor de Bussumerstraat).

Lijn B:
Station–Spoorstraat–Groest–Emmastraat–Utrechtseweg–Frans Halslaan–Neuweg–G.v.Amstelstraat–Hilvertsweg–Havenstraat–Kerkbrink–Kerkstraat–Leeuwenstraat–Station. (De andere bus reed de Bussumerstraat in plaats van de Spoorstraat).

De prijs voor een busrit werd bepaald op 15 cent. Ook stelde Publieke Werken voor een tienrittenkaart aan te bieden voor *f*1,20. Uit hygiënisch oogpunt voor de chauffeur werd echter van de knipkaart afgezien en werd voorgesteld te gaan werken met penningen (met op de achterzijde een afbeelding van het Palace Hotel).

Het contract

In maart 1922 werd tussen de AMOVAM en de gemeente Hilversum een contract opgesteld voor de duur van één jaar (tot 15 maart 1923). Daarin werd onder andere bepaald dat:

De exploitatie van de buslijnen zullen worden uitgevoerd met 6 omnibussen, waarvan vier stuks door 'Hilversum' aan te schaffen (de AMOVAM moest twee bussen als reserve achter de hand houden).

De lijndienst Hilversum-Bussum had op het Wilhelminaplantsoen een halteplaats. (Coll. GVM.)

Bus nummer drie uit de eerste serie van 1922 op het terrein van de gasfabriek aan de Kleine Drift, kort voor de sloop van de bus. Het opschrift 'Motor-omnibusdienst gem. Hilversum' dateert ook uit 1922. (Coll. GVM.)

Enkele bussen op de standplaats voor de fietsenstalling op het Stationsplein. (Coll. GVM.)

De exploitant (de AMOVAM) verkrijgt alle baten; wordt er winst gemaakt dan ontvangt Hilversum daarvan de helft. Bij verlies deelt Hilversum voor de helft mee tot een bedrag van totaal *f*10.000,– per jaar.

Maandelijks wordt tussen partijen de bedrijfsresultaten besproken en afgerekend.

De AMOVAM levert het benodigd personeel zoals chauffeurs, monteurs en controleurs.

Alle kosten terzake van lonen, verzekeringen, onderhoud, energie, garagehuur (op het terrein van de gasfabriek aan de Kleine Drift) en uniformen komen voor rekening van de exploitant.

Na afloop van het contract zal de AMOVAM ***– zo Hilversum dit wenst –*** *de bussen terugnemen tegen de prijs van 70% van de aanschafwaarde.*

Alvorens de overeenkomst te ondertekenen wenste het college van B&W inzicht in de kredietwaardigheid van de beide directeuren van de onderneming: de heer P. Jüdell, assuradeur en reserve-officier, en de heer H. Fremery, gepensioneerd officier van het KNIL). Het antwoord van de gemeente Den Haag luidde dat zij aan de gestelde norm van *f*11.000 voldeden op grond van hun inkomen en bezit.

De eerste resultaten

Er is al gememoreerd dat de busdienst in Maastricht in de eerste jaren van haar bestaan niet erg succesvol was. Deze conclusie is helaas ook op Hilversum van toepassing. De maandelijkse overzichten toonden telkens een nadelig saldo, zodat de gemeente Hilversum geld op de busdienst moest toeleggen.

Omdat de verliezen met de AMOVAM werden gedeeld, vond dit vervoersbedrijf dat tot een rigoreuze maatregel moest worden overgegaan. De directie deelde in oktober 1922 het personeel mee dat de lonen de volgende maand met 15% zouden worden verlaagd, zonder daaraan enige motivering toe te voegen. Hierop schreven de chauffeurs en de onderhoudslieden een brief aan het gemeentebestuur met het verzoek haar invloed uit te oefenen, teneinde te trachten het aangekondigde onheil te doen keren. Voor 55 uur arbeid per week ontving een chauffeur *f*30,–, de wagenwasser *f*22,50.

