

Van Paardentram tot Waterbus

125 jaar openbaar vervoer
in Dordrecht (1879-2004)



Jaarboek 2004

**Vereniging Oud-Dordrecht
Dordrecht**

**Van Paardentram tot Waterbus
125 jaar openbaar vervoer
in Dordrecht
(1879 – 2004)**

Van Paardentram tot Waterbus

125 jaar openbaar vervoer
in Dordrecht
(1879 – 2004)

A.G. Grootenboer

Jaarboek 2004

Vereniging Oud-Dordrecht
Dordrecht

Afbeeldingen voorkant omslag:

- De paardentram komt omstreeks 1905 uit de Groothoofdspoort aan de stadszijde.
(foto W. Meijers)
- De oudste Ford-T-bus van de E.D.A.D. omstreeks 1923 op de Vismarkt.
(fotoarchief S.V.D.)
- Een DAF/Den Oudsten-bus van S.V.D. op het Lunenburgplein op 4 januari 2005.
(foto G. Gast)
- De Waterbus *Devel* nadert aanlegplaats Hooikade op 24 december 2004.
(foto G. Gast)

Afbeeldingen achterkant omslag:

- Het Dordtse stadswapen dat van 1957 tot 1990 prijkte op de zijkanten van de bussen van G.A.D. en G.V.B., (fotocollectie W. Geense).
- Een DAF/Den Oudsten-bus staat op 15 februari 2002 op het busstation bij Dordrecht C.S.
(diacollectie A. van der Togt)

ISBN 90-805497-6-2 NUGI 641

Uitgeverij: Oud-Dordrecht

Typografie: Grafische Vormgeving Kanters, Sliedrecht

Druk: Ridderprint, Ridderkerk

Brochage: Binderij Van Strien, Dordrecht

© Uitgeverij Oud-Dordrecht

De uitgeefster heeft getracht alle rechthebbenden van de afbeeldingen te benaderen. Personen die menen ten onrechte niet te zijn benaderd, worden verzocht contact op te nemen met de uitgeefster.

Niets uit deze publicatie mag worden gereproduceerd in welke vorm ook zonder schriftelijke toestemming van de uitgeefster.

No part of this publication may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

Inhoud

Voorwoord van de gemeentearchivaris	7
Jaarboek 2004	9
Ten geleide	11
Lijst van gebruikte afkortingen	13
1 Inleiding	15
1.1 De ontwikkeling van de paardentram	15
1.2 Dordrecht aangesloten op het spoorwegnet	21
1.3 Het spoor en de stedenbouwkundige gevolgen voor Dordrecht	25
2 De paardentram in Dordrecht	31
2.1 De aanleg	31
2.2 De overname door de R.T.M.	45
2.3 De opheffing	53
3 Tramlannen	61
3.1 Plannen voor een gemeentelijk elektrisch trambedrijf	61
3.2 Plannen voor een regionale stoomtramdienst	64
4 Particuliere autobusdiensten 1922 – 1956	71
4.1 De eerste autobusdiensten in Nederland	71
4.2 De eerste autobusdiensten in Dordrecht	76
4.2.1 De E.D.A. van Bongers 1922 – 1923	77
4.2.2 De E.D.A.D. – Van Twist 1923 – 1927	81
4.2.3 De D.A.D. <i>Janny</i> 1923 – 1928	84
4.2.4 Gebroeders Schram 1925 – 1941	86
4.2.5 De D.A.D. van Dirkzwager 1923 – 1933	89
4.2.6 Autodienst Luxe – Van Iperen 1924 – 1927	94
4.3 Lijnnummers en routes	95
4.4 Het Dordtse Autobusvraagstuk	99
4.5 De E.D.A.D. – Van Twist 1928 – 1933	114
4.6 De E.D.A.D. – Dirkzwager 1933 – 1941	116
4.7 V.I.O.S.- E.D.A.D. 1941 – 1956	121

5	Gemeentelijke autobusdiensten 1957 – 2000	135
5.1	Vorbereidingen	135
5.2	Gemeentelijk Autobusbedrijf Dordrecht (G.A.D.) 1957 – 1968	139
5.3	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Dordrecht (G.V.B.) 1968 – 1990	148
5.4	Stadsvervoer Dordrecht 1990 – 2000	163
5.4.1	Het drie-bussensysteem	165
6	Recente ontwikkelingen	173
6.1	Stadsvervoer Dordrecht (S.V.D.) B.V. 2001 – heden	173
6.2	De Waterbus en de Fast Ferry 1999 – heden	179
6.3	Op weg naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (H.O.V.-D.)	182
Bijlagen:	I Historisch overzicht wagenpark G.A.D. / G.V.B. / S.V.D.	186
	II Ontwikkeling aanvangssalaris buschauffeur 1957 – 2004	187
	Over de auteur	188
	Geraadpleegde bronnen en literatuur	189
	Sponsors	191
	Doelstelling van de Vereniging Oud-Dordrecht	192

Voorwoord

Zolang er mensen op de wereld zijn, hebben ze de behoefte zich te verplaatsen. De redenen om dat te doen waren even divers als de bestemmingen die er waren. Om bijvoorbeeld handel te drijven, naar de markt gaan om goederen te kopen of te verkopen, werk te zoeken, op bedevaart te gaan of vakantie te vieren. Soms duurden de reizen die men maakte dagen, weken of zelfs maanden, maar er zijn ook altijd verplaatsingen geweest over heel korte afstanden. Om boodschappen te doen in de stad of naar de fabriek te gaan even verderop. Het zijn bijna altijd de lange afstandsreizigers die de aandacht trekken. Zij schreven soms uitgebreid over hun belevenissen in de dagboeken die ze bijhielden of in de brieven die ze naar huis stuurden. De indrukken die ze op die manier aan het papier hebben toevertrouwd, hebben de tand des tijds soms overleefd en zijn in de archieven terechtgekomen. Historici zijn dol op deze bronnen. Op onbevangen wijze spreken de schrijvers hun verbazing uit over wat ze tijdens hun reizen allemaal zien.

Veel minder vaak is er aandacht voor de middelen waarmee de reiziger zich verplaatste. Natuurlijk wordt er wel eens een zinnetje gewijd aan de koets, de trein of het schip waar men tijdens de reis gebruik van maakte, maar zulke opmerkingen zijn veel meer verspreid door de bronnen heen te vinden. Soms maakten zulke transportmiddelen deel uit van een georganiseerd vervoerssysteem. Over sommige van zulke vervoerssystemen zijn we dankzij interessante studies die erover zijn verschenen goed geïnformeerd. Het meest bekend zijn wel de studies over het unieke Hollandse transportsysteem van de trekschuit waardoor tal van steden in met name Holland met elkaar verbonden waren, en over de spoorwegen- en kanalenaanleg.

De Vereniging Oud Dordrecht heeft er dit jaar voor gekozen het jaarboek te wijden aan het vervoer. Het is heel goed dat het nu eens gaat over het openbaar vervoer dichtbij huis, waar iedereen wel eens gebruik van maakt. Nu staan eens niet de verhalen van de reizigers centraal, maar de vervoermiddelen en de organisatie die nodig was om die vervoermiddelen het werk te laten doen waarvoor ze bedoeld waren. De auteur geeft op interessante en soms op zeer gedetailleerde wijze een kijkje in de keuken van het openbaar vervoer in Dordrecht. En daarbij gaat het niet alleen om de verschillende vervoermiddelen als paardentrams, stads- of waterbussen maar ook om de (soms mislukte) plannen die er waren om nieuwe vervoermiddelen of systemen in te voeren.

Belangrijk is ook dat de auteur de situatie in Dordrecht in de context plaatst van de landelijke ontwikkelingen. Zo zullen veel lezers verrast zijn door de hoogst merkwaardige maar even interessante relatie die er tot aan het begin van de twintigste

eeuw bestond tussen de groei van het steeds sneller wordende personenvervoer in Nederland en de gevolgen daarvan voor onze tijdrekening. De auteur schetst hiervan een alleraardigst beeld.

Opnieuw is de Vereniging Oud Dordrecht erin geslaagd een interessant en goed geïllustreerd jaarboek uit te brengen.

Charles Jeurgens
gemeentearchivaris

Jaarboek 2004

Eind jaren negentig van de 20ste eeuw koos de Vereniging Oud-Dordrecht een andere weg voor het presenteren van haar jaarverslag. Het verslag kreeg de vorm van een jaarboek, een publicatie gewijd aan een historisch Dordts onderwerp. Niet alleen bij de leden van Oud-Dordrecht vonden de jaarboeken een goed onthaal. Ook andere lezers van binnen en buiten Dordrecht waarden de jaarlijkse publicatie. Het doet het bestuur en de redactie genoegen met het Jaarboek 2004 ook ditmaal een waardevolle bijdrage met betrekking tot de Dordtse geschiedenis te kunnen presenteren.

In november 2004 was het 125 jaar geleden dat het openbare vervoer binnen Dordrecht van start ging. Daarmee nam een boeiende geschiedenis een aanvang, een geschiedenis die werd gekenmerkt door ondernemerslust, ondernemersdurf, ondernemersrisico, maar vooral ook door ondernemersvertrouwen in de opzet van geregelde vervoersdiensten binnen en buiten de stad.

Auteur ir. A.G. Grootenboer laat de lezer in een rijk geïllustreerd boek kennismaken met de Dordtse paardentram en de specifieke problematiek die de ondernemers van deze dienst ondervonden. De opkomst van de particuliere autobusdiensten in de jaren twintig van de 20ste eeuw – er kon van een wildgroei worden gesproken – wordt nauwgezet in beeld gebracht. De komst van het gemeentelijke stadsvervoer en de overwegingen tot het instellen van bijvoorbeeld het drie-bussysteem worden de lezer duidelijk, evenals de overgang van het gemeentelijke vervoersbedrijf in particuliere handen.

De auteur besteedt in zijn studie eveneens aandacht aan de toekomst. In juni 2004 stelde de Dordtse gemeenteraad het *Mobiliteitsplan Drechtsteden* en de *Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden* (H.O.V.–D.) vast. Deze plannen zijn ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenten Alblasterdam, Papendrecht, Sliedrecht, Hendrik Ido Ambacht, Zwijndrecht, Dordrecht en 's-Gravendeel. Zij vormen de Drechtsteden waar de vervoersbehoefte in de nabije toekomst sterk zal toenemen. Het streven is een integrale aanpak van openbaar vervoer per *spoor*, per *bus* en over *water* te realiseren.

De Vereniging Oud-Dordrecht is het Stadsvervoer Dordrecht en de gemeente Dordrecht erkentelijk. Zij maakten de publicatie financieel mogelijk en voorzagen de conceptteksten van het boek van opbouwend commentaar. De redactie is eveneens dank verschuldigd aan de auteur die langdurig onderzoek in het Stadsarchief paarde aan het bestuderen van secundaire bronnen en door middel van interviews gegevens verifieerde en waar nodig corrigeerde. Ir. A.G. Grootenboer is er in geslaagd een waardevolle publicatie tot stand te brengen die ongetwijfeld ook landelijk waardering zal oogsten.

Namens het bestuur en de redactie van de Vereniging Oud-Dordrecht,

C. Esseboom

Dordrecht, maart 2005

Ten geleide

Het feit dat de openingsrit van de paardentram op 23 november 1879, thans 125 jaar geleden, het begin vormde van het openbaar vervoer in Dordrecht, was voor het bestuur en de redactie van de Vereniging Oud-Dordrecht de aanleiding om dit als onderwerp te kiezen voor het jaarboek 2004. Hoewel het aanvankelijk de bedoeling was alleen lokale lijnen te beschrijven, moest deze beperking al snel worden losgelaten. Meerdere grenscorrecties tussen de gemeenten Dordrecht en Dubbeldam en tenslotte de samenvoeging van beide gemeenten in 1970 bemoeilijkte een strikte scheiding tussen stads- en buitenlijnen. Bovendien werden de buslijnen tussen de centra van beide plaatsen in tegenstelling tot andere op het Eiland van Dordrecht lange tijd als stadslijnen beschouwd met de daarbij behorende tarieven.

Een aanleiding was ook dat verschillende maatschappijen zowel lokale als interlokale diensten meestal met hetzelfde materieel exploiteerden.

Al eerder verschenen er boeken over andere vormen van openbaar vervoer in en rond Dordrecht. In 1989 beschreven H.C. Arbouw en J.R. Bos de geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht in hun boek *Schakel tussen noord en zuid*. Twee jaar later volgde het boek *Dordrecht en zijn veerdiensten* van J. Boer. In het jaarboek 2004 wordt de geschiedenis belicht van de paardentram, de ambitieuze tramplannen, de autobus en de nog prille historie van de Waterbus en de Fast Ferry. Mocht in de toekomst de geschiedenis van de vele lijnbootdiensten die Dordrecht aandeden nog eens in boekvorm verschijnen dan zou het beeld van het openbaar vervoer in de meest ruime zin in en rond deze stad vrijwel compleet zijn.

De aard van het onderwerp bracht met zich mee dat de tekst veelal een opsomming van feiten werd. Om dit enigszins te ondervangen werden ter afwisseling een enkele anekdote en enige ingezonden stukken in dichtvorm opgenomen die ten tijde van de paardentram en in de beginjaren van de autobus in de Dordtse kranten en tijdschriften verschenen. Deze gedichten staken zonder uitzondering de loftrompet over het openbaar vervoer in een tijd waarin dit nog niet als een vanzelfsprekende voorziening werd beschouwd.

Veel dank ben ik verschuldigd aan de twee meelezers die namens de sponsors optraden, de heren H. Bouwknecht namens Stadsvervoer Dordrecht en C. Doeser namens de gemeente Dordrecht. Zij hebben veel tekst, die nog in de grondverf stond, van zinvol commentaar voorzien. De heren C. Esseboom en G.C. Gast, redactieleden van de Vereniging Oud-Dordrecht, ben ik zeer erkentelijk voor hun hulp bij de start van het archiefonderzoek en de vele nuttige adviezen in de periode daarna. In mijn dank wil ik ook de medewerkers van het Stadsarchief Dordrecht betrekken voor wie geen moeite te veel was.

Mede dankzij de heren P. de Vlaming en D. Baars kon ik in contact komen met personen die een bijdrage konden leveren aan dit boek. Zo was Mary-Lou Bouman bereid haar gedicht, dat eerder op een kalender verscheen, beschikbaar te stellen. Heel bijzonder waren voor mij de ontmoetingen met diverse verzamelaars van

documentatie over de Dordtse autobushistorie, zoals de heer W.C. Geense, de heer G.F. Dirkzwager jr., zoon van de tweede eigenaar van de E.D.A.D., en de heer A.P.H. van der Togt, die een uitgebreide collectie dia's van de meer recente stadsbussen bezit. Allen ben ik zeer dankbaar voor het beschikbaar stellen van illustratiemateriaal.

Ik heb helaas geen contact kunnen hebben met de heer C. Langendam. Deze nog actieve chauffeur bij S.V.D. overleed plotseling in het voorjaar van 2004. Ik ben zijn nabestaanden zeer erkentelijk, dat ze er in toestemden een aantal foto's uit zijn collectie in het boek op te nemen.

Overigens kostte het veel moeite uit de enorme hoeveelheid illustraties een enigszins representatieve selectie te maken, waarbij ook de leden van de redactie actief waren betrokken.

De heer H. Tempelaar was in staat diverse vragen van mij over de E.D.A.D. te beantwoorden. Het historisch wagenparkoverzicht vanaf 1957 (bijlage I) werd aangevuld door de heer ir. H. Buurman van S.V.D. De heer D.L. Sliker van S.V.D. kon veel informatie geven en was ook bereid de ontwikkeling van het aanvangssalaris van een buschauffeur over de periode 1957-2004 op papier te zetten (bijlage II).

De heer ing. J.P.V.M. Laurijssens, oud-directeur van het G.V.B./S.V.D., en de heer A.J. van Brakel, oud medewerker en later chef technische dienst van de E.D.A.D. en G.A.D./G.V.B., wil ik bedanken voor het inhoudelijk kritisch doorlezen van het gedeelte van het manuscript, dat betrekking had op hun actieve periode bij het Dordtse openbaar vervoer.

Het zal de lezer duidelijk zijn, dat het boek zoals het thans voorligt, alleen tot stand kon komen dankzij de welwillende medewerking van alle bovengenoemde personen. Moge het boek de lezer net zoveel plezier verschaffen als ik heb ervaren bij het schrijven ervan en bij het daaraan voorafgaande archiefonderzoek.

Anthon Grootenboer

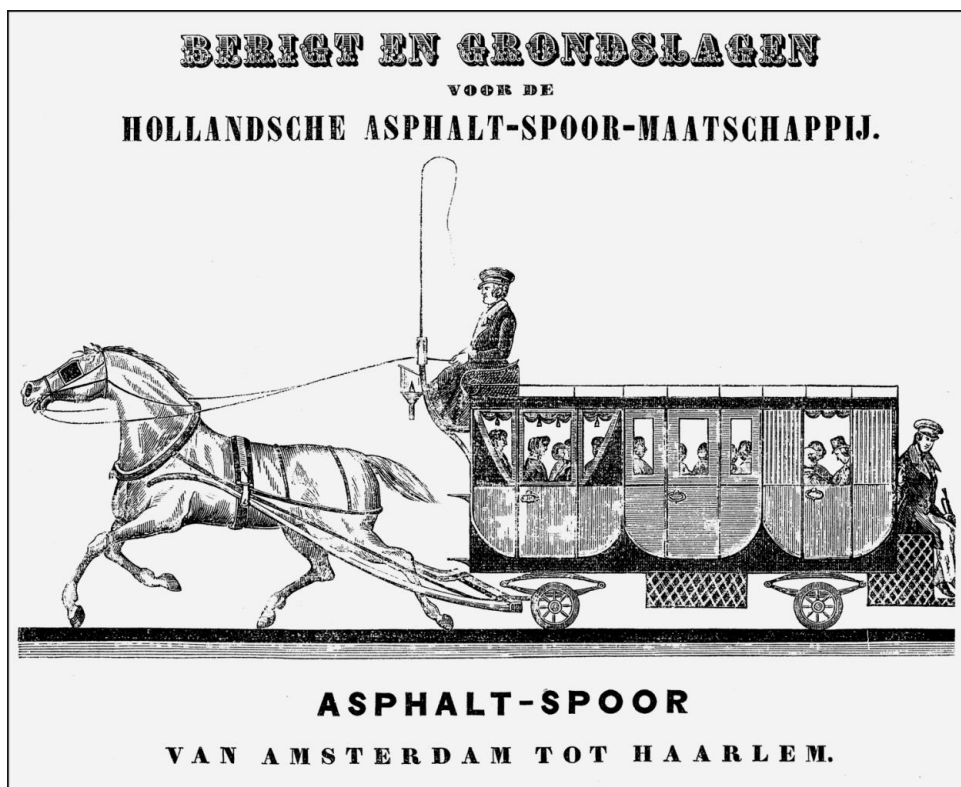
Lijst van gebruikte afkortingen

Afkortingen van vervoerbedrijven

A.L.A.D.	– Altena's Locale Autobus Dienst
A.N.R.M.	– Algemeene Nederlandsche Railroute Maatschappij
A.R.	– Société anonyme des chemins de fer d'Anvers �� Rotterdam
A.T.O.	– Algemene Transport Onderneming
B.A.B.	– Buitelaar's Auto Bedrijf
B.B.A.	– Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten
D.A.D. (Dirkzwager)	– Dordrechtsche Autobus Dienst
D.A.D. ('Janny')	– Dordtsche Autobus Dienst
D.T.C.	– Dutch Tramway Company Ltd.
E.D.A. (Bongers)	– Eerste Dordrechtsche Autobusdienst
E.D.A.D.	– Eerste Dordrechtsche Autobus Dienst
E.S.O.O.	– Eerste Sliedrechtsche Omnibus Onderneming
E.W.A.D.	– Eerste Willemstadse Autobusdienst
E.Z.A.D.	– Eerste Zwijndrechtsche Autobus Dienst
G.A.D.	– Gemeentelijk Autobusbedrijf Dordrecht
G.C.B.	– Grand Central Belge
G.V.B.	– Gemeentelijk Vervoerbedrijf
H.T.M.	– Haagsche Tramweg Maatschappij
H.IJ.S.M.	– Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij
M.A.V.	– Maatschappij Algemeen Vervoer
M.E.S.S.	– Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen
N.S.	– Nederlandse Spoorwegen
R.A.G.O.M.	– Ridderkerksche Autogarage en Omnibus Maatschappij
R.E.T.	– Rotterdamse Elektrische Tram
R.E.T.M.	– Rotterdamsche Electriche Tramweg Maatschappij
R.T.M.	– Rotterdamsche Tramweg Maatschappij
S.V.D.	– Stadsvervoer Dordrecht
T.D.	– Société anonyme Belge des Tramways de Dordrecht
T.P.	– De Twee Provinciën
V.I.O.S.	– Vooruitgang Is Ons Streven
W.N.	– West Nederland
W.S.M.	– Westlandse Streekvervoer Maatschappij
Z.W.N.	– Zuid West Nederland

Overige afkortingen

C.V.P.	– Commissie Vergunningen Personenvervoer
G.P.V.	– Gemeentelijke Prentverzameling
H.O.V.-D.	– Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden
H.S.L.	– Hoge Snelheids Lijn
R.V.I.	– Rijksverkeersinspectie
S.A.D.	– Stadsarchief Dordrecht
S.G.B.	– Sociaal Geografisch Bureau
W.P.V.	– Wet Personen Vervoer
W.V.G.	– Wet Voorzieningen Gehandicapten



Afb. 1.1 Voorzijde van een brochure door C. Soetens uit november 1846 behorende bij de inschrijving op aandelen in zijn Hollandsche Asphalt-Spoor-Maatschappij. (S.A.D. 489- 30341)

1 Inleiding

1.1 De ontwikkeling van de paardentram

Toen op 23 november 1879 de paardentram in Dordrecht zijn openingsrit maakte en daarmee het begin van het stedelijk openbaar vervoer ter plaatse inluidde, was er al een lange ontwikkelingsperiode van deze vervoersvorm aan voorafgegaan.