De gemeente vond het besluit van de AMOVAM-directie afkeurenswaardig. De onvrede van het college van B&W over de financiën en het personeelsbeleid zal ongetwijfeld naar buiten zijn getreden, want het college ontving van de heer H.M.P. van Emmerik, stationschef van de Nederlandse Spoorwegen, het verzoek hem toestemming te verlenen de Hilversumse busdiensten verder te exploiteren.

Nieuwe onderhandelingen

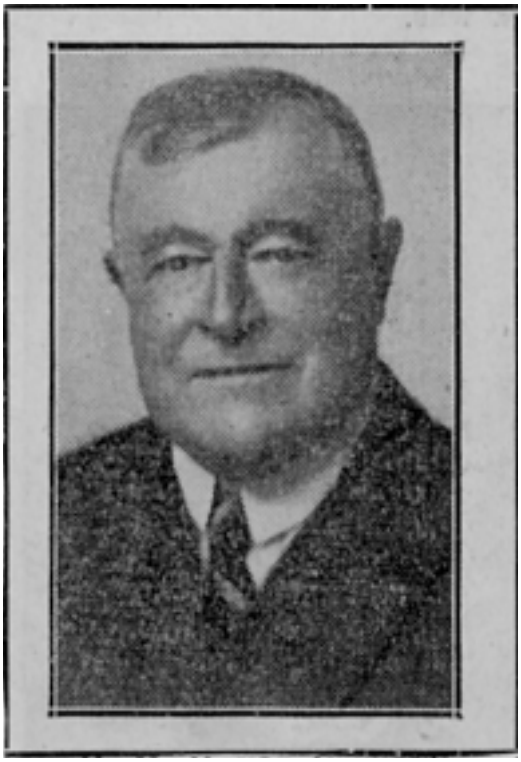
Het echec met de AMOVAM ten aanzien van het financiële, personele en bedrijfsbeleid was voor de gemeente een onaangename ervaring. Toch wilde het gemeentebestuur het eenmaal in gang gezette lokale openbaar vervoer voortzetten.

Begin 1923 had de heer Van Emmerik gevraagd de busdienst voort te zetten. Hij kreeg echter een mededinger in de persoon van de heer J. de Steenwinkel van de Utrechtseweg 9. Deze laatstgenoemde was met de gemeente reeds zover gevorderd dat hij een gunstig raadsbesluit (13-2-1923) in zijn bezit had. In maart deelde De Steenwinkel (om onduidelijke redenen) het college mee dat hij van de gedane aanvraag afzag en derhalve verzocht de verleende goedkeuring aan de heer Van Emmerik over te dragen. Het college ging hier op voorhand mee akkoord.

De nieuwe concessionaris, Van Emmerik, liet weten niet direct tot het oprichten van een naamloze vennootschap over te gaan, zoals het college dat in eerste instantie voor ogen had. De gemeenteraad moest zich dus weer buigen over de status van de nieuwe onderneming.

De afwikkeling van het AMOVAM-contract

Inmiddels waren er problemen gerezen over de overdracht van de aan de gemeente toebehorende vier voertuigen die destijds aan het Haagse bedrijf ter beschikking waren gesteld. Cruciaal hierbij waren de contractueel vastgelegde afspraken over het gepleegde onderhoud en de eigendom van de autobanden. Besloten werd het expertisebureau Van Hamersveld uit Amersfoort in te schakelen om een “staat van onderhoud” uit te brengen. Die rapport moest dienen als basis voor de finale besprekingen met de vorige exploitant. Dit overleg, op 7 november 1923 tussen wethouder Allessie en directeur P. Jüdell, leverde echter geen resultaat op. De meningsverschillen over de tekst



H.M.P. van Emmerik, de stationschef die busondernemer werd. (Coll. GVM.)

van de AMOVAM-offerte en het achterstallige onderhoud bleven bestaan.