Het woord *tram* is eeuwen ouder dan de paardentram. Over de herkomst ervan bestaan verschillende opvattingen. Zowel de woorden *tram* als *train* kunnen afgeleid zijn van het Latijnse woord *tractum*, waarmee een getrokken sleep wordt bedoeld. Later werd een volgstoet van een veldheer of edelman *train* genoemd en ook twee aan elkaar gekoppelde wagens werden met dit woord aangeduid. Het oudste document waarin het woord *tram* opduikt, stamt uit 1555, wanneer geschreven wordt, dat de *tram* tussen de dorpjes Barnard Castle en Bridgeway (mogelijk het huidige Greta Bridge) in Engeland werd verbeterd. Waarschijnlijk werd hiermee een weg bedoeld die aan beide kanten was voorzien van langsliggende rondhouten of boomstammen. Dit werd een *trammel* of belemmering genoemd en diende om de wielen van voertuigen uit de berm te houden; dus een soort vangrail. Hier komt onze uitdrukking vandaan: *maak niet zo'n trammelant* als iemand zich ergens over opwindt of tegenwerpingen maakt.

Later werden in de Engelse mijnen wagentjes gebruikt, die over houten *rails* liepen. Die *railways* werden in 1776 door de Engelsman Carr, eigenaar van steenkoolgroeven te Sheffield, verbeterd. Hij verving de rails door stalen platen met een opstaande kant, later twee opstaande kanten, zodat een U-vorm ontstond. Carr noemde zijn uitvinding *tram-plates*, waarschijnlijk een afkorting van *trammel-plates*; dus letterlijk 'belemmerings-platen'. De mijnspoorwegen die dit systeem gebruikten, werden in het vervolg aangeduid met *tramways*. Dwarsliggers werden voor het eerst toegepast in 1797 door ingenieur Barnes bij de aanleg van een mijnspoor in de omgeving van Newcastle upon Tyne. In 1800 werden houten dwarsliggers gecombineerd met 'tram-plates' door Benjamin Outram om een stevigere onderbouw te krijgen en zijn naam droeg mogelijk bij tot een grotere bekendheid van het woord *tram*.

Francis Train liet in 1860 de eerste paardentrans rijden in Engeland, maar de *train* is niet naar hem genoemd. Die bestond immers al veel eerder.

Hoewel men zich in Nederland bij deze nieuwe ontwikkelingen erg terughoudend opstelde, moet de naam van Cornelis Soetens, civiel ingenieur en 'fabrikant' te 's-Gravenhage, zeker genoemd worden. De spoorwegen zouden naar zijn mening het vervoer over grotere afstanden moeten verzorgen, maar over de straatwegen zou een openbaar vervoermiddel moeten rijden dat de kleinere plaatsen aan zou moeten doen. Aangezien dit vervoer kon doordringen tot in het centrum van stad en dorp zou de reissnelheid kunnen concurreren met de spoorwegen. De straatwegen wilde hij voorzien van twee stroken *asphalt-sysseel* of *aardpek*, waarover de houten wielen met ijzeren banden van zijn door paarden getrokken 'spoorwagens' zouden

moeten rijden. Hij ontwierp in 1844 daarvoor zeer grote diligences met twee of drie assen en zeer kleine wielen, die op de asfaltstroken veel minder weerstand zouden ondervinden dan op de hobbelige keien of het grind van de straatwegen. Hij berekende voor een reis van de Dam in Amsterdam naar het centrum van Haarlem een reistijd van 65 minuten, terwijl de reisduur per trein, die beide plaatsen al vijf jaar met elkaar verbond, anderhalf uur was. Hij hield hierbij rekening met het voorschrift dat de reizigers een kwartier vóór het vertrek van de trein aanwezig moesten zijn en de tijd die men nodig had om van de Dam naar het station te komen en in Haarlem van het station naar de Grote Markt. Een aanvraag voor een concessie¹ voor zijn ‘asfaltspoor’ tussen Amsterdam en Rotterdam werd afgewezen, omdat de snelheid van zijn ‘spoorwagens’ zelfs bij regelmatig verwisselen van de paarden veel te hoog was berekend.

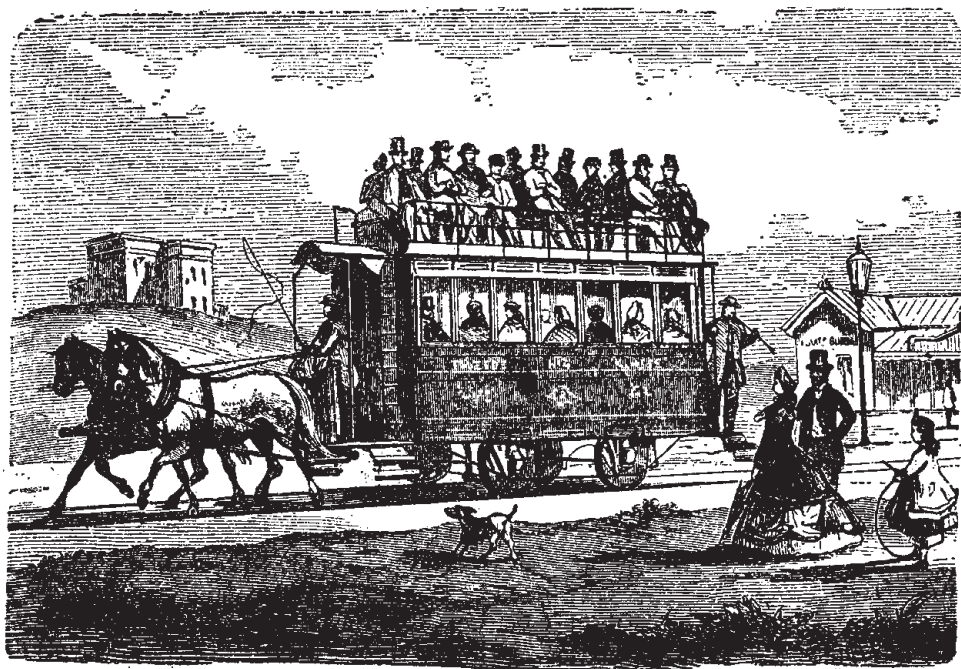
In 1866 verkreeg hij echter een concessie voor een nieuwe vinding, zijn *Tramways, Chemins de fer à traction de cheval, Système Soetens*, waarbij hij ijzeren rails gebruikte aan de bovenzijde voorzien van een halfronnd opstaand profiel. Op dit profiel paste de holte van speciaal geconstrueerde diligencewielen. Deze konden daardoor zowel over het wegdek rijden als over de bolle rails. Deze *railroader*, zoals zij door Soetens werd genoemd, reed op 24 juni 1866 voor het eerst en onderhield gedurende bijna een decennium de dienst tussen Den Haag en Delft. Het was de eerste interlokale (paarden)tramdienst in ons land en werd met behulp van Franse financiers aangelegd. In ongeveer 35 minuten werd de afstand van zeven kilometer afgelegd.

De eerste lokale paardentram in Nederland reed echter al twee jaar eerder, op 23 juni 1864, voor genodigden van Den Haag naar Scheveningen. Deze verbinding is altijd als een lokale lijn beschouwd. Op 25 juni 1864 ging de dienstregeling in. Deze concessie was in Engelse handen en de lijn was aangelegd onder leiding van Engelse ingenieurs. Er waren acht retourritten per dag. Een enkele reis kostte 30 cent, en een retour 50 cent, voor velen onbetaalbaar. De wagen werd getrokken door twee paarden. Het hele traject was enkelsporig en wisselplaatsen voor het passeren van een eventuele tegenligger ontbraken. Op de bok zat een koetsier en op het achterbalkon stond een hoornblazer, tevens conducteur, om bij zijstraten en andere gevaarlijke punten met een hoornsignaal te waarschuwen voor de tram.

De rijtuigen bleken gemakkelijk te ontsporen en moesten regelmatig, nadat iedereen was uitgestapt, met vereende krachten weer op de rails worden gezet. Na een paar weken braken er zelfs assen en wielen en moesten smeden in de remise in Scheveningen met ijzeren banden, klinknagels en bouten de stukken en brokken weer aan elkaar zetten. Zo’n gerepareerd wiel was iets groter, waardoor het nodig was door het verwisselen van wielen een rijtuig te voorzien van vier gerepareerde wielen.

In twee jaar tijd had Den Haag dus twee tramwegmaatschappijen, de *Dutch Tramway Company Ltd.* (D.T.C.), die de verbinding tussen Den Haag en Scheveningen onderhield, en de *Algemeene Nederlandsche Railroute Maatschappij* (A.N.R.M.),

¹ Dit is een vergunning van de overheid om iets te ondernemen of een dienst te leveren met uitsluiting van anderen.



Afb. 1.2 De eerste paardentram van Nederland reed tussen Den Haag en Scheveningen. Hier trekt een tweespan in 1865 het imperiaalrijtuig 4 van de *Dutch Tramway Company Ltd.* (D.T.C.) voor het Badhuis in Scheveningen, (houtsneede van C.C.A. Last).

die op het traject Den Haag – Delft reed. Het publiek sprak van de Engelse Maatschappij en de Franse Maatschappij. De Nederlanders waagden zich nog niet aan deze riskante ondernemingen.

Het soms om de honderd meter stilhouden en weer aanzetten sloopte de paarden binnen enkele jaren. Ze werden daarom al vrij snel doorverkocht om dienst te doen bij schillenboeren of ze kwamen terecht bij paardenslagers. In verband met de paardenslijtage werden in Boedapest proeven gedaan met trekossen en in 1879 in Rotterdam met muilezels, zoals in grote Spaanse steden gebruikelijk was. Hoewel de experimenten niet het gewenste resultaat hadden, waren in Rotterdam volgens het jaarverslag van 1882 nog tien muilezels in gebruik. Toch hielden sommige paarden het lang vol. Het Haagse trampaard Jack, in 1864 geïmporteerd uit Engeland, leefde in 1881 nog en het trampaard Jans, dat de eerste tram van de *Amsterdamse Omnibus Maatschappij* had getrokken, maakte het 25-jarige jubileum van de onderneming nog mee. Deze maatschappij exploiteerde naast over rails lopende paardentrams ook paardenomnibussen, grote rijtuigen met banken in de lengterichting die een vaste route volgden.

De vooral in Engeland populaire imperiaalwagens, waarbij men via een ijzeren trapje vanaf het achterbalkon in de open lucht kon plaatsnemen op een imperiaal, hebben in ons land maar in enkele plaatsen dienst gedaan, o.a. in Den Haag.

De koetsiers van de duurdere huurkoetsen vreesden veel concurrentie van de paardentram en lieten dit dan ook merken door op de rails te parkeren, heel langzaam voor de tram uit te rijden of door de tram te laten ontsporen door stenen op de rails te leggen.

Behalve in bochten en op hellingen konden passagiers overal door hand opsteken te kennen geven dat ze mee wilden, want vaste haltes waren er nog niet.

De conducteur moest er op toezien, dat de passagiers goed verspreid zaten, aangezien een ongelijke belasting de kans op ontsporingen vergrootte, evenals te slappe veren, waardoor door springen op de balkons het rijtuig al uit de rails kon wippen. Het omzetten van de wissels gebeurde via een ingenieus stelsel van hefbomen, dat bediend werd door het gewicht van het paard. Voor het wissel lag in het wegdek een rechthoekige plaat, die uit twee delen bestond. Door het paard over de linker- of rechterhelft van deze plaat te leiden, zakte de betreffende helft iets, waardoor het wissel in de juiste stand werd gelegd.

Het hoornsignaal bij zijstraten, dat nog herinnerde aan de postiljon op de diligence, werd al snel vervangen door een signaal van een bel, die aan het dak van het voorbalkon hing en met een touw, bevestigd aan de klepel, door de koetsier kon worden bediend. De koetsier kwam in gevaarlijke situaties nu een hand te kort, aangezien hij met zijn linkerhand de leidsels moest vasthouden en met zijn rechterhand de rem en de bel moest bedienen, wat vaak gelijktijdig moest plaatsvinden. Dit probleem werd opgelost door de Duitser P.O. Riedel, die de zogenaamde *riedelbel* uitvond, een bel met twee klepels bevestigd op de zwengel van de handrem en in beweging gebracht door een op- en neergaande beweging van een handvat aangebracht op de



Afb. 1.3 Een paardentram met passagiers staat omstreeks 1905 op het Dordtse Stationsplein gereed om te vertrekken. Rechts bij de koetsier is de 'riedelbel' te zien. Door het linkerraam is een deel van de remise zichtbaar, (foto L. van Es).

remhandel. Aan deze uitvinding van Riedel danken wij het gezegde ‘een riedeltje fluiten’ of ‘een riedeltje spelen’.

De remises waren slechts verlicht met petroleumlampen of kaarslantaarns, zodat alleen door het schilderen van zeer grote witte nummers op de balkons het voor koetsier en conducteur mogelijk was in de ochtendschemering het juiste rijtuig te vinden. Uit gewoonte bleef men deze grote nummers op de elektrische trams tot in de jaren dertig van de vorige eeuw gebruiken. Ook de verlichting in de paardentramrijtuigen bestond uit petroleumlampen of kaarslantaarns, die aan het einde van de 19e eeuw geleidelijk werden vervangen door elektrische lampen, waarvoor accu's werden meegevoerd, o.a. in Utrecht. Op de stadslijnen waren de paardentrams meestal onverwarmd, maar op de interlokale tramlijnen nam 's winters een potkacheltje, waarvan de pijp door het dak stak, de ruimte van enkele daartoe verwijderde zitplaatsen in beslag.

De handrem bediend door de koetsier bleek het meest betrouwbaar, al zijn er ook experimenten geweest met een automatische rem, waarbij de remblokken aansloegen als het paard inhield en de rem weer loste als het dier optrok. De koetsier kreeg een speciale opleiding voor het menen van een trampaard, want het paard was niet zoals voor een kar of rijtuig ingespannen in een lamoen². Immers bij een starre verbinding tussen paard en tramrijtuig kon het paard bij een kleine afwijking van zijn baan het rijtuig laten ontsporen.

Het dier liep dus los in het gareel en bij inhouden of bij een afdaling bijvoorbeeld van een brug zou het paard door zijn eigen tramrijtuig overreden kunnen worden. De koetsier moest dus altijd menen met een licht aangetrokken rem, zodat het paard steeds moest trekken. Het rijtuig mocht nooit freewheelend achter het dier rijden.

In de beginjaren was de bouw van de paardentramrijtuigen afgeleid van de diligence met dwarsbanken en met vier tot zes bijna vierkante ruitjes in elk van de zijwanden. Daarna werden deze ruiten hoger, waardoor ze een rechthoekige vorm kregen. In Nederland ontwikkelde zich hieruit in de loop der jaren een specifiek Nederlands paardentramrijtuig, wat vooral de verdienste is geweest van de *Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens van J.J. Beijnes* te Haarlem. Hierbij werden de dwarsbanken vervangen door langsbanken, waardoor het aantal zitplaatsen toenam, en er een grotere vrijheid ontstond bij het aanbrengen van de zijruiten. De vier tot zes kleine ruitjes konden worden vervangen door twee of drie ruiten, die tweemaal zo breed waren. Door de lage rugleuning van de langsbank konden ze bovendien naar beneden nog iets vergroot worden. Het paneel aan de buitenkant onder de ruiten werd dan ook smaller, waardoor het paardentramrijtuig minder log en dus enigszins gestroomlijnd leek. Daglicht kon door de grote ramen volop binnentreden.

Alleen al tussen 1876 en 1889 leverde de fabriek in Haarlem duizend van deze rijtuigen af, terwijl ook andere werkplaatsen vele tramrijtuigen van dit type maakten, die dan toch werden aangeduid als *Beijneswagens*. Ook in Dordrecht hebben deze 'drieruiters' dienst gedaan.

² Dit is een dissellaam met twee armen voor het inspannen van één paard.

Er zijn veel Beijneswagens geleverd aan buitenlandse paardentrambedrijven, maar er werd ook een groot aantal tramwagens geïmporteerd, onder andere van de Belgische fabriek *Ateliers métallurgique de la Sambre* te Nijvel.

Hoewel in de zomer van 1878 de eerste stoomtram van ons land tussen Den Haag en Scheveningen ging rijden, bleef daarnaast de paardentramdienst bestaan. De paardentram naar Delft werd enkele jaren later wel vervangen door een stoomtram.

In 1890 verscheen er op de lijn naar Scheveningen naast de twee genoemde tractievormen nog een derde: de eerste elektrische trams gevoed door accu's, die in de remise in Scheveningen werden verwisseld om weer opgeladen te worden. Deze trams hadden een aandrijving met ijzeren tandraderen, wat veel lawaai veroorzaakte en ze hadden vaak last van warmlopende assen. De elektrische trams met bovenleiding verschenen op deze lijn in augustus 1904, waarbij veel in goede staat verkerende paardentramwagens als bijwagen dienst gingen doen. Sommige hielden het zelfs nog dertig jaar vol! Op de lijn Utrecht – Zeist reed zelfs tot het einde van de zomer van 1946 een aanhangrijtuig, dat in 1902 door *Le Métallurgique* als open paardentramrijtuig was gebouwd. De laatste paardentram reed in Den Haag op 4 maart 1907, maar de laatste in ons land reed op 16 juli 1930 op de lijn Makkum – Harkezijsl.

De tramrails bestond in het begin net als bij de spoorwegen uit het zogenaamde *profiel van Demerbe*, een omgekeerde U met twee korte zijvoetjes. Het nadeel was, dat bij een kleine verschuiving van de bestrating de voor de flenzen³ van de tramwielen noodzakelijke spatie aan de binnenzijde van de rails kon worden opgevuld, wat tot ontsporingen leidde.

De *Phoenix Aktien-Gesellschaft* te Laar in het Ruhrgebied verbeterde rond 1880 het systeem van Demerbe en maakte als eerste ter wereld de bekende *groefrails*, die tot op de dag van vandaag voor stadstrams wordt gebruikt.

De weinige verkeersregels waren vastgelegd in lokale verordeningen, maar in veel gevallen was de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom gelijkgesteld aan die van een matige draf. Diligences en andere rijtuigen mochten voertuigen meestal alleen links passeren en voor tegenliggers moest naar rechts worden uitgeweken.

In 1906 werd in Nederland de *Motor- en rijwielwet* ingevoerd, de eerste verkeerswet, die de plaatselijke verordeningen verving. Voortaan moest er op straat rechts gehouden worden, wat inhield, dat tramsporen (waar mogelijk) verhuisden van het midden van de straat naar de berm van de weg. Soms werd enkelspoor om die reden vervangen door dubbelspoor.

Door gebrek aan mannelijk personeel in verband met de mobilisatie tijdens de Eerste Wereldoorlog kwamen er eind 1916 bij veel bedrijven voor het eerst vrouwelijke tramconducteurs, maar in Dordrecht was dit niet het geval.

³ Dit zijn de randen langs de spoorwielen die binnen de rails vallen.

1.2 Dordrecht aangesloten op het spoorweganet

Het station Dordrecht heeft altijd een centrale rol gespeeld in het lijnennet van het openbare stadsvervoer onder meer om treinreizigers een verbinding te geven met de aanlegplaatsen van de lijnbootdiensten en van de veerdiensten. De oudste stad van Holland zou echter als laatste grote Hollandse stad op het spoorweganet worden aangesloten.

De straatweg met kinderkopjes over het Eiland van Dordrecht van Willemsdorp naar de stad werd op 15 september 1821 in gebruik genomen als onderdeel van de postkoetsroute Parijs – Brussel – Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam, waarvan de aanleg in de tijd van Napoleon was begonnen. Op het Eiland van Dordrecht moest op twee plaatsen tol worden betaald. Hier ontstonden later buurtschappen vanaf Dordrecht aangeduid met de Eerste Tol en de Tweede Tol. Tussen Willemsdorp en Moerdijk werd de verbinding over het Hollands Diep onderhouden door een veerdienst met zeil- en roeiboten, later met de stoomraderboot *Wilhelmina*. Deze boot was gebouwd in Engeland en kon twee rijtuigen en twintig passagiers vervoeren. De eerste afvaart van de *Wilhelmina* op 19 augustus 1822 luidde het begin in van het Nederlandse stoomtijdperk.

In september 1839 reed de eerste trein tussen Amsterdam en Haarlem en daarna werd deze spoorlijn via Den Haag verlengd naar Rotterdam, dat in 1847 per spoor bereikbaar was. Deze lijn werd geëxploiteerd door de *Hollandische IJzeren Spoorweg Maatschappij* (H.I.J.S.M.).