Voordat de gemeente tot juridische stappen wilde overgaan, werd over deze kwesties de mening van het Amsterdamse rechtskundig bureau Molster & Worst gevraagd. Het verkregen advies gaf geen hoopvol beeld; een schadeclaim zou een jarenlange procedure vergen. Ook de later nog ingewonnen informatie bij het Handelskantoor Wijs, Muller & Co te Amsterdam betreffende de structuur van vennootschappen, in casu de AMOVAM, bevestigde de overtuiging van het college van B&W dat van een langzamerhand in liquidatie verkerende onderneming geen aanvaardbaar compromis te verwachten viel. Inmiddels was het al 1929 en het gemeentebestuur zag dus maar van verdere actie af.

Een nieuwe busdienst

We keren weer terug naar de concessieaanvraag van de heer Van Emmerik in 1923. De gemeente had inmiddels een tijdelijke overeenkomst met Van Em-

Het complete wagenpark op het Stationsplein, ca 1925. Behalve de oude AMOVAM-bussen (geheel rechts) zien we drie GMC's (vooraan) en enkele Chevrolets. (Coll. GVM.)

merik gesloten. In afwachting van een definitief raadsbesluit voor een periode van vijf jaar zou deze overeenkomst één jaar gelden. Gezien het financiële debâcle met de AMOVAM wilde men eerst het resultaat van een vol jaar exploitatie afwachten, waardoor de vergunning met zes maanden werd verlengd. Aan de heer N.C. Reuvekamp, verificateur van de dienst Financiën werd opgedragen de cijfers over het proefjaar (maart 1923-maart 1924) te controleren en zijn bevindingen aan het college te rapporteren. De heer Van Emmerik stelde daarbij wel als voorwaarde dat zijn boekhoudkundige gegevens vertrouwelijk waren en niet in een openbare raadszitting mochten worden behandeld. Hij had goede resultaten geboekt, maar de concurrentie in de regio wilde hij niet wijzer maken.

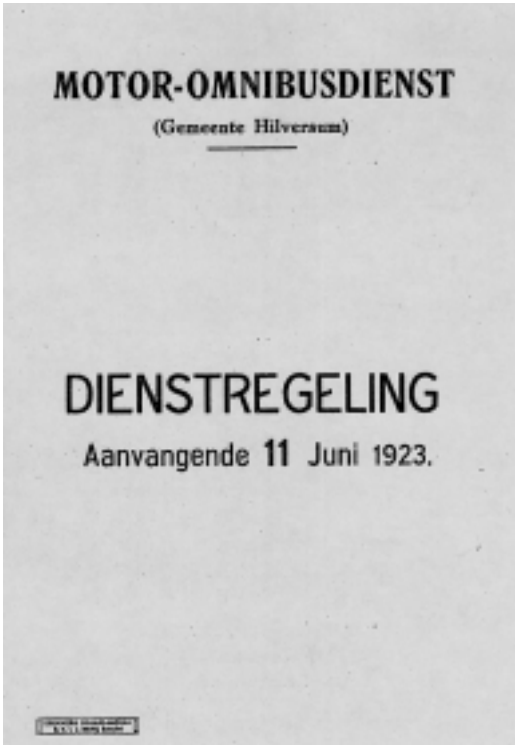
De gemeente wilde hier wel aan meewerken en de gegevens werden aan de commissie voor Financiën slechts ter inzage gegeven. Toen de raad op 26 augustus 1924 over het contract moest beslissen, waarbij ook de rechtsvorm van de nieuwe onderneming aan de orde kwam, wilden de leden ongehinderd over de exploitatierekening kunnen oordelen. De heer Van Emmerik bleef daar moeite mee hebben en stelde een nieuw overzicht samen, waarin hij echter de gehanteerde afschrijvingspercentages wijzigde. In verband met dit tussenoverleg werd de lopende (tijdelijke) vergunning nogmaals met een maand verlengd.

Achterstallig onderhoud

De oude gemeentelijke AMOVAM-bussen waren voorlopig aan de nieuwe gebruiker ter beschikking gesteld in afwachting van verdere besluiten. De bussen bevonden zich echter in slechte staat en de heer Van Emmerik was genoodzaakt nieuwe onderdelen voor reparatie in Duitsland te bestellen. Het Rijnland was echter sinds het einde van de Eerste Wereldoorlog bezet en doorvoer van goederen was door de bezettingsmacht verboden. Met behulp van richtlijnen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken kon bij de Franse militaire autoriteiten echter een vrijbrief worden verkregen zodat het automateriaal toch naar Hilversum kon komen. Voor de financiering van de herstelwerkzaamheden had de gemeente een krediet verleend van *f*6132,74, zijnde *f*3245,70 voor onderdelen en *f*2887,04 voor banden. In oktober

Een Minervabus op het Stationsplein

1924 werd de vergunning opnieuw verlengd omdat het grote debat pas in december van dat jaar in de gemeenteraad kon plaatsvinden. De 55 (!) pagina's tellende notulen van die vergadering worden grotendeels ingenomen door een breedvoerige discussie over de ondernemingsstructuur en de jaarcijfers. Verscheidene leden van de gemeenteraad vonden dat de busdienst in eigen (gemeentelijk) beheer uitgevoerd moest worden. De opbrengsten van de busdienst kwamen dan geheel aan de gemeenschap ten goede en bovendien zouden de belangen van de burgers dan in goede handen zijn. Nu intussen besprekingen gaande waren met de gemeente Bussum om te komen tot een gezamenlijke exploitatie van de verbinding tussen beide Gooise gemeenten (reeds in beheer bij Van Emmerik, evenals de lijnen Hilversum-Baarn en Hilversum-Laren-Blaricum; later ook naar Utrecht), moest volgens de raad dan maar voor een andere rechtsvorm gekozen worden. Het college liet echter weten toch geen voorstander te zijn van een NV-vorm in het algemeen; wilde de gemeente zeggenschap hebben in de NV, dan moest zij de meerderheid van de aande-

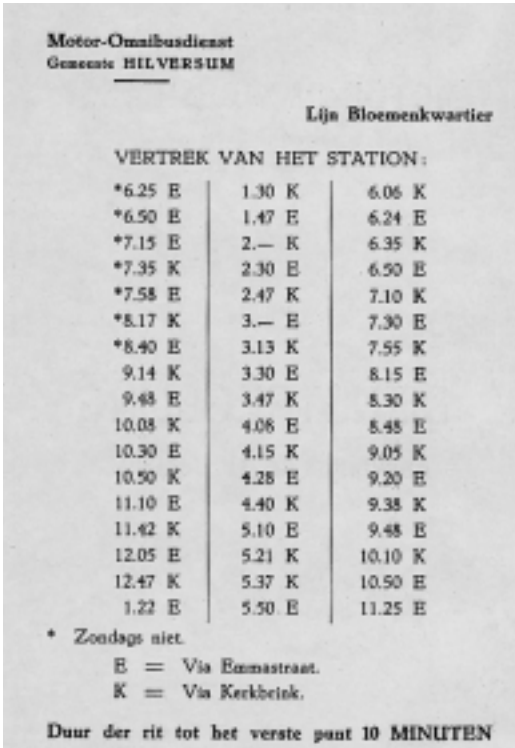


MOTOR-OMNIBUSDIENST

(Gemeente Hilversum)

DIENSTREGELING

Aanvangende 11 Juni 1923.