Maar ook vanuit het zuiden rukte het spoor op. In 1852 was concessie verleend aan de *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam* (A.R.) om een spoorlijn aan te leggen en te exploiteren vanuit Antwerpen langs Essen, Roosendaal, Oudenbosch, Zevenbergen naar Moerdijk aan het Hollands Diep, waarna de passagiers hun reis konden vervolgen met een veerboot via Dordrecht naar Rotterdam. Op 1 mei 1855 werd deze lijn geopend, evenals een zijtak van Roosendaal via Etten naar Breda. Alleen de bootreis nam al ruim twee uur in beslag, mede door het grote aantal aanlegplaatsen onderweg, waar bovendien meestal goederen geladen en gelost moesten worden. De A.R. kon zich daardoor vaak niet aan de dienstregeling houden, wat tot problemen leidde bij het aanleggen bij het Groothoofd. Het was daar zo druk met dit soort schepen, dat ze bij vertragingen op elkaar moesten wachten, voordat er kon worden aangelegd. De reis van Antwerpen naar Rotterdam duurde ruim vier uur en van Parijs naar Rotterdam was men achttien uur onderweg.

Het veer Moerdijk – Willemsdorp ondervond zoveel concurrentie van de veerdienst Moerdijk – Rotterdam, dat men van 1855 tot 1877 de stoomponten weer verving door roei- en zeilschepen en van 1877 tot 1911 was er helemaal geen veerdienst, waardoor de straatweg naar Dordrecht zijn belang voor het internationale verkeer tijdelijk verloor.

Hoewel men lange tijd vreesde dat de aanleg van spoorwegen nadelig zou zijn voor het vervoer over de weg door postwagenexploitanten en voerlieden en voor het vervoer over het water door beurt- en trekschuitschippers, bood het spoor wel de mogelijkheid de industrialisatie en handel te bevorderen in economisch zwakkere streken en vormde het een oplossing als 's winters de scheepvaart door zware ijsgang onmogelijk was. Daarom wilde de staat in de dun bevolkte gebieden buiten de

Randstad de stagnerende aanleg van spoorwegen zelf ter hand nemen. Op initiatief van minister Van Hall werd daartoe in 1860 een wetsontwerp aangenomen om de spoorwegen van het Noorder- en Zuidernet door de staat aan te leggen en te betalen uit de Indische baten.

Een lijn van Rotterdam langs Dordrecht naar Willemsdorp maakte deel uit van het Zuidernet, evenals een spoorlijn van Breda naar Moerdijk. De bestaande veerdienst tussen Willemsdorp en Moerdijk moest de verbinding tussen de twee lijnen vormen, want in een spoorbrug over het Hollands Diep voorzag het wetsontwerp niet. De lijnen zouden worden geëxploiteerd door de *Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen* (M.E.S.S.). In Moerdijk zouden dus twee spoorlijnen eindigen van twee maatschappijen elk met hun eigen station en gebruikmakend van twee bootdiensten.

Op 1 juli 1864 kwam de exploitatie van de A.R.-lijn in handen van de *Grand Central Belge* (G.C.B.), een samenwerkingsverband tussen de A.R. en twee andere Belgische spoorwegmaatschappijen. Toen de spoorlijn Breda – Moerdijk in 1866 werd geopend, moest de aanleg van de lijn Rotterdam – Willemsdorp nog beginnen. Dit had twee oorzaken: de keuze voor een tracé, waarbij de havenbelangen, zowel in Rotterdam als in Dordrecht, door de aan te leggen spoorbruggen in verband met de hinder voor de scheepvaart het minst werden geschaad en de inmiddels begonnen discussie over de bouw van een spoorbrug over het Hollands Diep.

Het bouwen van spoorbruggen over breed water, waar het bovendien vaak sterk stroomde, was een grote technische uitdaging. In de winter kon schade ontstaan aan de brugpijlers door het kruien van het ijs.

Op de rivieren overheerste rond 1860 nog de zeilvaart en het vereiste veel vakmanschap van de schippers om bij tegenwind door een brugopening te varen of op stroom voor een gesloten brug te wachten, nog afgezien van het tijdverlies. Dordrecht had goede waterverbindingen met het achterland, maar ook toen al een slechte verbinding met zee. Voor het spoortraject Rotterdam – Dordrecht ging de discussie over drie mogelijkheden:

1. Door de Alblasserwaard via Papendrecht en Alblasserdam, door de Krimpenerwaard en dan in westelijke richting naar Rotterdam.

Hierbij zou de zeescheepvaart ongehinderd alle havens van Rotterdam en de Kalkhaven in Dordrecht kunnen bereiken. Er zou echter een derde spoorbrug nodig zijn, namelijk over de Hollandse IJssel, de route zou langer worden en de slappe veengrond zou voor technische problemen zorgen.

2. Over het eiland IJsselmonde via Zwijndrecht en Ridderkerk naar Kralingen. In dit geval liep de lijn dwars door de Dordtse binnenstad, die daarvoor deels gesloopt zou moeten worden. Aan de Dordtse wens om het station dicht bij de havens te projecteren kon dan worden voldaan. Het was dan niet noodzakelijk geweest om beide met een vorm van openbaar vervoer met elkaar te verbinden, zodat openbaar stadsvervoer in Dordrecht dan pas veel later zou zijn ontstaan, waarschijnlijk bij de eerste stadsuitbreidingen buiten de Spuihaven en de Vest; dus vanaf circa 1900.

3. Westelijker over het eiland IJsselmonde via Zwijndrecht, Barendrecht en Feijenoord. Hierbij werd weliswaar de Dordtse binnenstad gespaard, maar niet die van Rotterdam. Bovendien ging het tracé door het havengebied van Rotterdam, wat hinder voor de scheepvaart op Duitsland zou opleveren. In Dordrecht zou een nieuwe zeehaven nodig zijn, doordat de Kalkhaven niet meer ongehinderd te bereiken was.

Bij de varianten 2) en 3) zou de scheepvaart tussen Zeeland en Rotterdam letterlijk twee spoorbruggen kunnen omzeilen als de vaarweg via de Oude Maas zou worden gekozen en dus niet meer langs de havenstad Dordrecht zou gaan.

Om financiële en technische redenen viel de keuze uiteindelijk op variant 3. Inmiddels was ook besloten tot de bouw van een enkelsporige spoorbrug over het Hollands Diep, waarmee in 1867 werd begonnen. De brug werd geopend op 31 december 1871 en tien maanden later volgde de officiële opening van de spoorbrug over de Oude Maas.

In 1876 werd de spoorverbinding Zevenbergen – Lage Zwaluwe geopend, waardoor de treinen uit België en Zeeland (in 1872 had de spoorlijn Vlissingen bereikt), die via Roosendaal reden, ook gebruik konden gaan maken van de spoorbrug over het Hollands Diep.

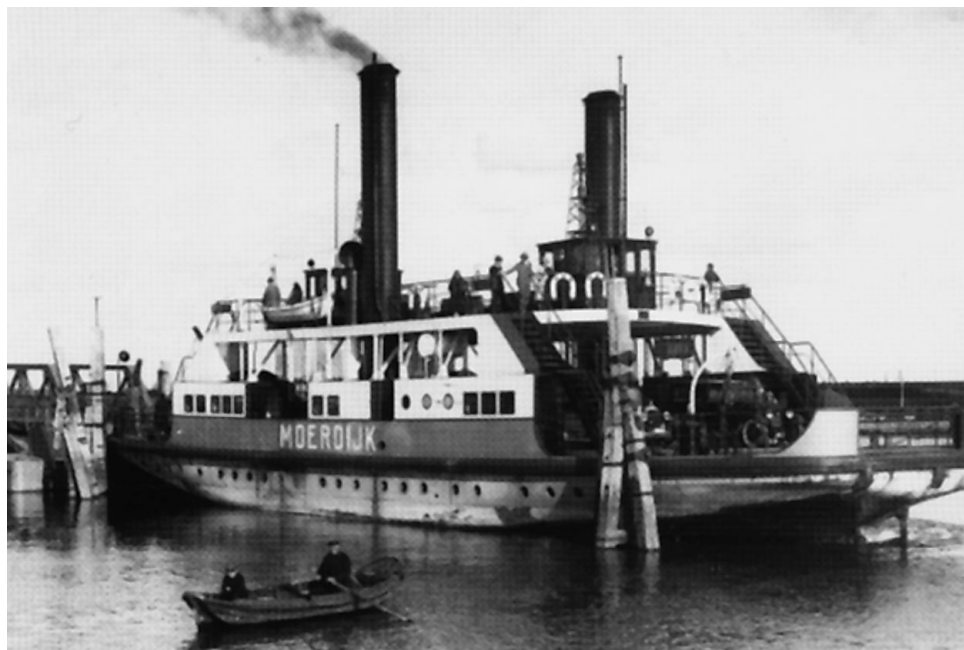
De veerdiensten vanuit Moerdijk verloren hun betekenis. De veerdienst Moerdijk – Willemsdorp verdween in 1877. De bootdienst Moerdijk – Rotterdam vervoerde in de laatste jaren van zijn bestaan vooral goederen. Op 1 mei 1879 werd ook deze dienst gestaakt, nadat de G.C.B. en de M.E.S.S. het met elkaar eens waren geworden over de tarieven van het goederenvervoer per spoor. Het opbreken van beide spoorlijnen naar Moerdijk zou spoedig volgen.

In 1880 kwam de exploitatie van zowel de lijn Roosendaal – Moerdijkbrug als de lijn Roosendaal – Breda in handen van de M.E.S.S. België was bereid het gedeelte van de G.C.B. lijnen op Nederlands grondgebied voor zes miljoen gulden te verkopen, nadat Nederland had beloofd het kanaal Gent – Terneuzen te zullen verbeteren.

Door de toename van het wegverkeer werd er met ingang van 27 september 1911 weer een particuliere veerdienst tussen Moerdijk en Willemsdorp uitgevoerd met stoomponten. Vanaf 1 september 1920 nam het rijk de exploitatie over van de *N.V. Veer Willemsdorp – Moerdijk* tot de opening van de verkeersbrug op 12 december 1936. Werden er in 1911 nog 4.800 auto's overgezet; in 1927 was dit aantal al gegroeid tot 39.800. Eerst werd de dienst onderhouden met de *Schollevaer* en de *Hollandsch Diep*, maar deze werden door de sterke groei van het autoverkeer tussen 1928 en 1930 vervangen door drie identieke schepen: de *Moerdijk*, de *Willemsdorp* en de *Dordrecht*. Dit waren kopladingponten, waardoor de auto's snel konden open en afrijden. Daarvoor werden nieuwe veersteigers aangelegd, die op 16 juni 1928 in gebruik werden genomen.

Op 18 juli 1939 volgde de opening van de verkeersbrug over de Oude Maas, waardoor het drukke autoverkeer door het westelijke deel van de Dordtse binnenstad naar het Zwijndrechtse veer tot het verleden behoorde.

Pas vanaf 31 oktober 1872 kon de spoorlijn tussen Dordrecht en Feijenoord (halte Mallegat) in gebruik worden genomen, waarna overgestapt moest worden op een



Afb. 1.4 Een van de drie identieke veerponten van het veer tussen Moerdijk en Willemssloot in 1928. Na het gereedkomen van de verkeersbrug over het Hollands Diep in 1936 heeft de *Moerdijk* nog enkele jaren tussen Wieldrecht en 's-Gravendeel gevaren. (fotocollectie S.A.D.)

veerboot naar Rotterdam, dat toen geheel op de noordelijke Maasoever lag. De verbinding van Mallegat met station Rotterdam Delftsche poort kwam tot stand in 1877 toen de bruggen over de Koningshaven en de Nieuwe Maas en het viaduct over de Binnen Rotte waren gebouwd. Nog eens twee jaar later kwam er op het traject Rotterdam – Dordrecht dubbelspoor. Er reden in het begin maar zes personentreinen per dag naar Rotterdam en naar Breda. Nadat de elektrificatie in 1934 Dordrecht had bereikt, werd tussen Dordrecht en Rotterdam een halfuurdienst ingesteld. Na de oorlog gebeurde dit ook naar het Zuiden.

Op 16 juli 1885 werd de M.E.S.S. spoorlijn Dordrecht – Geldermalsen – Elst – Arnhem / Nijmegen in gebruik genomen, waarmee een wens van Rotterdam, namelijk een spoorlijn over de linker Rijnsoever tussen Rotterdam en Duitsland, in vervulling ging.

Bij de opening van de spoorlijn Breda – Dordrecht zong de schooljeugd: *Nu zal Dordrechtsch handel bloeijen, vastgehecht aan 't spoorwegnet.*

De verwachtingen van de handel en de industrie waren in 1872 dan ook hoog gespannen, maar een jaar na het gereedkomen van het Dordtse station was er in Europa sprake van economische achteruitgang. Bovendien liepen in Dordrecht handel en vervoer sterk terug door de opening van de Nieuwe Waterweg, eveneens in 1872, en door de overschakeling van zeil- op stoomschepen. De Rotterdamse haven won aan betekenis. De aanleg van de Handelskade en de Dokhaven (spoorwegha-

ven) konden het verval niet keren. Toen de Dordtse economie zich weer geleidelijk begon te herstellen, werden er goederenspoorlijnen aangelegd naar de nieuwe zeehaven (in 1917) en naar het industriegebied *De Staart* (in 1921), maar ze zouden nooit zo'n internationale rol spelen als de Rotterdamse havensporen. Het vervoer over het water bleef belangrijker dan het vervoer over het spoor in rivierencentrum Dordrecht. In 1910 verbonden nog 158 beurtschippers de stad geregeld met maar liefst 114 bestemmingen, waarnaar ze behalve goederen en vee veelal ook passagiers vervoerden. Omstreeks 1900 was de stad de thuishaven van ruim honderd rivierstoomsleepboten, een aantal, dat in 1931 zelfs was gegroeid tot 330.

De Thor onderhield de verbinding 's-Gravendeel – Wioldrecht – Dordrecht. Rederij Fop Smit & Co. bleef de bloeiende vaart op de dorpen aan de rivier tussen Gorinchem en Rotterdam onderhouden, zoals zij al sinds februari 1848 had gedaan, al gingen steeds meer Dordtenaren per trein naar Rotterdam. Ook de toeristische uitstapjes met de luxe salonraderschepen van Fop Smit naar de Rotterdamse havens of Slot Loevestein bleven bij de gegoede burgerij erg in trek.

1.3 Het spoor en de stedenbouwkundige gevolgen voor Dordrecht

Nadat in 1867 de tracékeuze was gemaakt en de plaats van het station was bepaald, kon begonnen worden met het verwerven van de benodigde grond. Het terrein waarop het emplacement en het stationsgebouw moest komen, behoorde voor een deel tot de buitenplaats *Weizigt*.

Vervolgens konden de aanbestedingen beginnen. Het Dordtse aannemingsbedrijf L.J. van den Steenhoven was de laagste inschrijver op de bouw van het Dordtse station met een bedrag van f 322.500 ($\approx$ € 146.345). Aan Dordrecht was een zogenaamd waterstaatsstation van de eerste klasse toegewezen. Omdat er grote aantallen stations nodig waren nadat de staat de spooraanleg ter hand had genomen, werd er niet voor elke plaats apart een station ontworpen. Waterstaat ontwierp vijf klassen stationsgebouwen en de betekenis van de plaats bepaalde welk type station werd toegewezen. Dordrecht en Zwolle kregen een gebouw van de eerste klasse, waarbij een gietijzeren overkapping van de sporen hoorde, die in Zwolle wel, maar in Dordrecht niet werd gebouwd.

De eerste palen werden met stoomkracht in april 1870 de grond ingedreven. Op zondagmiddag 31 december 1871 om half drie reed de eerste trein uit Breda station Dordrecht binnen, dat toen nog in aanbouw was, evenals de spoorlijn naar Rotterdam (Feijenoord). Om de reis te vervolgen, moest dus tien maanden lang gebruik worden gemaakt van de bootdiensten vanaf het Groothoofd. Een dergelijke gedwongen overstap, maar dan binnen station Dordrecht, zou zich herhalen vanaf 1934 tot een paar jaar na de Tweede Wereldoorlog, toen de elektrificatie vanuit Rotterdam tot Dordrecht reikte, maar de lijnen naar het zuiden en het oosten nog met stoomtractie werden bereden.

Op 31 oktober 1872 kon het station in gebruik worden genomen gelijktijdig met de opening van de spoorlijn Dordrecht – Feijenoord. Om half twee vertrok een trein bestaande uit twaalf eerste-, tweede- en derdeklasrijtuigen van de Merwestad in de richting Rotterdam met aan boord onder meer de feestcommissie onder leiding van burgemeester G.A. de Raadt. Het gezelschap werd muzikaal uitgeleide gedaan door

Het Muziekkorps der Dienstdoende Schutterij in Dordrecht. Rond half vier keerde de feesttrein terug in Dordt, waarna de genodigden aanschoven aan een feestmaal in sociëteit *De Harmonie* aan de Binnenwalevest met maar liefst achttien gangen te beginnen met *potage à l'Espagnole* en eindigend met *gateau Richelieu*. Met een concert door het *Utrechts Harmonieorkest* op het Scheffersplein, dat feestelijk was verlicht door gas-illuminatie, werd de dag besloten (S.A.D. 6-1448).

Willem Johannes Ponsen (1831-1907) had het plan opgevat tegenover het nieuwe station een café-restaurant te bouwen, waarvoor hij omstreeks 1870 een stuk grond had gekocht van de gemeente Dordrecht. Hij was toen nog kastelein van bovengenoemde sociëteit *De Harmonie*, die in 1840 was geopend aan de Veersteiger, een verbinding tussen Buiten- en Binnenwalevest dicht bij het Vlak. Om toezicht te kunnen houden op de bouw van zijn levensdroom werd Ponsen de eerste stationsrestaurateur. Niet alleen tijdens zijn werk hield hij de zaak in het oog, maar ook in zijn vrije tijd, want hij betrok met zijn gezin tijdelijk één van de dienstwoningen op de bovenverdieping van het station. Ook de eerste stationschef van Dordrecht, Engles, verhuisde met zijn gezin naar zo'n dienstwoning.

Op 20 januari 1873 werd café-restaurant Ponsen geopend. Later werd ernaast een koetshuis gebouwd waarin ook een stalhouderij te vinden was.

Na het gereedkomen van de spoorlijn Dordrecht – Elst werd café-restaurant Ponsen vanaf 13 juli 1885 tevens een hotel met twintig kamers. Met een eigen door paarden getrokken *hotel-omnibus* werden hotelgasten van en naar de Merwekade dicht bij het Groothoofd vervoerd, waar toen nog veel mensen per boot aankwamen.



Afb. 1.5 Het beginpunt van de hotel-omnibusdienst Ponsen op het Stationsplein bij het gelijknamige hotel omstreeks 1890, (fotocollectie W. Meijers).



Afb. 1.6 Het eindpunt van de hotel-omnibusdienst Ponsen aan de Merwekade omstreeks 1890, (fotocollectie W. Meijers).

In de meeste plaatsen lagen de stations ver buiten de toen bebouwde kom om redenen van overlast, accijnsheffing (die van gemeente tot gemeente verschilden), bij vestingsteden vaak om strategische redenen of om de vaarwegen geen concurrentie aan te doen, zoals in Dordrecht het geval was. Om toch een goede verbinding te creëren tussen het station en het stadscentrum moest een aantal nieuwe wegen worden aangelegd en een aantal bestaande wegen worden verbreed. Deze zogenaamde stationsavenue zou vanaf 1879 deel gaan uitmaken van de route van de paardentram (zie de kaart op blz. 123 van het jaarboek 2003 van de Vereniging Oud-Dordrecht).

Vanaf het Stationsplein werd loodrecht op het stationsgebouw de Stationsweg aangelegd, gelijktijdig met de voltooiing van café-restaurant Ponsen. Aan het einde van de Stationsweg links moest de Tweede Singel, de tegenwoordige Albert Cuypsingel, over een korte afstand van circa 80 meter worden verbreed door demping van de Beeltjenshaven, die aan de stadszijde langs de Tweede Singel liep. Daarna werd naar rechts een nieuwe weg aangelegd, die op 8 maart 1872 de naam Johan de Wittstraat kreeg naar de beroemde Dordtse politicus en staatsman. Deze moest de Eerste Singel (nu Kromhout en Cornelis de Wittstraat) kruisen en vervolgens de Spuihaven oversteken met een nieuw aan te leggen brug. Deze draaibrug werd in 1874 in gebruik genomen en in 1924 vervangen door een vaste stenen brug.

Om de Johan de Wittstraat vanaf deze brug te verbinden met het Bagijnhof moest een deel van de bebouwing worden gesloopt. Hier verscheen op de westelijke hoek van de Vest en de Johan de Wittstraat in 1900 het door de Dordtse architect A. Tenenti ontworpen Oranjehotel, dat in 1963 werd gesloopt.

Het Bagijnhof zelf werd verbreed door de gracht die er aan de westkant langs liep te dempen. Naar de Visstraat toe werd aan de westzijde bovendien een deel van de bebouwing gesloopt; de zogenaamde Moordhoek. In de Visstraat werd aan de oostzijde het Heilig Sacraments Gasthuis, meestal kortweg het Grote Gasthuis genoemd, gesloopt evenals de langs de zijmuur van de Waalse kerk aanwezige Vismarkt.

Het Grote Gasthuis, dat al in een stadsrekening uit 1285 voorkomt en mogelijk zelfs nog iets ouder is, verhuisde in 1877 naar een nieuw gebouw aan het Beverwijcksplein. Tenslotte werd de Visbrug, ooit gebouwd als voetgangersbrug over de Voorstraatshaven, in 1887 verbreed om de paardentram een betere doorgang te verlenen. Na een dodelijk ongeval met de paardentram in 1901, waarbij een meisje om het leven kwam, werd de huidige, opnieuw verbrede brug, in 1902 in gebruik genomen, waarvoor aan de westzijde aan beide kanten van de Voorstraatshaven bebouwing werd gesloopt. De tram kon vanaf dat moment in een rechte lijn vanuit de Visstraat doorrijden naar de Visbrug en hoefde niet langer eerst een bocht te maken.

Er was in 1872 nog nauwelijks bebouwing buiten de middeleeuwse stadsgracht Spuihaven / Vest. Rond de beginjaren bestond de omgeving van het station dan ook uit een kale vlakte met slechts twee imposante gebouwen: het stationsgebouw zelf en Hotel Ponsen. Enkele jaren later werd villa William's Place (thans V.V.V.-kantoor) gebouwd, waarin toen huisarts dr. William D. van Oldenborgh woonde. In 1904 verrees Huize Simpang, de villa van de familie Stoop, op de oostelijke hoek van de Stationsweg en de Burg. de Raadtsingel. Huize Simpang, waar in de oorlog de Duitse Ortskommandantur was gevestigd, werd in de winter 1944/1945 verwoest door een geallieerd luchtbombardement. Op 2 februari 1884 werd het gedeelte van de Parallelweg tussen de Spuiweg en de Dubbeldamseweg omgedoopt in Burg. de Raadtsingel. De ambtsperiode van Burgemeester de Raadt van 1862 tot aan zijn dood op 31 december 1883 viel samen met de aanleg van de spoorwegen.

Zoals hierboven beschreven, moesten doorgaande reizigers uit de richting Breda de eerste tien maanden van het jaar 1872 van het Dordtse station naar het Groothoofd om met stoomboten hun reis richting Rotterdam te vervolgen. De eerste dagen leidde dat tot veel klachten, zoals blijkt uit het volgende ingezonden stuk in de Dordrechtse Courant:

De huurkoetsiers hier te deze stede zijn niet geneigd met rijtuigen de communicatie tusschen de stoomboten en het station te onderhouden, of bij het aankomen van treinen aan het station op vracht van reizigers te wachten.

Op zaterdag 6 januari deelde dezelfde schrijver in een ingezonden stuk mee, dat hij reizigers met hun koffers door de stad had zien zeulen. *Vreemdelingen doen het verwijt hooren dat Dordrecht het China van Nederland is.*

Op 7 januari was het leed echter geleden. Stalhouders Van Twist, Van Ballegooijen & Van Beest begonnen toen een Staatsspoor omnibusdienst van de Merwekade naar het station vice versa, die blijkbaar in zo'n grote behoefte voorzag, dat hij nog lang na de opening van de spoorlijn Dordrecht – Feijenoord bleef rijden. Dit zou aange-merkt kunnen worden als de eerste vorm van openbaar stadsvervoer, maar gezien het feit, dat er alleen aan beide eindpunten kon worden in- en uitgestapt was deze ver-

binding wel voor doorgaande reizigers belangrijk, maar voor vervoer van Dordtenaren binnen de stad nauwelijks van enige betekenis. In een artikel in het Dordrechtsh Nieuwsblad van 29 december 1956 van de toenmalige gemeente-archivaris, mr. J.J. Beyerman, beschouwt de schrijver de opening van de paarden-tramlijn op 23 november 1879 dan ook als het begin van openbare vervoermiddelen in Dordrecht.



2 De paardentram in Dordrecht

2.1 De aanleg

Vanaf 28 januari 1879 werden drie aanvragen om een concessie voor aanleg en exploitatie van tramwegen in Dordrecht voor de gemeenteraadsleden ter inzage gelegd. Deze aanvragen waren afkomstig van de heren Mertens en Finet uit Brussel, Fa. Crans en Co. uit Den Haag en de heer James Powell uit Sheffield. Tijdens de raadsvergadering van 18 februari van dat jaar werd besloten tot de aanleg van tramwegen over te gaan.

De Dordrechtsche Courant meldde hierover:

Zonder discussie of hoofdelijke stemming werd te dezen aanzien de volgende motie van de voorzitter aangenomen: De vergadering acht het wenschlijk, dat in deze gemeente door een concessionaris, onder de nodige waarborgen, tramwegen worden aangelegd en geëxploiteerd en verzoekt B. en W. om, onder nadere goedkeuring van den raad, hiervoor de vereischte onderhandelingen te voeren.

Bij deze gelegenheid werd ook al gesproken over de voorwaarden van concessie voor tramwegen en over een voorstel de concessie te verlenen aan de heren Mertens en Finet.

De Fa. Crans en Co. viel af, omdat zij vasthield aan een route door een groot gedeelte van de Voorstraat, die het gemeentebestuur daarvoor te druk achtte. De andere aanvraag werd door B. en W. in het geheel niet in overweging genomen.

De officiële concessieaanvraag van Mertens en Finet, vergezeld van de door het gemeentebestuur verlangde bijlagen, kwam een maand later:

Brussel, den 19^e Maart 1879

Aan de Heeren Burgemeester, Wethouders en Raadsleden der stad Dordrecht,

De ondergetekende Léopold Mertens, wonende te Brussel, Vooruitgangstraat 279 en Louis Finet, wonende insgelijks te Brussel, Boulevard Central 31 F, nemen de vrijheid Mijne Heeren, van Uwe welwillendheid te verzoeken hun de concessie toe te staan voor het maken van eenen tramway in de stad Dordrecht, met de uitvoering der werken, onderwerpen zij hun, aan alle plaatselijke wetten.

Afb. 2.1 Detail van de plattegrond van Dordrecht uit 1912 met daarop weergegeven de route van de paardentram vanaf 14 juni 1891, (G.P.V. G 641).

Zij voegen bij deze aanvraag:

1^e Een plattegrond voor het uit te voeren ontwerp.

2^e Plannen van het stelsel van rails.

3^e Plannen van rijtuigen.

De breedte van de weg, aangezien de smalte der straaten zal slechts eene el¹ zijn.

Met de hoop een gunstig antwoord op hunne vraag te bekoomen, hebben de ondergeteekende de eer te zijn van de Heeren Burgemeester, Wethouders en Raadsleden der stad Dordrecht, De onderdanige dienaren,

L. Mertens en L. Finet

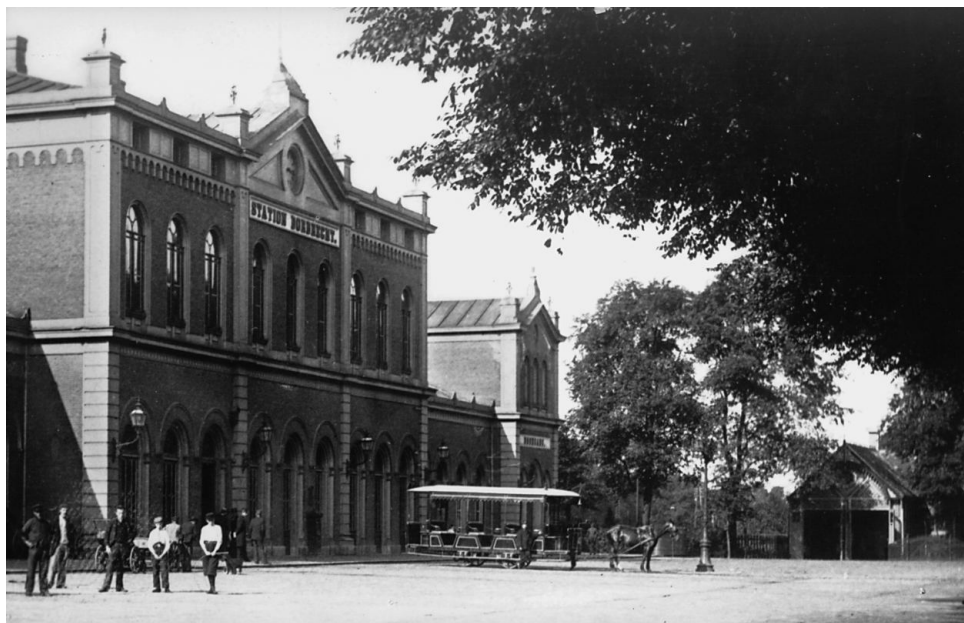
(S.A.D. 6-281)

Uit de bijgevoegde plattegrond bleek dat de voorgestelde route van het station tot de Visbrug de in de inleiding genoemde stationsavenue volgde. De geplande verbreding van de Visbrug was nog niet uitgevoerd. Na de Visbrug volgde het tracé rechts de Groenmarkt, langs het Scheffersplein, door de Wijnstraat, rechts over de Nieuwbrug, links de Voorstraat, links de Boomstraat, rechts het Bolwerk en rechts de Merwekade tot aan het Papendrechtse veer (toen nog vaak aangeduid met Riedijkshoofd). Om trams uit de tegenovergestelde richting te kunnen passeren, was er op twee plaatsen dubbelspoor ontworpen, namelijk in de Johan de Wittstraat tussen de later aangelegde zijstraten de Mathijs Balenstraat en de Oudenhovenstraat en op de Groenmarkt ter hoogte van het Scheffersplein.

Op de hoek van het Stationsplein waren een remise en een stal gepland op de plaats waar zich nu een pleintje voor de stalling van fietsen bevindt naast de bewaakte fietsenstalling. Daartoe werd aan het Stationsplein een houten loods ontworpen met een voorgevel, waarin zich twee grote deuren bevonden. Komende vanaf de Stationsweg was er een aftakking van de lijn voorzien, die zich vervolgens splitste, zodat er door elk van de twee deuren van de remise een spoor naar binnen liep.

Volgens de bijgevoegde tekening zouden de twee-assige tramwagens op de zijkan-
ten onder de ramen in een boogvorm het opschrift *Dordrecht Tramway* krijgen met daaronder het stadswapen van Dordrecht, links en rechts geflankeerd door fraaie bladranken. Langs de randen van deze zijpanelen was een bies geschilderd.

¹ Een el is 69 cm en de Engelse el of yard is 91 cm. In de 19e eeuw wordt de el ook wel gebruikt als synoniem voor de meter zoals hierboven. Op de bijgevoegde tekeningen is echter sprake van de ook bij de spoorwegen gebruikelijke spoorbreedte van 1.435 mm, het zogenaamde normaal-spoor. Deze spoorbreedte werd in de meeste steden voor paardentrams toegepast. Alleen voor lijnen buiten de bebouwde kom werd nogal eens voor een kleinere spoorbreedte b.v. 700 mm of 1.000 mm gekozen. In alle overige aangetroffen documenten m.b.t. de paardentram is alleen nog sprake van een spoorbreedte van 1.435 mm, zonder dat deze keuze wordt gemotiveerd.



Afb. 2.2 Een open tramwagen omstreeks 1910 op het Stationsplein met rechts de remise.
(foto L. van Es)



Afb. 2.3 Een open tramwagen nadert het Stationsplein vanaf de Stationsweg omstreeks 1910.
Achter de visvrouw met het juk is vaag het aftakkende spoor naar de tramremise zichtbaar.
(foto H. Tollens)

Tijdens de raadsvergadering van 1 mei 1879 werden de voorwaarden voor het verlenen van een concessie tot het aanleggen en exploiteren van een paardentramweg goedgekeurd en werd het college gemachtigd de concessie te verlenen aan de heren Léopold Mertens en Louis Finet. In een mededeling van 27 mei accepteerden beide heren de concessie en de daarmee verbonden voorwaarden, waaruit hieronder de belangrijkste of meest opmerkelijke artikelen worden geciteerd (S.A.D. 6-24).

Art.1. De concessionaris is verplicht zorg te dragen, dat binnen een half jaar, na de dagtekening der vergunning, wordt gelegd en geëxploiteerd een paardenspoorweg, vanaf het Riedijkshoofd, langs de Merwekade, de Boomstraat, de Voorstraat tot aan de Nieuwbrug, deze brug overgaande, langs de Wijnstraat, de Groenmarkt tot aan de Vischbrug, deze brug overgaande en verder langs de Vischstraat, den Bagijnhof, de Johan de Wittbrug, de Johan de Wittstraat en den Stationsweg tot aan het Spoorwegstation en zulks, volgens dienstregelingen en tarieven, tenminste eenmaal 'sjaars door Burgemeester en Wethouders goedgekeurd en met in achtneming der bestaande of te maken bepalingen van Politie.

Art. 2. Binnen drie maanden, na de dagtekening der vergunning, moeten de plannen der werken en van het materieel aan de goedkeuring van Burgemeester en Wethouders worden onderworpen; elke verandering of wijzigingen in den vorm van de sporen, rijtuigen, gebouwen, enz. moet, vóór zij verricht wordt, hunne goedkeuring hebben verkregen.

Art. 11. Tot rigtige nakoming van de voorwaarden der vergunning, zal, binnen een maand na hare dagtekening, door den concessionaris, ten kantore van den heer Ontvanger der Gemeente Dordrecht, worden gestort eene waarborgsom van f 2400,- (zegge vier en twintighonderd gulden) effectief, in Nederlandsche schuldbrieven, waarvan de coupons hem op de vervaldagen zullen worden uitgereikt, welke waarborgsom ten behoeve van de Gemeente zal zijn verbeurd, wanneer concessionaris niet binnen de tijdsbepaling, in Art. 1 vermeld, aan zijne verplichting heeft voldaan.

Art. 12. De vergunning wordt verleend voor den tijd van vijftientwintig achtereenvolgende jaren, in te gaan met hare dagtekening

Art. 13. De vergunning kan, zonder eenige inverzuimstelling door de Gemeenteraad worden ingetrokken, wanneer de dienst niet geregeld, overeenkomstig de dienstregeling, in Art. 1 vermeld, plaats vindt. Voor elken dag, waarop de dienst niet geregeld plaats vindt of wordt gestaakt, is eene boete verschuldigd van f 10,-

Art. 14. De voorwaarden dezer vergunning worden in het jaar 1887 herzien, behoudens het regt van vroegere intrekking.

Art. 16. De verplichting voor gewone rij- en voertuigen, om uit te halen bij het ontmoeten van rijtuigen dezer onderneming, zal bij Politie-verordening worden geregeld.

Art. 17. De concessionaris moet onmiddellijk uit zijn dienst ontslaan alle koetsiers en verdere beambten, hem door Burgemeester en Wethouders aan te wijzen wegens gemis aan geschiktheid, voorzigtigheid of beleefdheid tegenover het publiek of wegens het mishandelen van paarden.

Art. 18. De voerlieden moeten voorzien zijn van een signaal, door Burgemeester en Wethouders goed te keuren, om bij dwarsstraten te waarschuwen of wel om rijtuigen, die zich in dezelfde richting bewegen, uit te noodigen uit te wijken. De tramwegen zullen telkens moeten ophouden, als passagiers verlangen in- of uit te stappen.

Art. 22. De rijtuigen der onderneming moeten, na zonsondergang, voorzien zijn van een' lantaarn, met gekleurd licht; bij nalatigheid, voor ieder rijtuig, op een boete van f 3,-.

*Art. 24. Door den concessionaris zal, te beginnen met het zesde exploitatiejaar, eene jaarlijksche retributie in de Gemeentekas worden gestort, ten bedrage van:
f 0,25 (vijf en twintig cents), voor elke meter in exploitatie, tot en met het tiende exploitatiejaar;
f 0,30 (dertig cents), voor elke meter in exploitatie, tot en met het vijftiende exploitatiejaar:*



Afb. 2.4 De Stationsweg gezien vanaf het Stationsplein omstreeks 1905. De witte villa rechts, bewoond door de familie De Joncheere, werd later een r.k. tehuis voor bejaarden genaamd Sint Anna. Links staan huurkoetsen van de stalhouderij Van Twist. Op de achtergrond aan de Singel de villa *Benvenuta* van de familie Vriesendorp, (foto W. Meijers).

f 0,35 (vijf en dertig cents), voor elke meter in exploitatie, tot en met het twintigste exploitatiejaar;

f 0,40 (veertig cents), voor elke meter in exploitatie, tot en met het vijftwintigste exploitatiejaar.

Op 27 mei lieten Mertens en Finet het gemeentebestuur weten de concessie aan te nemen en de daaraan verbonden voorwaarden te accepteren.

Tijdens de raadsvergadering van 5 augustus was er een interpellatie van de heer Lotsy, waarbij hij informeerde naar de stand van zaken. De voorzitter antwoordde hierop, dat door de concessionarissen:

- de vereiste waarborgsom was gestort.
- de tekeningen van de rails en *rigting* [dit is de plaats van de rails in het profiel van de straat] door B. en W. waren ontvangen en een bericht, dat de heren Mertens en Finet binnen enkele dagen zouden komen om aan te tonen, dat het benodigde kapitaal bijeen was.
- na goedkeuring van de tekeningen binnen veertien dagen met het werk kon worden begonnen (S.A.D. 6-24).

De plannen van de heren Mertens en Finet werden door B. en W. ter beoordeling doorgestuurd naar de directeur der gemeentewerken, die hiervoor ook de directeur van de gasfabriek raadpleegde. In zijn brief van 12 augustus aan B. en W. voorzag hij de plannen uitvoerig van commentaar (S.A.D. 6-281). Enkele opmerkelijke punten hieruit waren:

1. In het algemeen is het raadzaam in nauwere straten de rails niet in het midden, maar langs een zijde van de straat te leggen, zodat er voldoende vrije ruimte overblijft voor gasleidingen², waterleidingen en riolen³.
2. De overblijvende breedte zal daar waar geen doorgaande trottoirs aanwezig zijn tot 1,25 m beperkt moeten blijven. De rails liggen ongeveer 1,50 m hart op hart, de rijtuigen zullen 2 meter breed zijn, zodat nog 1 meter breedte overblijft tussen het rijtuig en de kant van de straat. Deze breedte moet voldoende zijn om te blijven staan als de tramwag passeert.

² De Dordtse gasfabriek aan de Merwekade was in 1852 in bedrijf gekomen en werd in 1870 door de gemeente overgenomen. Vanaf de gasfabriek liepen drie hoofdleidingen onder het wegdek van respectievelijk de Merwekade, de Riedijk en de Bleijenhoeck de stad in waar ze zich vertakten. Het gas ging door gresbuizen (gres = een hard en weinig poreus soort aardewerk), die vaak lekten bij de koppelingen tussen de buizen, doordat de grond ongelijkmatig inklonk. Naast levensgevaarlijke situaties leidde dit ook tot afsterven van veel bomen. Pas na de overname door de gemeente werden de gresbuizen geleidelijk vervangen door een metalen gasleidingnet.

³ Sinds de cholera-epidemie van 1866 was al een groot gedeelte van de stad voorzien van riolering. Op 1 november 1883 stroomde voor het eerst gezuiverd drinkwater door een waterleidingnet van metalen buizen. Deze zogenaamde Hoogdrukwaterleiding viel onder de directie van de gasfabriek. Reeds vanaf 1855 echter kreeg een deel van de inwoners via een leidingnet ongezuiverd rivierwater geleverd, dat in ieder geval beter van kwaliteit was dan grachtwater.



Afb. 2.5 Een kruising van twee paardentrams in de Johan de Wittstraat gefotografeerd in de richting van de Singel omstreeks 1910, (foto H. Tollens).

3. Op de Merwekade ter hoogte van de directeurswoning en het retortenhuis van de gasfabriek is in het ontwerp de breedte tussen de gevels en de rails 2,0 m en ligt de rails juist boven de gasleiding. Gezien de breedte van de Merwekade ter plaatse van 8,50 m wordt afgeraden de rails meer rivierwaarts te verplaatsen met het oog op eventuele ontsporingen van de tramwagens. Bovendien moet langs de kade een strook voor het laden en lossen van de schepen vrij blijven.

Terwijl de aanleg van de lijn in volle gang was, werd door sommigen toch nog geprobeerd iets aan het tracé te veranderen, meestal tevergeefs, zoals bleek uit een interpellatie van raadslid jonkheer Jantzon van Erffrenten van Babyloniënbroek tijdens de raadsvergadering van 26 augustus over de *rigting der rails over de Groenmarkt*. Namens enkele bewoners van deze straat pleitte hij ervoor de rails in het midden van de straat aan te leggen, omdat de bewoners vonden, dat de rails toch wel erg dicht bij de gevels van hun huizen kwamen te liggen. De voorzitter antwoordde hierop, dat niet aan dit verzoek kon worden voldaan, doordat de gasleiding in het midden van de straat liep (S.A.D. 6-24).

Tijdens de raadsvergadering van 30 september informeerde de heer Blussé naar de stand van zaken. Uit het antwoord van de voorzitter bleek, dat de aanleg op schema lag.

Op advies van de directeur van gemeentewerken stelden Burgemeester en Wethouders in de raadsvergadering van 18 november voor de tramlijn te laten eindigen bij het westelijke uiteinde van de Merwekade, dus bij de plaats waar de Wijnhaven in de rivier uitmondde, in plaats van bij het Papendrechtse veer. Hier was een draaibrug



Afb. 2.6 Een paardentram rijdt over de Johan de Wittbrug in de richting van het station in 1908; op de achtergrond het Oranjestadhotel, (foto H. Tollens).



Afb. 2.7 De paardentram rijdt in 1914 op het Bagijnhof ter hoogte van de toen nog smalle Sarisgang. De twee torens behoren bij het postkantoor. Rechts rust de hond uit onder de hondenkar. Achter de hondenkar is de ingang van de Raamstraat zichtbaar, (foto H. Tollens).

voor voetgangers, in de volksmond de *kippenbrug* genaamd, over de monding van de Wijnhaven, die het Groothoofd rechtstreeks verbond met de Merwekade. De kleine omweg door de Groothoofdspoort en over de Boombrug was zo overbodig. Voor de passagiers, die gebruikmaakten van de schepen, die afmeerden aan het Groothoofd was er dus via de kippenbrug een korte verbinding met het eindpunt van de tram. Deze kippenbrug verdween in 1927.