Motor-Omnibusdienst
Gemeente HILVERSUM

Lijn Bloemenkwartier

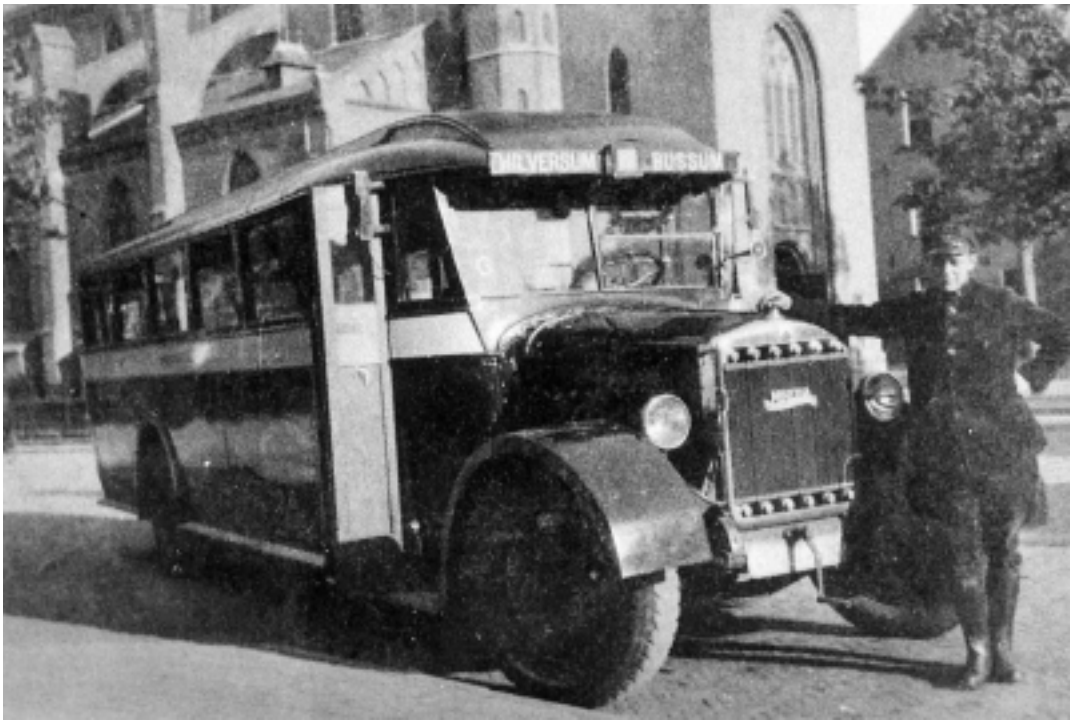
VERTREK VAN HET STATION:

*6.25 E	1.30 K	6.06 K
*6.50 E	1.47 E	6.24 E
*7.15 E	2.— K	6.35 K
*7.35 K	2.30 E	6.50 E
*7.58 E	2.47 K	7.10 K
*8.17 K	3.— E	7.30 E
*8.40 E	3.13 K	7.55 K
9.14 K	3.30 E	8.15 E
9.48 E	3.47 K	8.30 K
10.08 K	4.08 E	8.48 E
10.30 E	4.15 K	9.05 K
10.50 K	4.28 E	9.20 E
11.10 E	4.40 K	9.38 K
11.42 K	5.10 E	9.48 E
12.05 E	5.21 K	10.10 K
12.47 K	5.37 K	10.50 E
1.22 E	5.50 E	11.25 E

* Zondags niet.

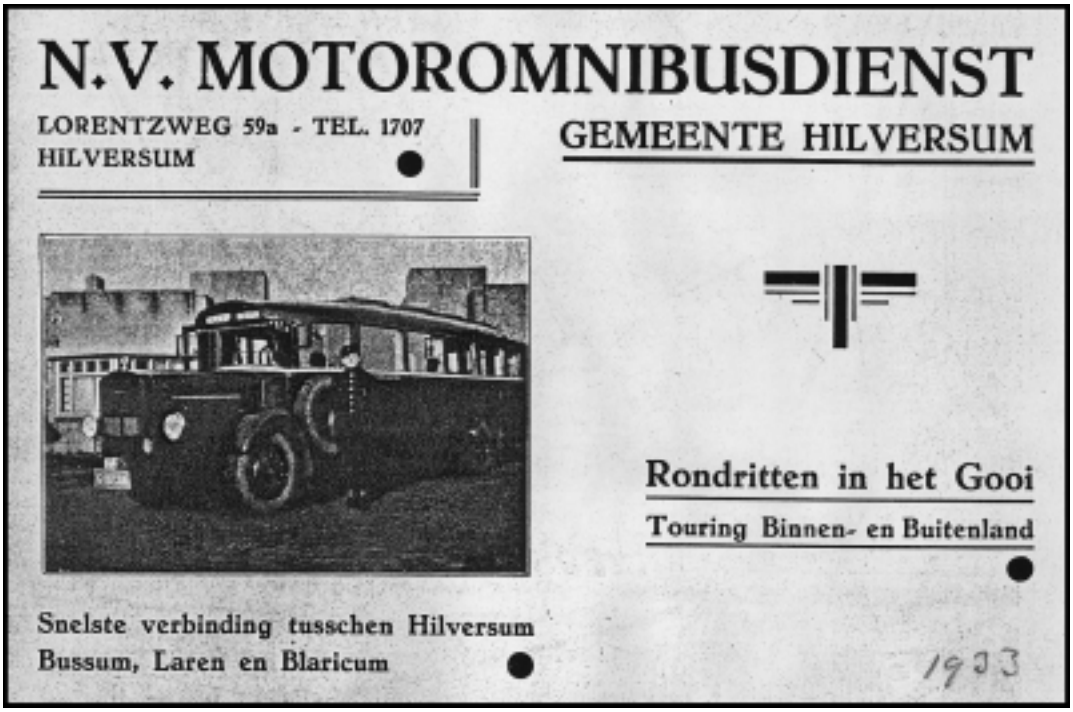
E = Via Emmastraat.
K = Via Kerkbeek.