Het bovengenoemde voorstel werd besproken en aangenomen. In dezelfde vergadering werd gediscussieerd over de vraag of de nog niet verbrede Visbrug behalve door de tram ook door andere rijtuigen mocht worden bereden. Hierover werd geen besluit genomen, maar niet iedereen was er gerust op, zoals bleek uit een ingezonden stuk in de Dordrechtsche Courant van 28 november:

In verband met de gevaarlijke passage van de Visbrug door de tram en evt. een ander rijtuig uit de andere richting hoopt de briefschrijver, dat de commissie, die door het gemeentebestuur met het onderzoeken der brug en het verkeer daarover is belast, van dat gevaar ook doordrongen is en adviseert geen passage van andere voertuigen dan de tram aldaar kan plaatsvinden.

De officiële opening had plaats op zondag 23 november 1879 ook al was het traject van de Nieuwbrug tot de Merwekade toen nog niet gereed. Hetzelfde gold trouwens voor de dienstregeling volgens de Dordrechtsche Courant van zaterdag 22 november:

Morgen om 11.00 uur heeft de officiële proefrid van den tramway alhier plaats. Ondanks de door ons herhaaldelijk bij het bestuur aangewende pogingen, om ten gerieve onzer lezers te weten te komen hoedanig de dienst geregeld zal worden is ons dit niet mogen lukken. Heden namiddag scheen die dienstregeling nog niet te zijn vastgesteld.

De dag na de opening deed deze krant uitgebreid verslag:

Gisteren voormiddag ongeveer ten elf ure had alhier, onder grooten toevloed van nieuwsgierigen, de plegtige opening plaats voor het gedeelte van den tramway van het station tot aan de Nieuwbrug. Een aantal genoodigden, waaronder eenige raadsleden, de president en secretaris van de kamer van koophandel en fabrieken te Dordrecht, afgevaardigden der Exploitatie-maatschappij, tal van ingenieurs en plaatselijke autoriteiten, maakten in twee rijtuigden dezen proefrid mede, die met het beste succes werd volbragt. Het dagelijks bestuur, dat eveneens voor deze gelegenheid was uitgenoodigd, had doen weten dat het daaraan geen deel kon nemen [overigens zonder opgave van reden!]. Ten 1 ure vereenigden zich de genoodigden in de voor deze gelegenheid sierlijke gedecoreerde zaal van den heer Ponsen, aan een déjeuner-dinatoire, hun door de concessionarissen aangeboden. De eereplaats aan tafel was den president der kamer van koophandel, mr. A. Blussé, aangeboden, die dezelve welwillendheid aanvaardde en de rij der toasten opende met een kort en hartelijk woord op het welslagen der nieuwe onderneming. Deze toch leidt tot gemeenschappelijk belang, het beste middel tot toenadering, en eene schrede op den



Afb. 2.8 Een tram passeert de Visstraat ter hoogte van de Korte Breestraat op weg naar het Bagijnhof omstreeks 1910, (foto H. Tollens).



Afb. 2.9 Tramwagen 118 steekt omstreeks 1895 de Voorstraat over om de Visbrug op te rijden. Deze brug was al een keer verbreed, maar zou in 1902 zijn huidige afmetingen krijgen. (foto W. Meijers)

weg, die wellicht later voert tot vereenzelviging in vrijgevig handelsbegrippen en handelswetgeving tussen twee natiën, die dezelfde geschiedenis en daaruit geleerd hebben hetzelfde devies in haar wapenschild te voeren. Na hem werden nog hartelijke toespraken gehouden door de heeren Gerlach, Hardenbroek, Delhez (vooral deze onder luiden bijval), van der Kloes en anderen, waarop namens de concessionarissen door de heeren Mertens, Finet, Lebègne en Louis geantwoord werd.

Ten 3½ uur eindigde deze vriendschappelijke zamenkomst en werden de genoodigden uit de stad per tram teruggevoerd.

Ten halfeen werd de dienst voor het publiek geopend, dat daarvan zoo druk gebruik maakte, dat bij geen enkele rid op een der beide rijtuigen eene plaats onbezet bleef en ten vijf ure, toen de dienst voor dezen dag gesloten werd, doordien een der paarden langer dienst weigerde, tal van nieuwsgierigen, die ook zoo gaarne nog deel hadden genomen aan een pleziertogtje langs de straten, die hier en daar met vlaggen versierd waren, teleurgesteld huiswaarts moesten keren, in de hoop bij eene volgende gelegenheid dit verlangen te bevredigen.

Nog voor de officiële opening van de lijn, die eerst op 16 november 1879 zou plaatshebben, maar uitgesteld moest worden tot zondag 23 november, doordat slecht weer, vorst en sneeuw het werk hadden vertraagd, stonden er ingezonden stukken in de Dordrechtsche Courant, namelijk over het belangrijke vraagstuk, of ter ere van de ingebruikneming van het nieuwe vervoermiddel al dan niet de vlag moest worden uitgestoken en, zo ja, of dit dan de nationale dan wel de Dordtse vlag moest zijn.

Een paar maanden na de opening klom iemand anders in de pen om een lans te breken voor de door de tram van een gedeelte der Groenmarkt verdreven groentevrouwtjes. Deze kwamen met karren van buiten de stad, vooral uit Zwijndrecht, en brachten op de Groenmarkt hun waar aan de man, terwijl om hen heen de grote rieten manden met groente op het wegdek stonden uitgestald.

De Dordtenaren vonden het maar lastig dat er bij het Scheffersplein niet met een bord werd aangegeven, of de tram al gepasseerd was. Een verzoek daartoe werd echter niet ingewilligd.

Pas op zondag 11 januari 1880 kwam met de ingebruikname van het gedeelte Nieuwbrug – Merwekade de hele lijn in exploitatie en het materieel van de maatschappij werd voor dat doel vermeerderd met een rijtuig en twee paarden, zodat het toen bestond uit drie rijtuigen en vijf paarden; kort daarna waren er zelfs zes paarden. Het personeel bestond uit een controleur, vier koetsiers en vier conducteurs onder leiding van een directeur. Op 15 november 1879 werd de heer F.H. Meletto, die ook in dienst was bij de spoorwegen in Dordrecht, als directeur aangesteld, maar aangezien de spoorwegen bezwaren hadden tegen deze nevenfunctie, werd hij op 1 maart 1880 opgevolgd door de heer A.J. Verreijnt.

De totale lengte van het traject bedroeg 1.800 meter en werd met een gemiddelde snelheid van slechts 10 km per uur bereden. Bij beide eindpunten ontbrak een keerslus, zodat het paard daar aan de andere kant van de tram weer werd vastgemaakt, waarbij telkens na een aantal ritten de paarden bij het station werden verwisseld en in de remise werden verzorgd in afwachting van hun volgende inzet.

Afb.2.10 De dienstregeling van de paardentram in april 1910. Een jaar eerder was voor de spoorwegen de Amsterdamse tijd ingevoerd, maar de paardentram gebruikte deze tijdsaanduiding al vanaf het begin in 1879, (S.A.D. 489-21359).

Paardentramweg DORDRECHT. (Amsterdamsche tijd).

TRAMDIENST.		SPOORWE GDIENST.												TRAMDIENST.			
Vertrek Groot- Hoofd.	Aan- komst Station.	Aankomst en Vertrek der treinen te Dordrecht.												Vertrek Station.	Aan- komst Groot- Hoofd.		
		Rotterdam.						Gorinchem.									
		van		naar		van		naar		van		naar					
		A.		V.		A.		V.		A.		V.					
7 50	8.—			8.13				8.20				8.19		7 40	7 50		
7 58	8.03	8.09								7.47		8.19		7 43	7 58		
8.14	8.24	8.17												8.04	8.14		
														8.12	8.22		
Van 8.04 tot p. m. 10.20 voorm. dienst om de 8 minuten.																	
10.30	10.40	10.40		11.16				11.16		10.29				10.28	10.38		
10.38	10.48					11.23		11.24						10.44	10.54		
10.56	11.06	11.13						11.24						10.54	11.04		
11.06	11.16													11.14	11.24		
11.24	11.34													11.22	11.32		
11.32	11.42													11.44	11.55		
11.42	11.52													11.53	12.03		
11.52	12.05	12.05		12.13		12.02				12.11		12.27		12.12	12.22		
12.06	12.16	12.13		12.36										12.28	12.38		
12.22	12.32	12.23												12.37	12.47		
12.39	12.49													12.52	1 02		
12.47	12.57							1.14						1.12	1 22		
1.04	1.14	1.10		1.18		1.14				1.10		1.44		1.20	1 30		
1.22	1.32			1.29										1.42	1 52		
1.36	1.46	1.42												1.50	2.—		
1.52	2.02													2.05	2 15		
2.07	2.17													2 33 1/2	2 31		
2.15	2.25			2.13										2 39	2 49		
2.31	2.41													2 57	3 07		
2.59	3.09													3 07	3 17		
Van 2.37 tot p. m. 8.25 nam. dienst om de 8 minuten.																	
8.30	8.40													8.20	8.30		
8.46	8.56													8 36	8 46		
9.02	9.12													8 54	9 04		
9.20	9.30	9 53		10.05		10.01						10.01		9 10	9 20		
10.—	10.10			10.15						10.13				9 40	9 50		
10.45	10.55			10.26						11.14				10 35	10 45		
11.15	11.25	11.08		11.20				11.11				11.20		11 05	11 15		



Afb. 2.11 Tramwagen 119 passeert in 1908 de in 1902 opnieuw verbrede Visbrug in de richting van de Groenmarkt, links de Waalse kerk, (foto S.A.D.).

Om niet persoonlijk aansprakelijk te zijn, gaven de concessionarissen al spoedig aan B. en W. te kennen de exploitatie te willen overdoen aan een in Brussel te vestigen N.V. Tijdens de raadsvergadering van 2 december 1879 werd de overdracht goedgekeurd van de concessie tot aanleg en exploitatie van paardenspoorwegen⁴ in deze gemeente aan de *Société anonyme Belge des Tramways de Dordrecht* (T.D.), waarin met name de heer Finet een aanzienlijk belang had. In dezelfde vergadering viel het besluit, dat de Visbrug niet werd opengesteld voor andere rijtuigen.

Bovengenoemde onderneming noemde zich in Nederland *Dordrechtsche Tramweg-onderneming* en na 1883 *Dordrechtsche Tramwegmaatschappij*.

In de beginjaren van de paardentram gebruikten de meeste plaatsen nog een eigen tijdsaanduiding, de plaatselijke zonnetijd. Voor Dordrecht was dit gelet op de geografische ligging gelijk aan de Amsterdamse Tijd. Door de opkomst van snellere en internationaal georiënteerde vervoers- en communicatiemiddelen was een uniforme tijdrekening noodzakelijk. Daarom werden de spoorwegen en telegraafdiensten in Nederland wettelijk verplicht vanaf 1 mei 1892 de West-Europese Tijd, de zogenaamde Greenwich Tijd, aan te houden. Deze Greenwich Tijd liep twintig minuten achter op de Amsterdamse Tijd, zodat in iedere gemeente minimaal twee maar soms zelfs drie verschillende tijdsbepalingen werden gebruikt wat tot veel verwarring leidde (zie de kadertekst).

⁴ Meervoud, want er is steeds van uitgegaan, dat het aantal paardentramlijnen in Dordrecht zich geleidelijk zou uitbreiden, wat nooit is gebeurd.

De dienstregelingen van de paardentram vermeldden dan ook nadrukkelijk, dat de tijden volgens de Amsterdamse Tijd waren aangegeven. Jarenlang hing in het café-gedeelte van Ponsen een klok met twee grote wijzers, waarvan de zwarte de *stadstijd* (Amsterdamse Tijd) aanwees en de rode de *spoortijd* of spottend de *grindpadtijd* (Greenwich Tijd), (S.A.D. 489-24209). De klokken in de wachtkamers van het station en in de stationsrestauranten gaven echter alleen de Greenwich Tijd aan. Buitenlandse bezoekers snapten niets van deze eigenaardige toestand en noemden de Nederlanders daarom wel de Chinezen van Europa. Hieraan kwam een einde door de invoering van de *Wet Eenheid van Tijd* op 1 mei 1909, waarbij de Amsterdamse Tijd als uniforme tijd werd ingevoerd; dus ook voor de spoorwegen.

Op 17 mei 1940 verving de Duitse bezetter dit door de *Midden-Europese Tijd*, die ook in Duitsland werd gebruikt en die veertig minuten voorliep op de Amsterdamse Tijd. Die toestand bleef na de oorlog bestaan tot op de dag van vandaag.

In 1907 beschreef een reiziger de situatie rond Venlo in het vakblad voor horlogemakers *Christiaan Huygens* als volgt:

Bijtijds bij de tijd !!

‘Onlangs vertrok ondergeteekende uit een plaatsje over de grens te 12.11 Duitse tijd en arriveerde te Venlo 11.42 spoortijd; de torenklok te Venlo stond op 12.07. Mijn trein naar Amsterdam vertrok 3.42; de vier uur welke ik had, wilde ik besteden voor een uitstapje naar Tegelen.

De tram naar Tegelen stond reeds bezet met publiek voor het station. ‘Hoe laat vertrek je, conducteur?’ ‘Te 12.50, mijnheer.’ ‘Nu, dan ga ik nog een half uurtje de stad in.’ ‘Pardon, mijnheer, wij gaan nu, het is al over tijd.’ ‘Maar het is toch pas 11.52?’ ‘Jawel, maar wij rekenen Duitse tijd.’

‘Conducteur, ik moet te 3.42 spoortijd naar Amsterdam.’ ‘Kan ik terug rijden, of moet ik lopen?’ ‘Niet nodig, mijnheer, te 3.40 gaan wij van Tegelen en dan is U zoowat 3.30 aan het station.’

Jawel, 3.40 vertrekken, 3.30 aan het station, houd nu je hoofd maar bij elkaar. Wat wonder, dat de gemoedelijke conducteur de helft der passagiers moest inlichten, hoe laat het vertrek en aankomst te Venlo was in Duitschen tijd, spoortijd en Venloschen tijd. Zal dit beter worden met eenheid van Tijd, vooral als het Amsterdamschen Eenheidstijd wordt?’

2.2 De overname door de R.T.M.

Een financieel bloeiend bedrijf zou de Dordtse paardentram nooit worden, ook al werden er gemiddeld zo’n 100.000 passagiers per jaar vervoerd. De eerste vier jaar waren de reizigers best tevreden over de dienst, maar in 1884 begonnen de klachten over het materiaal. De maatschappij was wel bereid de situatie te verbeteren, maar door geldgebrek moest de gemeente bijspringen door een deel van de borgsom ter beschikking te stellen. Er waren veel klachten, zoals die van 11 januari 1886, waarin



Afb. 2.12 Tramwagen 120 kruist omstreeks 1910 de Voorstraat op weg naar de Visstraat. Zowel links als rechts van de tram is een hondenkar te zien. De meisjes onderaan de foto haasten zich met hun poppenwagens naar de overkant, (foto H. Tollens).

er over werd geklaagd, dat bij enigszins zware sneeuwval de dienst eenvoudig een paar dagen werd stopgezet!

De gemeente kwam de Belgische concessionarissen opnieuw tegemoet door de jaarlijkse betaling in dat jaar niet op te eisen op voorwaarde, dat de eerdergenoemde borden aan het Scheffersplein alsnog geplaatst zouden worden.

In februari 1887 werd weer een deel van de borgsom gebruikt om verbeteringen door te voeren en de jaarlijkse bijdrage hoefde opnieuw niet te worden voldaan. In dat jaar werd ook het oude plan uitgevoerd om de toegang tot de Visbrug te verbreden door het afbreken van enkele huizen.

Het ging de maatschappij financieel nog steeds niet voor de wind. Ook ondervond de paardentram vanaf juli 1885 enige concurrentie van de hotelomnibusdienst van de heer Ponsen. Deze verbond eveneens het station met de Merwekade, maar via een andere route, namelijk Stationsweg, Singel, Sint Jorisweg, Steegoversloot en de Voorstraat.

Toen in 1888 de Johan de Wittstraat opnieuw bestraat moest worden, kon de maatschappij daaraan niet meebetalen hoewel zij dat op grond van de vergunning wel verplicht was. Volgens een andere voorwaarde uit de concessie moesten de paarden en de rijtuigen maandelijks worden gekeurd, waarbij regelmatig gebreken werden geconstateerd. De gemeenteraad sprak in 1889 van een onhoudbare toestand.

Op 12 december 1890 startte de heer Ponsen ook een paarden-omnibusdienst van het Scheffersplein naar de Noordendijk ter hoogte van de huidige Jager- en Wind-



Afb. 2.13 Vijftien jaar nadat deze foto werd gemaakt in 1909 zou de Visbrug uitgroeien tot een knooppunt van autobuslijnen. Op de achtergrond het pand *De Gulden Os* uit circa 1520 dat nu een onderdeel is van de hoofdbibliotheek, (foto H. Tollens).

hondpolder. Dit gebied had toen voor de Dordtenaren dezelfde functie als nu de Merwelanden. Het was mogelijk te recreëren langs het water van de daar aanwezige balkengaten en kreken en 's winters was er volop gelegenheid voor ijspret. Voor deze uurdienst had de heer Ponsen van de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij in liquidatie een 18-persoons omnibus gekocht. Hij hoopte eigenlijk deze omnibus te mogen inzetten op de lijn Station – Scheffersplein en misschien door te trekken naar het Groothoofd mocht de paardentram worden opgeheven. Hij speelde zelfs al met de gedachte van een tweede lijn Station – Blaauwpoort (Zwijndrechtsche veer). Deze plannen gingen echter niet door, waarna de omnibus weer van het toneel verdween.

In verband met financiële moeilijkheden bij de T.D., de vele klachten en de regelmatig optredende ontsporingen door de slecht aangelegde rails, hetgeen een daling van de opbrengsten ten gevolge had, besloten de aandeelhouders op een algemene vergadering in oktober 1890 de maatschappij te liquideren. Dat die opbrengsten inderdaad in de loop der jaren sterk terug liepen, moge blijken uit het onderstaande overzicht.

Jaar	Aantal passagiers	Opbrengst in guldens
1880	122.517	12.251,70
1881	92.794	9.279,40
1882	98.820	9.882,00
1883	97.688	9.766,20
1884	87.365	8.538,50
1885	73.565	7.451,50
1886	68.162	6.630,10
1887	85.621	6.063,55
1888	—	—,—
1889	67.374	6.477,50

De gemeenteraad had in de vergadering van 17 juli 1890 al besloten bij de maatschappij tot exploitatie van de paardenspoorweg aan te dringen op aanvulling van het waarborgfonds. Tijdens de raadsvergadering van 7 augustus nam de raad echter het besluit de zaak aan te houden na een mededeling van de voorzitter omtrent een eventuele liquidatie van de maatschappij.

Dat de Dordtse bevolking het toch zou betreuren als de paardentram er niet meer zou zijn, valt op te maken uit het Dordrechtsh Nieuwsblad van 4 oktober 1890:

Velen zullen er gewis gevonden worden, die dit besluit zullen betreuren en nog meer, die het ongerief van de opheffing der Dordrechtsche Tramlijn zullen ondervinden, tenzij een vermogende ingezetene of een nieuwe maatschappij mocht kunnen besluiten tot de overname van de concessies en de lijn.

Een andere maatschappij was hier inderdaad in geïnteresseerd. Op 23 december deelde de voorzitter tijdens de raadsvergadering het volgende mee over een mogelijke overname van de concessie door de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij:

Meerdere malen heeft het Gemeentebestuur met de Maatschappij haar liquidatie besproken en de beëindiging van de concessie. Telkens werd echter door de Maatschappij aangevoerd dat er over de overname onderhandelingen werden gevoerd of gevoerd zouden gaan worden. Bij deze onderhandelingen was ook betrokken de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, een maatschappij die behalve de paardenspoorweg te Rotterdam ook die te Leiden met gunstige uitslag exploiteert. De directeur was bereid de concessie voor de exploitatie van de paardenspoorweg voor zijn Maatschappij over te nemen, wanneer ze op sommige punten werd gewijzigd:

- 1. Dat geen kosten der bestrating ten laste van de Maatschappij zullen komen en alleen, bij eventuele herstellingen aan de weg, het **uitbreken** der bestrating voor haar rekening zal blijven.*
- 2. Dat de duur der concessie zal worden verlengd tot ultimo december 1918.*
- 3. Dat de verplichting tot het betalen van een retributie aan de Gemeente zal vervallen.*
- 4. Dat vergunning verleend zal worden om de lijn Nieuwbrug – Voorstraat – Merwekade te vervangen door een lijn Wijnstraat tot aan- en door de Groothoofds-poort (S.A.D. 6-35).*

Deze eisen kwamen Burgemeester en Wethouders niet onredelijk voor. Na enige discussie machtigde de gemeenteraad het gemeentebestuur de onderhandelingen met de R.T.M. onder bovengenoemde voorwaarden af te ronden.



Afb. 2.14 Twee trams passeren elkaar op de Groenmarkt bij het Scheffersplein omstreeks 1905. Tramwagen 119 is op weg naar het station, (foto S.A.D.).

Hoewel het er dus even naar uitzag dat Dordrecht zijn paardentram na ruim elf jaar zou verliezen, werd op 31 december 1890 in de plaatselijke bladen bekendgemaakt dat de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij de concessie en de lijn had overgenomen. Zo kwam op 7 januari 1891 de lijn in het bezit van de R.T.M., die het als haar eerste taak zag de slecht aangelegde trambaan te vervangen en het nieuwe tracé door de Wijnstraat en de Groothoofdspoort aan te leggen, waardoor de totale lengte van de lijn werd ingekort tot 1.624 meter. De nieuwe route werd in gebruik genomen op 14 juni 1891, de datum waarop de nieuwe dienstregeling van kracht werd. De tramlijn volgde nu dus de hele Wijnstraat.

De houten remise werd vervangen door een stenen gebouw met een L-vormige plattegrond. De vleugel, die naar het Stationsplein was gericht, de eigenlijke remise, had net als haar voorganger twee deuren waar de tramwagens doorheen reden. Het gedeelte, dat met zijn gevel naar de Burg, de Raadtsingel wees, was de paardenstal met ruimte voor zeven paarden en daarboven een hooizolder. Deze gevel had in het midden een staldeur en daarboven een nog hogere deur om het hooi op de zolder te kunnen opslaan. Links en rechts van deze laatste deur staken heel toepasselijk twee natuurstenen paardenhoofden uit de muur. Dit gebouw zou de paardentram ruim zestig jaar overleven.

Tussen 1927 en 1935 gebruikte Fa. Van Twist de stal voor de paarden van haar huurrijtuigen, die op hun beurt een plekje hadden in de stalhouderij aan de Stati-



Afb. 2.15 Omstreeks 1915 rijdt een tram op de Groenmarkt bij het Scheffersplein in de richting van het Groothoofd, (foto H. Tollens).



Afb. 2.16 De paardentram in de Wijnstraat omstreeks 1910 met op de achtergrond de toenmalige Openbare Leeszaal en Bibliotheek, (foto H. Tollens).

onsweg naast hotel Ponsen. Het remisegedeelte diende als opslagplaats voor allerlei materiaal. Omstreeks 1935 werd het hele gebouw door Fa. Van Twist in gebruik genomen als garage voor de taxi's van haar bedrijf Twitax, een naam die in grote letters prijkte boven de deuren aan de kant van het Stationsplein. De taxichauffeurs noemden dit gebouw nog jarenlang de *stal* ter onderscheiding van de garage van Van Twist aan de Burg. de Raadtsingel waar ook een deel van de taxi's stond. Het gebouw werd pas begin van de jaren tachtig van de 20ste eeuw gesloopt, waarmee de laatste tastbare herinnering aan de paardentram verdween.

Op 14 juni 1891 kon een meer geregelde dienst worden ingesteld en het aantal ritten werd uitgebreid van 68 naar 178 per dag. De overgenomen rijtuigen werden, na gereviseerd te zijn, in het R.T.M.-wagenpark genummerd met 118, 119 en 120. Ter aanvulling werden nog een open en gesloten rijtuig uit Rotterdam naar Dordrecht overgebracht, de rijtuignummers 48 en 92. Aanvankelijk bleven de rijtuigen in Dordrecht, maar later werden zij herhaaldelijk verwisseld en ook in Rotterdam en zelfs in Leiden gebruikt, terwijl Rotterdamse rijtuigen naar Dordrecht kwamen. De gesloten rijtuigen 2, 23, 24, 28, 29, 63, 92, 118, 119, 120 en 135 hebben in elk geval in Dordrecht gereden, aangezien hiervan afbeeldingen bestaan. 's Zomers werd er vaak met open trams gereden waaronder de rijtuigen 48, 161 en 162. De rijtuigen waren alle van het Beynes-type en hadden een zitplaatscapaciteit van veertien personen.

De benodigde rijtijd van het station naar het Groothoofd was tien minuten, terwijl met een frequentie van acht minuten werd gereden. Om volgens deze dienstregeling

te kunnen rijden, moest er bij elk van de twee wisselplaatsen (Johan de Wittstraat en Scheffersplein) gekruist worden met een tegemoetkomende tram, waarbij zoals overal gebruikelijk was, links werd aangehouden. Op de laatste wisselplaats voor een eindpunt moest een tram dus na acht minuten weer teruggekeerd zijn. Bij het eindpunt aan het Groothoofd was in de dienstregeling geen wachttijd opgenomen, maar bij het eindpunt aan het station was in een oponthoud van vier minuten voorzien in verband met het eventuele verwisselen van paarden. Daarom lag de wisselplaats Johan de Wittstraat maar 300 meter van het eindpunt station af, terwijl de afstand Scheffersplein – Groothoofd 600 meter bedroeg. Tussen de twee wisselplaatsen was de afstand 725 meter.

Volgens het jaarverslag van 1892 bestond het personeel uit negen beambten. Hoewel de lijn niet veel winst opleverde, waren de inkomsten na de overname door de R.T.M. duidelijk gestegen, zoals valt op te maken uit de volgende tabel.

Jaar	Aantal passagiers	Opbrengst in guldens
1891	88.540	8.729,99
1892	106.054	10.584,02
1893	112.359	11.148,66
1894	111.573	11.075,73
1895	115.821	11.489,93
1896	111.548	11.068,50
1897	168.615	16.755,73
1898	117.109	11.636,79
1899	119.836	11.901,19

Op 1 maart 1893 werden abonnementen en schoolkaarten ingevoerd, terwijl in 1902 een tariefsverlaging plaatsvond, namelijk van 10 naar 7½ cent, waardoor het aantal vervoerde passagiers toenam. Ook in juni 1906 zou een tariefsverlaging hebben plaatsgevonden. De gemiddelde dagopbrengst was zo'n 30 gulden, wat neerkwam op een gemiddelde van ruim twee passagiers per rit. Op de slechtste dag in 1892 werden er slechts 12 passagiers vervoerd met een opbrengst van f 1,27.

Tot 1919 bleef de paardentram door Dordrechts straten sukkelen. Af en toe hobbelde ze wel eens uit de rails of kon een paard, als de wagen bij uitzondering vol was, deze niet tegen de helling van de Johan de Wittbrug optrekken. Levensgevaarlijk was elke doortocht van een tramrijtuig door de Groothoofdspoort, maar hier is voor zover bekend nooit een ongeluk gebeurd, waarschijnlijk als gevolg van de geringe snelheid waarmee de trams de poort passeerden. Ernstige ongelukken deden zich nergens voor met uitzondering van het al eerder genoemde dodelijke ongeval op de oude Visbrug, dat de aanleiding vormde voor de verbreding van deze brug.

Dat de gemiddelde snelheid laag was, bleek ook uit de Dordtse versie van een in de eerste periode van de paardentrams in Nederland gezongen liedje:

Zeg jongens, gaat op zij,
De Tramway komt voorbij,
Hij rijdt in een kwartier
Van Ponsen naar Boudier⁵.

2.3 De opheffing

In de oorlogsjaren van 1914-1918 kreeg de maatschappij met tal van moeilijkheden te kampen. Volgens het jaarverslag van 1917 werd er ernstig met ondervoeding van de paarden gesukkeld. Hoge prijzen voor het eten van de paarden tijdens de mobilisatie veroorzaakten een exploitatietekort. Het volgende gedichtje in de Dordrechtsche Courant geeft wel een beeld hoe de paarden er in die oorlogsjaren hebben uitgezien:

‘Jaren heeft een tram gereden
Van de stoomboot naar het spoor:
Dat ging op een sukkeldrafje
Met een halfsleets paard er voor.
Dat de weg, die het moest volgen,
Duid’lijk zichtbaar volgen kon,
Want zij reed maar heen en weder
Van Boudier naar ’t station’.



Afb. 2.17 Vóór de afsluiting van het Haringvliet stond bij hoog water het noordelijke deel van de binnenstad regelmatig blank. Ook de paardentram ondervond daar hinder van zoals hier in de Wijnstraat omstreeks 1905, (foto S.A.D.).

⁵ Boudier was in die tijd de eigenaar van hotel Bellevue naast de Groothoofdspoort. In 1750 bezat een Fransman, Jean Boudier, op die plaats al een hotel Boudier.

De moeilijkheden met de voeding en het onderhoud van de paarden verhoogden de exploitatiekosten zodanig, dat de maatschappij bij de gemeente Dordrecht een verzoek om een jaarlijkse subsidie van *f* 28.000 ($\approx$ € 12.700) indiende, maar de gemeente wilde niet verder gaan dan een subsidie van *f* 10.000 per jaar. Dit vormde de aanleiding om de tramlijn, als zovele in het land, na afloop van de concessietermijn te liquideren. Op 15 maart 1919 werd de laatste rit door de R.T.M. gereden en zat de stad weer zonder openbaar vervoer, maar niet voor lang.

In 1919 maakten over het tijdvak 1 januari tot en met 15 maart 23.352 reizigers gebruik van de tram, wat aan inkomsten *f* 1.725,37½ opleverde. Er werden 10 abonnementen en schoolkaarten uitgegeven, die gezamenlijk *f* 26,25 opbrachten. Het totale bedrag door personenvervoer ontvangen was dus *f* 1.751,62½, terwijl dit over het hele jaar 1918 *f* 10.145,57½ bedroeg. Het bagagevervoer bracht *f* 10,90 op tegen *f* 76,30 over heel 1918. Aan diversen werd ontvangen *f* 2.187,60. De totale ontvangsten bedroegen dus *f* 3.950,12½ tegen *f* 10.497,84½ in 1918.

Net als in andere plaatsen met een slecht bezette paardentramlijn was in Dordrecht de bijnaam voor dit vervoermiddel de *honderdéén*, waarmee werd bedoeld: 1 koetsier op het voorbalkon, 0 passagiers in de tram en 1 conducteur op het achterbalkon,



Afb. 2.18 De paardentram omstreeks 1895 bij de hoek van de Wijnstraat en de Palingstraat waar zich Pennocks hotel Aux Armes de Hollande bevond, dat rond 1940 plaats moest maken voor nieuwbouw. Rechts ging de tram door de Groothoofdspoort, (foto W. Meijers).

zoals ook valt op te maken uit de volgende ontboezeming van een Dordtse ingezetene in het Dordrechtsch Nieuwsblad van 18 maart 1919:

De Paardetram

'k Zing een lied met droeve stem
op de Dordtsche Paardetram
Honderd(?) jaren ongeveer,
Reed ze daag'lijks heen en weer.
's Morgens vroeg en 's avonds laat,
altijd was de tram op straat.
Was ze leeg of was ze vol,
Nimmer ging ze nog op hol.
Zelden heeft men ook gehoord,
Dat ze ergens was ontspoord.
Sneller dan een wandelaar gaat,
Ging de tram steeds over straat.
Van 't station tot aan Boudier,
Duurde nog geen drie kwartier.
Daarom vond de vreemdeling,
Onze tram zo'n nuttig ding.
Maar ook ied're Dordtenaar,
Keek er met bewondering naar.
'k Vond het daarom steeds gemeen,
als men sprak van 'Honderd-Een'.

Menigeen ziet tot zijn spijt,
Dat de tram nu niet meer rijdt.
Daarom vraagt thans heel de stad:
'Paardetram, toe blijf nog wat!'

In de Dordrechtsche Courant verscheen een afscheidsgedicht. Het was een verzoekschrift van het oudste dienstdoende paard van de tram, mede namens zijn maats gericht aan de gemeenteraad. Het is echter, voorzover bekend, nimmer in de raad behandeld en er is geen beschikking op gevolgd!:

Zoo, acht'bre Heeren van den Raad,
Staan wij, vanavond dan op straat.
Wij wenden ons tot U in nood,
Want nergens, waar men hulp ons bood.



Afb. 2.19 Tramwagen 29 komt omstreeks 1905 uit de Groothoofdspoor aan de stadszijde. Links Pennocks hotel Aux Armes de Hollande, (foto W. Meijers).

Van werklust hebben wij geblaakt
En nu wordt onze dienst gestaakt.
Deez' avond, na de laatste rit
Gaaf uit ons echter alle pit.

Wij zullen Dordt moeten verlaten
En niet meer sjouwen in zijn straten.
Wij zullen niet meer hooren bellen
En wat dat is, kan ik niet vertellen.

Wij staan gewoonweg op de keien.
De tram kunnen wij niet meer rijden.
Wij weten niet meer wat te doen,
En vragen werk voor ons ransoen.

Wij reden alle vroede vaders
Met hunne dames en mitsgaders.
De fine fleur der burgerij
Vooraf in 't barre jaargetij.

Men was steeds over ons tevreden
En deelde 't onzen menners mede.
Die streken dan een footje op
En streelden ons om nek en kop.

Wij gingen nimmer er van door
En hielden steeds het rechte spoor.
Al werd 't rantsoen ook nog zoo klein
Wij trokken daarom niet de lijn.

Ziehier, o heeren van den Raad
Onze schoone conduite staat.
Wij vragen U eerbiedig werk
Al zijn wij stram, wij zijn nog sterk.

Wij kunnen heel goed karren trekken
Met vuilnis of met and're drekken.
Of wagens sjouwen op de Staart,
Geef ons dus werk van wat voor aard.

Wij willen hier in Dordt dus blijven
Anders: snijdt van ons malsche schijven:
Koopt ons en dan, met breed gebaar
Verwijst ons naar het abattoir.

Brengt over ons de executie
Maar... 't vleesch hier in de distributie.
Wij willen ieder offer brengen,
Als 't moet ons bloed hiervoor zelfs plengen.

Dus, acht'bre Heeren van den Raad,
Deelt ons gauw mede, hoe het staat;
Spreekt tot ons het verlossend woord:
Tot slot: 't welk doende, enzoovoort.

Met het opbreken van de tramrails werd niet direct begonnen, zoals bleek uit de volgende vraag van de heer Den Bandt gesteld tijdens de gemeenteraadsvergadering van 24 juni 1919:



Afb. 2.20 Een zomerrijtuig bij het eindpunt, de aanlegsteiger van de salonraderboten van de Reederij Fop Smit & Co. aan het Groothoofd omstreeks 1909, (foto L. van Es).

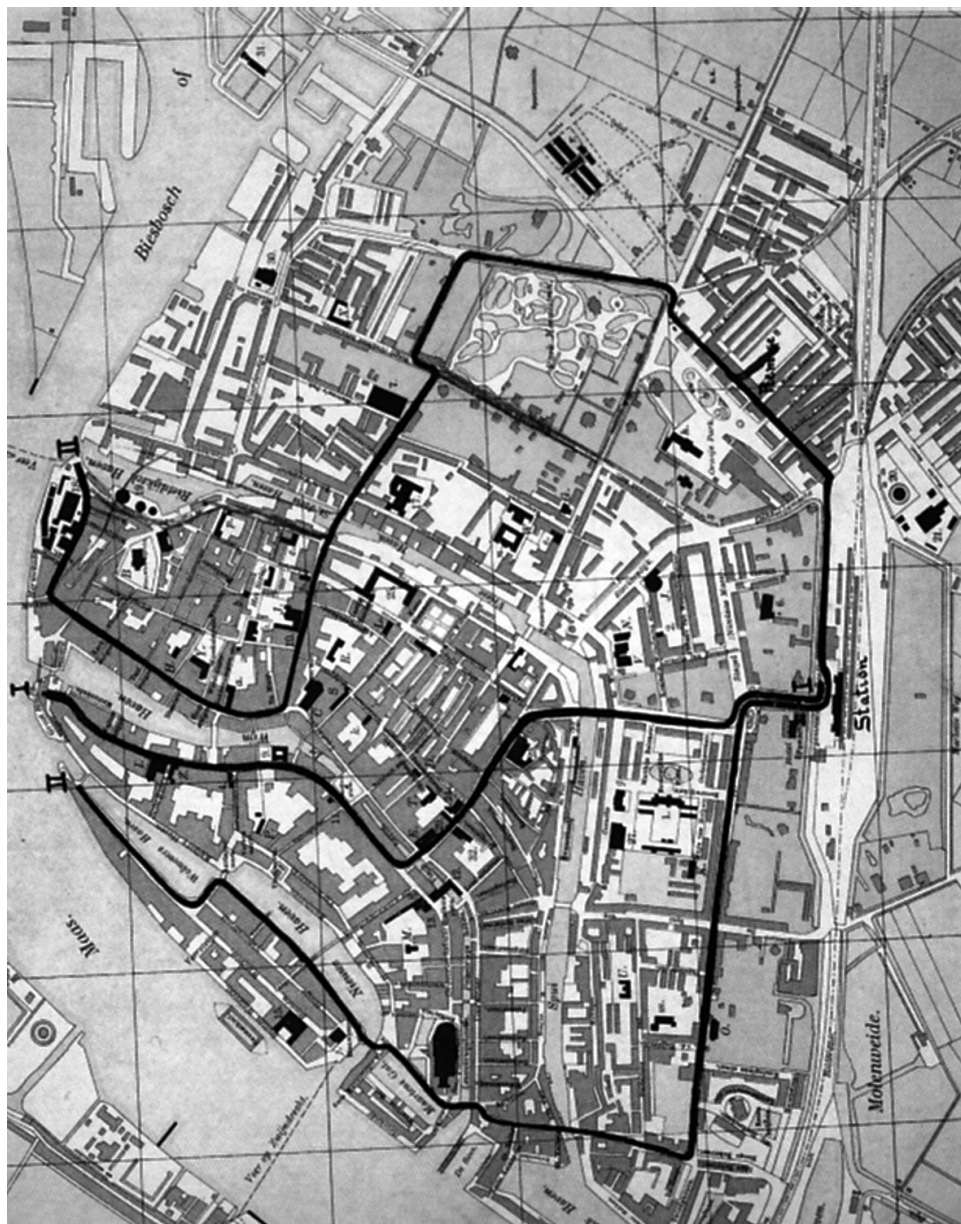


Afb. 2.21 Deze foto werd gemaakt op 15 maart 1919 net buiten de Groothoofdspoor. De paardentram reed die dag voor het laatst. Achter het balkonscherm staat links de conducteur bij de 'riedelbel' met naast hem de koetsier. Rechts staat de chef in lange jas met twee banden om de mouwen, (foto S.A.D.).

Mijnheer de Voorzitter; wij zijn tramloos, maar niet railloos en behalve dat wij niet railloos zijn, is de bestrating langs de rails zeer slecht. Op sommige punten is het zelfs levensgevaarlijk te rijden met een fiets o.a. bij de Schrijversstraat, Tolbrugstraat en bij de wissels. Ik zou willen vragen wanneer de Maatschappij begint de rails uit de straat te halen.

Het antwoord hierop van de voorzitter, burgemeester H.J. Wichers, kon kort zijn: *Daarmee zal zij a.s. dinsdag een aanvang maken* (S.A.D. 6-73).

Bijna 40 jaar had de paardentram sommige straten van de stad levendig, maar ook wel eens enigszins onveilig gemaakt. Zo reed op 15 maart 1919 de paardentram voor het laatst door Dordrechts straten, waarin zij een leegte achterliet, die echter weldra meer dan gevuld zou worden door een toenemend aantal autobussen.



Afb. 3.1 Detail van de plattegrond van Dordrecht uit 1912 met daarop ingetekend de voorgestelde routes I en II voor de gemeentelijke elektrische tram volgens het eerste plan uit 1916 van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid, Departement Dordrecht. (G.P.V. G 931-2).

3 Tramplannen

3.1 *Plannen voor een gemeentelijk elektrisch trambedrijf*

In 1919 stelde de houdster van de concessie voor de paardentramlijn na afloop van de termijn waarvoor zij verleend was, geen prijs op verlenging daarvan, terwijl de gemeente evenmin prijs stelde op overneming van het uit de tijd geraakte vervoermiddel. Er waren trouwens al geruime tijd plannen voor een elektrisch tramnet in Dordrecht, dat door de gemeente zou worden aangelegd en geëxploiteerd. Vanaf 1913 en reeds vroeger waren er allerlei ideeën over een elektrisch tramweganet geopperd. Echter toen de paardentram werd opgeheven waren ook de plannen voor de aanleg van een gemeentelijke elektrische tramweg al vrijwel van de baan. Gelukkig, ook voor de stedelijke financiën, is er nooit iets van terechtgekomen. Er is immers vrijwel geen stad in Nederland waar het centrum zich voor de aanleg van tramlijnen minder leent dan Dordrecht.

Al in 1912 had de gemeente grond aangekocht tussen de Toulonselaan en de Martinus Steynstraat en gereserveerd voor de bouw van een tramremise met de ingang aan de Toulonselaan, die nog tot 1871 ter plaatse de gemeentegrens had gevormd met Dubbeldam. Toen aan het begin van de 20ste eeuw tussen de Toulonselaan en Krommedijk de Transvaalbuurt werd gebouwd, bleef dit terrein dan ook braak liggen.

De meeste raadsleden waren het er over eens, dat het nieuwe industrieterrein op de Staart door middel van een tramlijn over de Oranjelaan met de stad verbonden moest worden. Ook een tram naar het 's-Gravendeelse veer zou de stad ten goede komen volgens een deel van de raad, al twijfelden sommigen of deze tramlijn rendabel zou zijn.

Het eerste project, uit ongeveer 1913, voorzag in de aanleg van niet minder dan vier tramlijnen. Eén lijn zou lopen van het Zwijndrechtse veer naar het station, een tweede van het Groothoofd naar het station langs de route van de bestaande paardentram. De derde zou het Papendrechtse veer met het Wilgenbos verbinden, terwijl de vierde helemaal van de Staart (bij de Prins Hendrikbrug) naar het 's-Gravendeelse veer zou voeren. Deze laatste lijn zou dus, hoewel zij het gemeentelijke grondgebied nergens verliet, toch voor een groot deel een 'buitenlijn' zijn geworden.