Duur der rit tot het verste punt 10 MINUTEN



Een Minerva-bus van de lijndienst Hilversum-Bussum midden jaren '20. (Coll. GVM.)

De nieuwe garage van de Hilversumse busdienst aan de Lorentzweg 59a, ca 1930. In het gebouw huist nu de 'Komarkt'. (Coll. GVM.)



Advertentie uit 1933. De bus op de foto is een Magirus. Behalve lijndiensten bediende het bedrijf in die tijd blijkbaar ook al de touristische markt. (Coll. GVM.)

Een Magirusbus op de Jan van der Heijdenstraat, 1935. De carrosserie werd gebouwd door Werkspoor. (Coll. GVM.)

len in bezit hebben en dat vergde een grote investering in het aandelenkapitaal.

De andere optie was een particuliere onderneming. Nu er eindelijk enig inzicht was in het financiële beleid van Van Emmerik, waren sommige raadsleden niet te spreken over de manipulaties in de afschrijvingsbedragen; de oorspronkelijke nettowinst van *f*20.104 werd daardoor verlaagd tot *f*11.928, waarmee ook de winst van de oprichter (2/3) en de technisch adviseur J.W. Koopman (1/3) voor de "buitenwereld" werd afgezwakt. Ook vond men een onkostenpost van *f*14.000 nogal aan de hoge kant.

Ondanks deze negatieve punten woog de gunstige uitkomst over het proefjaar zwaarder in de uiteindelijke besluitvorming. De twee ingediende moties: Gemeentelijk bedrijf versus een NV werden elk met 6 stemmen voor en 19 tegen verworpen. Hiermee was voor het college de weg vrij gemaakt met Van Emmerik een overeenkomst aan te gaan.

Het nieuwe contract

Vervolgens kwam het concept-contract met Van Emmerik aan de orde. De voorwaarden werden artikelgewijs behandeld. Opmerkelijk was de greep die de gemeente op de bedrijfsvoering kreeg. Steeds moest de vergunninghouder toestemming van de gemeente hebben voor veranderingen op het gebied van busroutes, vaststelling haltes, prijzen, stop- en vertrektijden, vaststelling van arbeidstijden en lonen voor het personeel etc. Ook stemde de gemeenteraad in met de bepaling dat de vier bussen werden overgedragen door middel van een kredietverlening van *f*16.000 met aflossing binnen 5 jaar (duur van het contract) tegen een jaarlijkse rente van 5%.

Er is nog geprobeerd gratis standplaatsen bij het station te bemachtigen, maar dat ging niet door. De Spoorwegen vroegen *f*200 per jaar voor elke halteplaats. In een in december 1924 van de Bond voor Ambtenaren bij de Nederlandse Spoorwegen ontvangen brief werd bovendien gewaarschuwd dat de Spoorwegen zelf ook van plan waren een buslijn naar Bussum en mogelijk andere plaatsen te starten.

(Wordt vervolgd)