In de loop van 1916 en 1917 zagen niet minder dan vijf tramplannen met variaties daarop het licht; drie waren afkomstig van een speciale commissie bestaande uit gemeenteraadsleden, twee van een afzonderlijke tramcommissie, ingesteld door het Departement Dordrecht der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid. In de gemeentelijke historisch-topografische atlas bevindt zich nog een tweetal plattegronden van de stad waarop die tramplannen nader zijn uitgewerkt (G.P.V. G 931-1 en G 931-2).

Het oudste plan van de raadscommissie beoogde het aanleggen van twee tramlijnen, waarvan de ene het station zou verbinden met het Papendrechtse veer, de

andere het Zwijndrechtse veer met de Staart. De route van de eerstgenoemde lijn zou via het Scheffersplein en Wijnstraat zelfs door de Gravenstraat en over de Kuipershaven lopen en vervolgens over het Groothoofd en de Merwekade naar haar eindpunt. Daarbij zou de monding van de Wijnhaven door een nieuw te bouwen brug tussen Groothoofd en Merwekade worden gekruist. Het *kippenbruggetje* zou dan verdwenen zijn, wat trouwens later (1927) toch is gebeurd, zonder dat er een andere brug voor in de plaats is gekomen. Voor deze lijn moest eventueel het pand op de zuidwestelijke hoek van de Wijnstraat en de Gravenstraat sneuvelen, anders zag men geen kans de trams de bocht ter plaatse te laten nemen. De tweede lijn was geprojecteerd vanaf het Blauwpoortsplein, waar het veer naar Zwijndrecht toen aanlegde, naar de Maasstraat op de Staart en wel via de Voorstraat vanaf de Leuvebrug tot aan de Visbrug, Bagijnhof, Vrieseweg en Oranjelaan. Een aftakking zou van de Vrieseweg door de Toulonselaan naar de remise lopen.

In het tweede ‘gemeente’-plan was de aanleg uitgestippeld van niet minder dan drie tramlijnen. De eerste ging van het Papendrechtse veer naar het Zwijndrechtse veer langs een bevallig door de oude stad slingerende route, waarvan o.a. de Merwekade, het Bolwerk, de Boomstraat en de Voorstraat tot de Nieuwbrug deel uitmaakten; dus de oorspronkelijke route van de paardentram tot aan de overname door de R.T.M. werd na ruim vijfentwintig jaar weer in overweging genomen. De twee andere lijnen zouden op het Scheffersplein starten en samenlopen tot het punt waar de Johan de Wittstraat begint. Van daar zou de ene lijn naar het station voeren en verder rechtsaf over de Burgemeester de Raadsingel, de Spuiweg en de Van Strijpsingel tot aan ‘de hobbel van de Hoogt’. De andere zou over het smalle gedeelte van het Bagijnhof gaan en vervolgens over de Vrieseweg en de Oranjelaan naar de Staart.

Het derde plan van de gemeentelijke tramcommissie, omvatte weer twee lijnen, een van het Papendrechtse veer naar de Van Strijpsingel en een van het Zwijndrechtse veer naar de Staart.

Ook de bedoelingen van de tramcommissie van de Maatschappij voor Nijverheid wettigden, hoewel zij indertijd te uit en te na werden besproken, becommentarieerd en bekritiseerd, achteraf niet of nauwelijks een uitvoerige bespreking. Het eerste plan was vrij eenvoudig: het gaf slechts twee tramlijnen aan, waarvan de ene de route van de bestaande paardentramlijn zou nemen, terwijl de andere de Wolwevershaven bij de Damiatebrug via een lus door de stad moest verbinden met het Papendrechtse veer. Behalve misschien een enkele toerist zou waarschijnlijk geen andere passagier dit traject in zijn geheel afleggen aangezien je in een paar minuten van het begin- naar het eindpunt kon lopen. Wie echter toch in een tramwagen van deze voorgestelde lijn zou zitten, kreeg van de oude stad en de buitenwijken ten noorden van de spoorweg in elk geval wat bijzonders te zien. De route zou namelijk de volgende zijn geweest:

Wolwevershaven, Vlak, Nieuwe Haven, Blauwpoortsplein, Engelenburgerbrug, Lange Gelderse kade, Leuvebrug, Prinsenstraat, Sluisbrug, Sluisweg, Van Strijpsingel, Spuiweg, Burg. de Raadsingel (station), Toulonselaan (met aansluiting naar de remise), Groenedijk, Hallincqalaan, Godfried Schalckensingel, Sint Jorisweg, Sint

Jorisbrug, Steegoversloot, Voorstraat, Riedijk, Papendrechtse veer. Het zou dus bijna een ringlijn zijn geworden.

Een variant op dit plan liet het traject in plaats van langs de Groenedijk en de Hal-lincqlaan, vanaf de Toulonselaan langs de Vrieseweg en de Van Hoogstratensingel lopen naar de Sint Jorisweg. Een andere alternatieve route liep vanaf de Sint Joris-brug naar het Papendrechtse veer langs de Vest en de Bleijenhoek en ook de route van de Van Strijpsingel naar het station via de Albert Cuypsingel en de Stationsweg was een andere mogelijkheid.

Een tweede, herzien 'plan-Nijverheid' voorzag in de aanleg van twee lijnen, een van het Groothoofd langs het station naar de Staart en een van het Zwijndrechtse veer langs het Papendrechtse veer; het laatste stuk ging over de Vest en door de Bleijenhoek.

Hoewel in elk van de twee laatstgenoemde plannen één van de tramlijnen een eindpunt had bij het Groothoofd, was het de bedoeling, dat de tramlijn aan de bin-nenzijde van de Groothoofdspoort zou eindigen en niet zoals bij de paardentram aan de rivierzijde. Een elektrische tramlijn onder de Groothoofdspoort door was, in tegenstelling tot Utrecht, waar de elektrische tram onder de Domtoren doorliep, blijkbaar een te groot anachronisme.

Op 25 september 1917 nam de gemeenteraad officieel het besluit een gemeentelijk trambedrijf op te richten in plaats van de toen nog bestaande paardentram, omdat Dordrecht met 54.000 inwoners daar nu groot genoeg voor was. Tijdens de dis-cussies in volgende raadsvergaderingen werd echter met ieder nieuw voorstel het lijnennet verder ingekrompen en aangezien er steeds weer getwijfeld werd aan de haalbaarheid, werd tenslotte het hele plan afgeblazen. Met het inzicht dat een elek-trische tram niet rendabel kon zijn, werd het stuk grond aan de Toulonselaan, dat gereserveerd was voor de remise, weer verkocht en hierop werd in 1926 de Cron-jéstraat aangelegd.

Al met al had de plannenmakerij toch wel erg lang geduurd vond ook de Merwepost van 10 februari 1923:

Haast je toch zoo niet !

Even voor den oorlog
Had de Raad, alhier,
Een electrisch tramnet
Klaar ...maar op papier
En nu tien jaar later
Komen wij in Dordt
Met zijn stadsuitbreiding
Nog een tram te kort;
En op al ons vragen,
Of het gauw geschiedt,
Antwoord de Commissie:
Haast je toch zoo niet!

Met verbazing kun je je nu afvragen waarom dit alles indertijd serieus is overwogen. Straten als de Bleijenhoeck, de Voorstraat, de Gravenstraat en de Sluisweg waren voor elektrische trams volkomen ongeschikt. Ook in bredere straten kon vrijwel nergens dubbel spoor worden aangelegd, maar op de daarvoor meest geschikte of liever gezegd op de minst ongeschikte punten moesten wisselplaatsen worden geprojecteerd met alle daaraan voor een regelmatige uitvoering van de dienstregeling verbonden bezwaren. Steden als Utrecht, Groningen, Arnhem en Nijmegen hebben jarenlang met hun elektrische trambedrijven getobd en daarom valt het gelukkig te prijzen, dat deze plannen niet zijn doorgegaan. Behalve dat het trambedrijf voor Dordrecht een financiële strop zou zijn geworden, zou op vele plaatsen het historische stadsschoon ernstig zijn aangetast.

3.2 Plannen voor een regionale stoomtramdienst

Een minstens even ambitieus plan voor een stoomtramlijn Dordrecht – Hoeksche Waard was al eerder op niets uitgelopen. Op 30 juli 1890 hadden de heren Mestring en Kools, kooplieden en administrateurs te Rotterdam, een concessie aangevraagd bij de gemeente Dordrecht voor het Dordtse trajectgedeelte van een dergelijke lijn (S.A.D. 6-2205). Deze heren hadden ervoor al concessie aangevraagd voor de aanleg en exploitatie van deze stoomtramlijn bij de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Hun plan hield in een stoomtramweg Dordrecht – 's-Gravendeel – Strijen – Middelsluis (met een zijlijn naar Numansdorp) – Klaaswaal – Westmaas – Mijnsheerenland tot aan de tol bij Krooswijk. Hier zou de lijn moeten aansluiten op een ontworpen lijn Barendrecht – Oud-Beijerland – Brielle – Hellevoetsluis.

Door te kiezen voor normaalspoor (spoorbreedte 1.435 mm) in plaats van het voor dergelijke lijnen gebruikelijke smalspoor, was het mogelijk bij het goederenemplacement Dokhaven in Dordrecht goederenwagens met onder andere landbouwproducten uit de Hoeksche Waard uit te wisselen met de Staatsspoorwegen zonder het omslachtige laden en lossen. Als beginpunt van de lijn konden de reeds aanwezige sporen 5 tot en met 8 bij station Dordrecht dienen, waarbij een eenvoudige houten remise van 20 meter bij 8 meter moest worden gebouwd. De tram zou tot aan de Dokweg over de rails van de Staatsspoorwegen lopen. De passagiers konden de overtocht over de Dordtse Kil maken met de bestaande stoombootdienst Thor, maar voor de wagens geladen met goederen, vee, enz. moest dit gebeuren op speciaal daarvoor gemaakte pontons voorzien van rails. In verband hiermee zouden aan beide kanten van de rivier de Dordtse Kil drijvende aanlegsteigers worden gelegd, verbonden door een brug met de vaste wal. Alle hellingen op het traject, bijvoorbeeld bij dijken, moesten minder steil worden gemaakt, namelijk met de stijgingsverhouding 1:60.

De totale kosten waren begroot op f 499.455 inclusief zes tramlocomotieven à f 10.000. Verder kwamen op de begroting onder meer de volgende posten voor:

6 personenwagens I^e en II^e klasse ieder met 52 zitplaatsen à f 3.000
 2 kleine tramwagens elk met 30 zitplaatsen à f 2.000
 4 bagagewagens ingericht voor postvervoer à f 1.500
 4 veewagens à f 1.500
 10 open wagens à f 1.200
 1 houten remise bij station Dordrecht f 3.000
 1 houten remise bij station Numansdorp f 6.000
 volledige werkplaats f 10.000 (≈ € 4.500)
 het maken van 2 drijvende pontons met brug aan de Dordtse Kil f 12.000
 2 ijzeren pontons om beladen wagens over te brengen à f 5.000
 het maken van een veerdam te 's-Gravendeel aan het einde van de Gorsdijk
 f 8.000 of voor hetzelfde bedrag het uitbaggeren van de haven en het verplaatsen van de ligplaats van de stoomboot naar het einde van de haven.
 (S.A.D. 163-7)

Op verzoek van het gemeentebestuur werd de concessie-aanvraag ook beoordeeld door de directeur gemeentewerken, de heer C.C. van Rijsbergen, en hij adviseerde in ieder geval een aantal zaken in de concessievoorwaarden op te nemen. Zo was hij van mening dat de concessionarissen voor hun rekening een geschikte trambrug moesten leggen over de monding van de Papegatshaven (gelegen iets ten zuiden van de Dokhaven aan de Oude Maas), omdat de gemeentebrug over de monding van deze haven niet door de stoomtram mocht worden bereden. Ook vond hij, dat er dagelijks minstens vier trams in beide richtingen moesten rijden met in elke tram minimaal 6 zitplaatsen 1^e klasse en 24 zitplaatsen voor de 2^e klasse-passagiers. Binnen de gemeente Dordrecht moesten er op zijn minst twee haltes voor passagiers komen. Er moesten regelmatig waarschuwingssignalen door bellen worden gegeven en bij uitzondering door de stoomfluit; in geen geval mocht van de stoomfluit gebruik worden gemaakt in de nabijheid van paarden.

Het bovengenoemde plan sneuvelde uiteindelijk doordat de financiering niet rond kwam, maar daarmee was het voornemen nog niet geheel van tafel. Alle in dit plan vermelde plaatsen met uitzondering van 's-Gravendeel kregen namelijk toch een aansluiting op een tramnet, maar die kwam vanuit een andere richting. Kort na 1900 ontwikkelde de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, die sinds 1891 ook de Dordtse paardentram exploiteerde, in een hoog tempo een uitgebreid net van stoomtramlijnen vanuit Rotterdam-Zuid over de Zuid-Hollandse eilanden en Schouwen-Duiveland. Sommige van die lijnen gingen door streken die van oudsher behoorden tot het verzorgingsgebied van Dordrecht als centrumgemeente. Het ging hierbij om het oostelijke en centrale deel van de Hoeksche Waard en het zuidelijke deel van het eiland IJsselmonde, de zogenoemde Zwijndrechtse Waard. De gemeente Dordrecht maakte zich ongerust dat de bewoners van deze gebieden zich voortaan op Rotterdam zouden richten. Het ging om de volgende lijnen:

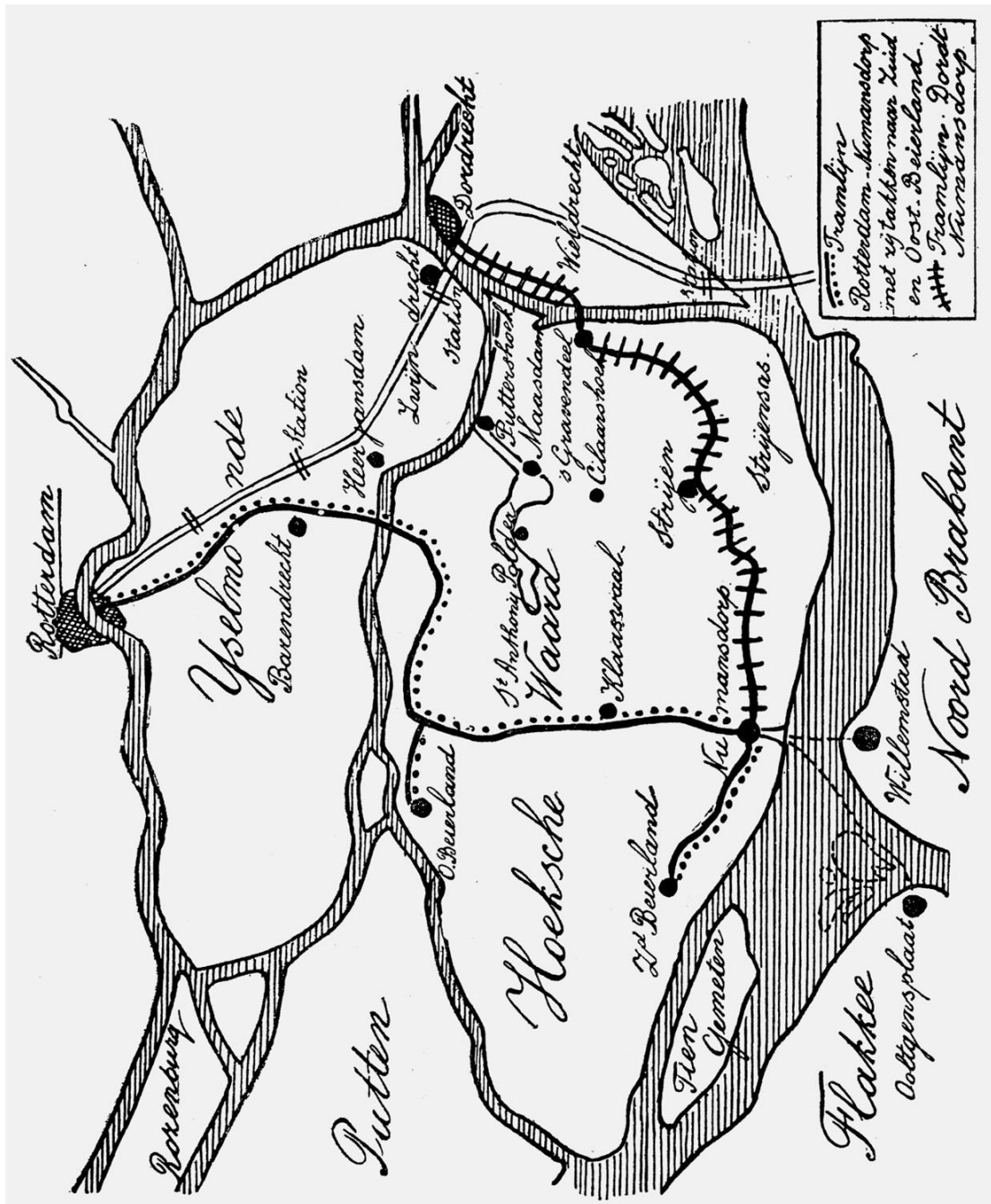
1. Middeldijk – Zwijndrecht (in bedrijf van 1 oktober 1904 tot eind 1941; de lijn werd op last van de Duitsers gesloten en de rails werd gevorderd, omdat deze nodig was bij de aanleg van de Atlantikwal in Oostvoorne). Middeldijk was een splitsingsstation iets ten noorden van de brug over de Oude Maas bij Barendrecht. Hier takte de lijn naar Zwijndrecht af van de hoofdlijn van Rotterdam naar de Hoeksche Waard.
2. Blaaksedijk (splitsingsstation) – Strijen (in bedrijf van 15 juli 1904 tot eind 1957).
3. Blaaksedijk – Krooswijk (splitsingsstation) – Numansdorp (haven) – Zuid-Beijerland (in bedrijf van 15 oktober 1900 tot 4 juli 1957).

De lijn in het westelijke deel van de Hoeksche Waard liep van Krooswijk via Oud-Beijerland, Nieuw-Beijerland en Piershil naar Goudswaard. Het hele net bestond uit smalspoor met een spoorbreedte van 1.067 mm.

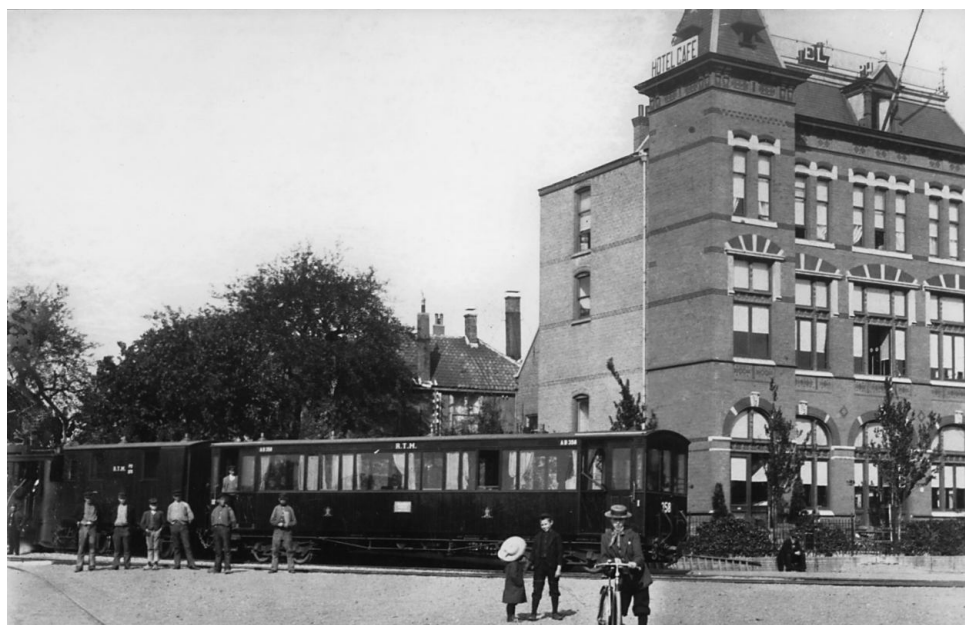
In eerste instantie reageerde Dordrecht op deze tramplannen met het voornemen alsnog de lijn naar Numansdorp aan te leggen, maar nu als gemeentelijke stoom-tramlijn. Deze lijn verbond in ieder geval twee eindpunten van R.T.M.-lijnen, Strijen en Numansdorp, met Dordrecht en door vast te houden aan normaalspoor was uitwisseling van rijtuigen en wagens met de concurrent R.T.M. in die plaatsen niet mogelijk, maar wel met de spoorwegen in het Dordtse station. Bovendien werd gehoopt een graantje mee te pikken van het vervoer van passagiers en goederen via de twee veerdiensten die vanuit Numansdorp eveneens door de R.T.M. werden onderhouden naar respectievelijk Willemstad en naar Zijpe op Schouwen-Duiveland met een tussenstop in Ooltgensplaat op Goeree-Overflakkee.

Van dit plan werd al snel afgezien, enerzijds omdat de gemeenten waar de lijn doorheen liep financieel niet wilden bijdragen, anderzijds omdat de R.T.M. subsidie vroeg aan de gemeente Dordrecht voor de aanleg van de lijn Middeldijk – Zwijndrecht. Immers het feit, dat met deze tramlijn passagiers en goederen werden gebracht tot voor de aanlegsteiger van het veer naar Dordrecht was toch ook een Dordts belang. In deze subsidie-aanvraag zag de gemeente echter een mogelijkheid om een goede tramverbinding te eisen tussen de Hoeksche Waard en Dordrecht via Middeldijk en Zwijndrecht en zo de gevreesde aantasting van het eigen verzorgingsgebied deels af te wenden.

Op 18 mei 1898 ging de gemeenteraad akkoord met een jaarlijkse subsidie van *f* 500 gedurende tien jaren. Even werd nog overwogen deze subsidie te verdubbelen met als argument, dat als Dordt geen of te weinig subsidie zou toekennen, dit door Provinciale Staten kon worden uitgelegd als te weinig belangstelling van Dordtse kant, wat zou kunnen leiden tot het schrappen van de verbinding Zwijndrecht (Veerplein) – Middeldijk. Er werd wel een aantal eisen gesteld, onder andere doorgaande rijtuigen vanuit Numansdorp en Strijen via Middeldijk naar Zwijndrecht en op dit laatste



Afb. 3.2 Schetskaartje uit 1898 van het plan voor een stoomtramlijn Dordrecht-Numansdorp. (G.P.V. M 3361)



Afb. 3.3 De stoomtram van de R.T.M. staat omstreeks 1910 gereed op het Veerplein in Zwijndrecht om te vertrekken naar het splitsingsstation Middeldijk ten zuiden van Barendrecht, waar aansluiting wordt gegeven op de trams naar de Hoeksche Waard en naar Rotterdam, (foto S.A.D.).

traject in elke richting minstens vier trams per dag met in Middeldijk aansluiting op trams van en naar de Hoeksche Waard.

Na de opening van deze lijn bleef de aansluiting en de berichtgeving hierover naar het publiek een voortdurend punt van strijd tussen de R.T.M. en het Dordtse Tramwegcomité, een vaste raadscommissie, die al in de beginjaren van de paardentram werd ingesteld. Zo schreef de voorzitter van dit comité, de heer P.J. de Kanter, in een brief aan de R.T.M. op 3 oktober 1904:

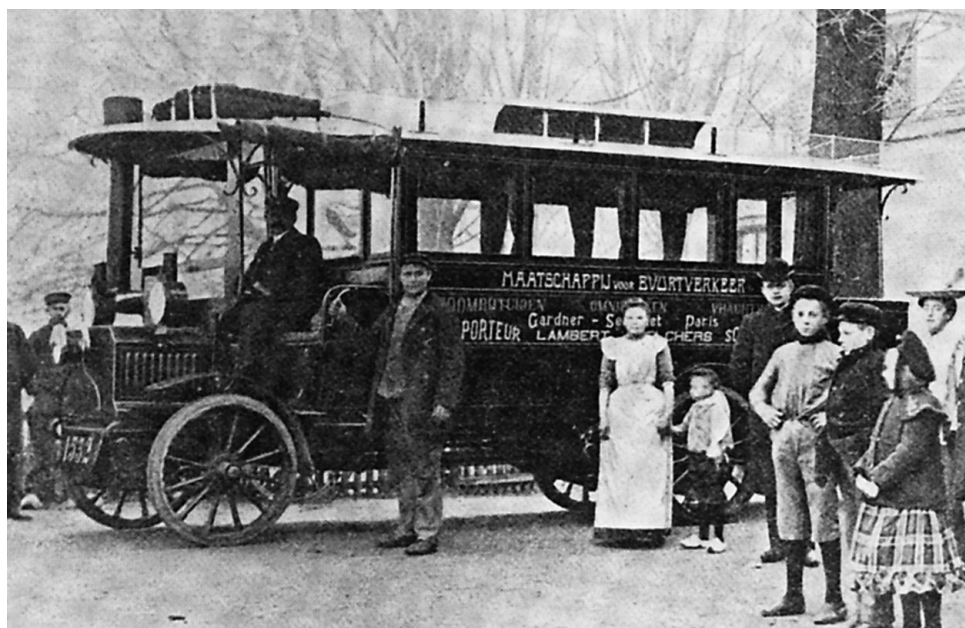
*In plaatselijke bladen viel mijne aandacht op eene advertentie der Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, waarbij zij aankondigt de opening van de Stoomtramlijn Zwijndrecht – **Rotterdam** en de dienstregeling meêdeelt. Als voorzitter van het Dordtse Tramwegcomité kan ik de verzekering geven dat er nooit sprake is geweest van een zoodanige lijn, maar uitsluitend van een lijn Zwijndrecht – **Middeldijk** in verbinding met de trams naar en van de **Hoeksche Waard**.*

En opnieuw inzake de exploitatie van de lijn Zwijndrecht – Middeldijk liet deze voorzitter in een brief van 19 januari 1905 de R.T.M. weten:

Niet op aansluiting der trams van Zwijndrecht op Rotterdam stellen wij prijs, ter wille dezer communicatie is door de gemeente de subsidie niet toegezegd. Daarbij had de gemeente echter uitsluitend het oog gericht op de verbinding van Dordrecht met de Hoeksche Waard. Het grote belang is voor onze gemeente gelegen in zo snel en gemakkelijk mogelijke verbindingen met de Hoeksche Waard. Oponthoud

van trams van een kwartier te Middeldijk wordt te lang gevonden te meer daar de aansluiting naar Rotterdam wel snel plaatsvindt.

Achteraf kan geconcludeerd worden, dat de ontsluiting van de eilanden door het uitgebreide net van tramlijnen door de R.T.M., later aangevuld met een nog fijnmaziger net van buslijnen van dezelfde maatschappij, bij de plaatselijke bevolking heeft geleid tot een sterke oriëntatie op Rotterdam en dat dit deels ten koste is gegaan van Dordrecht als centrumgemeente. De angst van de gemeente Dordrecht was destijds dus terecht.



Afb. 4.1 De stoombus van het Franse merk Gardner-Serpollet die omstreeks 1905 dienst deed op het traject Hardinxveld – Sliedrecht – Papendrecht (veer). Het verwarmen van het water tot de juiste stoomdruk vergde 's morgens vroeg enkele uren. De snelheid van zo'n zwaar voertuig was erg laag, (fotocollectie Grunveld).

4 Particuliere autobusdiensten 1922 – 1956

4.1 De eerste autobusdiensten in Nederland

Bijna tien jaar na de uitvinding van de automobiël vonden de eerste experimenten plaats met een gemotoriseerde opvolger van de paarden-omnibus, de automobiël-omnibus of kortweg autobus. Op 18 maart 1895 werd in Duitsland de eerste motor-omnibusdienst geopend op het traject Siegen – Netphen – Deuz met een Benz-busje met een liggende ééncilinder 5 pk benzinemotor. Hoewel in juli 1895 nog zo'n busje in gebruik werd genomen, vertoonden de wagens zoveel mankementen, dat de dienst al in december van dat jaar werd gestaakt.

De heer H.A. Meyer uit Emmen, die een paarden-omnibusdienst Emmen – Beilen onderhield, stelde op deze lijn op 30 april 1898 één van de eerste motor-omnibussen in Nederland in dienst. Het was een Daimler-bus met 16 zitplaatsen en een tweecilinder 10 pk motor, waarmee de afstand van 32 km tweemaal per dag in 2½ uur werd overbrugd. Men betaalde maar liefst f 1,40 voor een enkele reis, die verre van comfortabel was door de slechte vering en door de grote houten wielen met ijzeren banden, waarmee over de hobbelige wegen werd gereden. De chauffeur zat nog buiten onder een afdakje. In verband met de vele motorstoringen werd op 16 augustus de motor-omnibus verkocht en werd de paarden-omnibus in ere hersteld.

Eveneens in april 1898 begon de heer P. van Emden een dienst Arnhem – Oosterbeek met twee Benz-busjes elk met 12 zitplaatsen en een 15 pk motor. Ze zullen ook niet goed zijn bevallen, want ze werden precies een jaar later verkocht.

In onder meer Engeland en Frankrijk werd geëxperimenteerd zowel met bussen met een elektromotor gevoed door accu's als met stoombussen.

De Fa. Lambert Melchers uit Schiedam importeerde in de periode 1904 – 1907 enkele stoombussen van het Franse merk Gardner-Serpollet en één daarvan reed omstreeks 1905 op het traject Papendrecht – Hardinxveld. De carrosserie was 6,60 meter lang en bood plaats aan 26 passagiers. Onder de wagen bevond zich een stoommachine met een vermogen naar keuze van 20 tot 40 pk, die via kettingen de achterwielen aandreef. Het in- en uitstappen gebeurde nog op een overdekt achterbalkon net als bij de paardentram.

Op 4 november 1906 begon de *Maatschappij Algemeen Vervoer* (M.A.V.) de dienst Kralingen – Delfshaven met stadsbussen van het Franse merk Lacoste et Batmann voorzien van massieve rubberbanden en een benzinemotor met 4 cilinders. Het doel was uiteindelijk uit te breiden tot 12 lijnen, waarvoor 150 bussen nodig zouden zijn om zo de concurrentie met de *Rotterdamsche Electriche Tramweg Maatschappij* (R.E.T.M.) het hoofd te kunnen bieden. Door de vele motorstoringen en veerbreuken kwam er van dit voornemen niets terecht en het publiek vertaalde M.A.V. met *Morgen Avond Verder*. Vanaf februari 1907 werd deze dienst met paarden-omnibussen voortgezet.

Ook in Amsterdam mislukte in het voorjaar van 1908 een proef met de eerste stadsbussen door de vele gebreken, evenals in Den Haag omstreeks 1910.

Op het platteland werden door ondernemende lieden vaak met een min of meer technisch beroep, zoals garagehouders, rijwielherstellers, smeden en molenaars, busdiensten opgezet, die meestal eveneens na korte tijd gedoemd waren te verdwijnen als gevolg van technische mankementen of een te gering motorvermogen voor een volle bus.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 reden echter in Berlijn al 336 autobussen en in Parijs en Londen samen meer dan 1000. Hoewel ons land niet direct bij deze oorlog betrokken was, werd de import van buschassis en brandstoffen steeds moeilijker, zodat in deze periode maar enkele nieuwe pogingen werden ondernomen om geregelde busdiensten in te stellen.

Na de oorlog, waarin voor het eerst op grote schaal gebruik was gemaakt van automobielen, vrachtwagens en autobussen voor het transport van troepen en voorraden, kwam een deel van de nog bruikbare legervoertuigen in ons land terecht. Ze waren vooral gebouwd in Frankrijk, Duitsland, Engeland en de Verenigde Staten, hadden nog kettingaandrijving en massieve banden en waren door hun gewicht in feite ongeschikt voor het rijden op smalle dijken en polderwegen. Er bestonden nog geen wettelijke voorschriften betreffende gewicht en afmetingen van motorvoertuigen, maar sommige gemeenten kenden wel plaatselijke verordeningen op dit gebied om schade aan het wegdek tegen te gaan.

In het begin van de jaren twintig was het openen van een autobusdienst een eenvoudige aangelegenheid. Volgens de *Wet op de Openbare Vervoersmiddelen* van 1880 was voor het personenvervoer over de weg geen enkele vergunning vereist. Het aanvragen van een standplaatsvergunning in de gemeenten, waar begin- en eindpunt gelegen waren, was voldoende en die werd meestal zonder moeite verkregen. Wel bestond de verplichting om door een advertentie in de plaatselijke bladen de opening van de nieuwe dienst aan te kondigen, met vermelding van de route, de dienstregeling en de tarieven. Vooral vanaf 1920 ontstonden overal in het land autobusbedrijven, uiteraard de meeste in de westelijke provincies, waar een lijndienst op de grote steden de beste kans van slagen had. Maar ook in andere delen van het land waren er ondernemende lieden die hun geld in de aankoop van een autobus durfden te investeren en een busdienst begonnen. Bewoners van het platteland trokken op marktdagen naar de steden om inkopen te doen en aangezien het bezit van een eigen auto of zelfs een fiets nog een hoge uitzondering was, waren meestal een rit met de sjees of een urenlange wandeling de enige mogelijkheden om de bestemming te bereiken.

De motor-omnibus bood dus een ideale oplossing al was deze nog verre van comfortabel. De meeste wagens hadden massieve rubberbanden en een stugge vering. Van verwarming of ventilatie was nog geen sprake en een normaal gesprek tijdens de rit was onmogelijk door het lawaai van de motor en de rammelende ruiten. Vaak waren afgedankte legerwagens, zoals Amerikaanse G.M.C.'s afkomstig uit legerdumps, omgebouwd tot autobus door op het vrachtwagenchassis een eenvoudige houten autobuscarrosserie te bouwen met houten zitbanken in de lengterichting van de wagen. Als hierbij onvoldoende rekening was gehouden met het eigen gewicht bleek in veel gevallen het motorvermogen te klein om de zware bus met passagiers

voort te bewegen. Menig beginnende autobusondernemer kwam op deze manier in het bezit van een miskoop. De maximumsnelheid beperkte zich tot 20 à 25 km per uur, maar harder kon er op de slechte wegen toch niet worden gereden.

Pas omstreeks 1922/23 konden de fabrieken weer nieuw materieel leveren en kwam vooral de import uit Amerika en Frankrijk op gang. Nadat in 1908, dus al ver voor de Eerste Wereldoorlog, de T-Ford-personenwagens op de weg waren verschenen, kwam in 1917 een daarvan afgeleid, wat zwaarder chassis met een laadvermogen van één ton op de markt, dat ook geschikt was voor de opbouw als autobus. Door de oorlogsomstandigheden was export naar Europa echter niet mogelijk, maar nadat in 1922 in Antwerpen een nieuwe assemblagefabriek was geopend, kwam een groot aantal van deze zogenaamde Ford-TT-chassis naar ons land. Ze kregen hier een opbouw als bestel- en vrachtwagen, als trekker, als brandweerauto, maar ook als autobus. Het Ford-TT-ééntons-chassis was modern van constructie met een 4-cilinder 20 pk motor en voorzien van drie versnellingen, die met voetpedalen werden bediend. Bovendien was zowel de achterste als de voorste, dwarsgeplaatste bladveer zwaarder uitgevoerd dan bij de personenwagens. Tal van beginnende ondernemers kozen voor dit type chassis, dat dankzij de lopende band goedkoop kon worden geproduceerd. Het was te koop voor f 2.000 compleet met motorkap en voorspatborden en met enkel gemonteerde luchtbanden. Ze werden voorzien van een buscarrosserie met banken in de lengterichting voor 14 tot 16 passagiers en de instapdeur aan de achterzijde of met dwarsbanken en een instapdeur rechts voor. De ondernemers ontdekten al snel dat het mogelijk was de stabiliteit te verbeteren en meer passagiers te vervoeren door na het verwijderen van voor- en achteras het frame te versterken met dwarsverbindingen en U-profielen, de dwarsgeplaatste veren te vervangen door halfelliptische bladveren in de lengterichting en zwaardere wielen en banden te monteren. De keuringsinspecteur van de *Keuringsdienst Autobussen* district Dordrecht, de heer H.J. Beekman, verklaarde in een rapport van 3 januari 1927 dat dergelijke omgebouwde Ford-chassis beter voldeden voor een opbouw als autobus dan de originele chassis (S.A.D. 8-A 1945-1321).

Niettemin kwamen as- en veerbreuken regelmatig voor door de slechte toestand van de wegen, vooral op het platteland. Onderweg moesten nogal eens lekke banden geplakt worden of vervangen worden door reservebanden, die op het dak van de bus werden meegevoerd. De richtingaanwijzers werden van binnenuit door het trekken aan een touwtje heen en weer bewogen. Paarden en ander vee schrokken van het schorre geluid van de balhoorn, waarmee de bus zijn komst aankondigde. Vaak werden 's nachts onderhoud en reparaties uitgevoerd door dezelfde personen, die de volgende morgen met te weinig of zonder nachtrust weer achter het stuur kropen.

De Ford-bussen waren zo'n verbetering ten opzichte van de oudere voertuigen, dat ze na een aantal jaren meer dan de helft van het Nederlandse autobussenbestand vormden. De 14 busmaatschappijen die eind 1926 in en rond Dordrecht actief waren, bezaten een wagenpark van in totaal 52 bussen, waaronder 26 T-Ford-bussen met het originele chassis en 4 bussen van dit merk met een omgebouwd chassis. In Rotterdam reden in september 1923 op een totaal van 180 bussen maar liefst 107 T-Fords.

Als de startende ondernemer zelf niet kapitaalkrchtig genoeg was om een wagen aan te kopen, was er altijd wel een geldschietster te vinden die bereid was een paar duizend gulden in een zo veelbelovend bedrijf te investeren. Nieuwe autobusdiensten rezen, vooral vanaf het jaar 1923, daardoor als paddestoelen uit de grond en al spoedig ontbrandde een felle concurrentiestrijd. Trajecten met voldoende vervoersaanbod werden vaak door meerdere busmaatschappijen bereden, waardoor de spoeling dunner werd. Door verhoging van de frequentie, verlaging van de tarieven en inzet van beter materieel werd geprobeerd de concurrentie het hoofd te bieden. Veel tramwegmaatschappijen schaften zelf autobussen aan, die als aanvulling op de tramdiensten reden om zo busondernemers die met de tram wilden wedijveren, met eigen wapens te bestrijden. Rederijen met bootdiensten voor passagiers reageerden veelal op dezelfde manier en zelfs de Nederlandse Spoorwegen besloten om die reden zelf autobusdiensten in het hele land te gaan exploiteren en richtten daarvoor in 1927 een dochteronderneming op, de *N.V. Algemene Transport Onderneming* (A.T.O.).

Zo opende de A.T.O. al in augustus van dat jaar een dienst Gorinchem – Papendrecht (veer), waarmee de dorpskernen onderweg beter werden bediend dan door de met de busroute parallel lopende spoorlijn. De steeds grotere concurrentie van deze en andere buslijnen zou acht jaar later leiden tot de opheffing van de bootdienst tussen Rotterdam en Gorinchem van de Reederij Fop Smit & Co., die vanaf februari 1848 had bestaan. Op de laatste vaardag, zaterdag 2 november 1935, wist De Merwebode, Nieuwsblad voor Sliedrecht e.o., het volgende te melden:

De ‘Fop Smit’ gaat verdwijnen

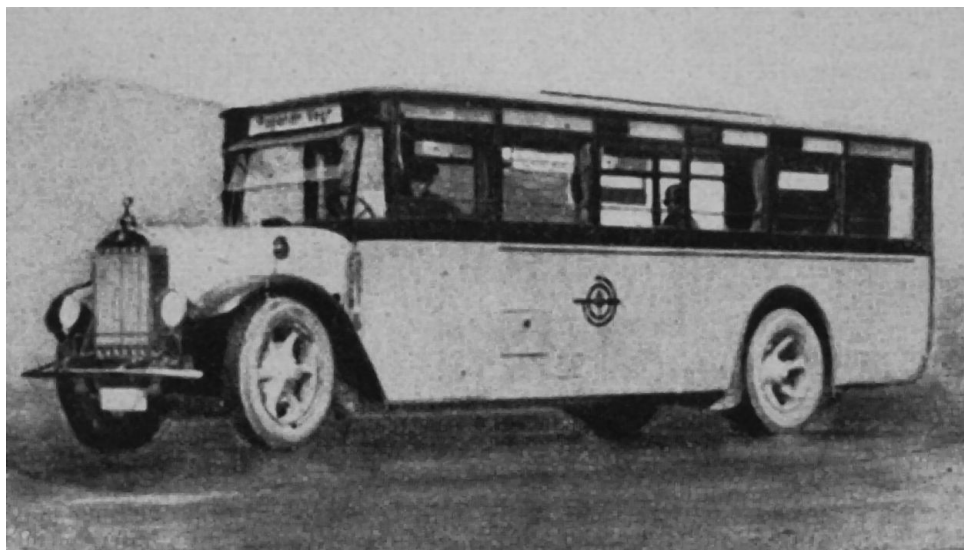
De autobus een der voornaamste oorzaken dat de Reederij de diensten gaat stopzetten.

Toen de auto’s en voornamenlijk de autobussen in zwang kwamen, kreeg de Fop een groote klap. Het personenvervoer liep gaandeweg achteruit en we zouden haast schrijven, de bus is de doodsvijand van de firma geworden. [...] Vooral op het traject Dordrecht - Gorinchem werd bijkans geen passagier meer vervoerd. De autobus triomfeert!

Door dit alles ontdekten veel ondernemers dat de inkomsten ver beneden de verwachtingen bleven en sommigen gaven de strijd zelfs al na enkele maanden op of ze gingen onderling fusies aan. Alleen degenen die met behoorlijk materieel reden en een regelmatige dienstregeling konden nakomen, wisten zich te handhaven.

In het Dordtse tijdschrift Merwepost van 24 januari 1925 verscheen een artikel: *’n Gesprek in de Autobus* met de veelzeggende ondertitel: *Opgedragen aan alle ondernemende omnibus-directeuren, voor zoover deze er niet het loodje bij hebben gelegen.*

In Rotterdam werd het hoogtepunt van de wildgroei bereikt in maart 1924 toen er maar liefst 88 stadsdiensten en 24 buitenlijnen naar omliggende plaatsen in bedrijf waren. Hiervoor waren 261 wagens in gebruik wat tot een chaotische situatie leidde. Uit politierapporten blijkt dat alleen al in het vierde kwartaal van 1923 er zich



Afb. 4.2 De A.T.O. opende in augustus 1927 een buslijn Gorinchem – Papendrecht (veer). (foto Merwepost 6 augustus 1927)

186 ongevallen voordeden waarbij een autobus was betrokken. Vanaf 1924 stelde het gemeentebestuur strengere eisen aan het materieel en werden er geen nieuwe vergunningen uitgegeven, waardoor eind 1925 het aantal stadslijnen tot 45 was verminderd.

Op 24 augustus 1926 trad een nieuwe wet in werking, die iedere ondernemer verplichtte bij Gedeputeerde Staten van de provincie waar hij een interlokale dienst uitoefende een vergunning aan te vragen. Voor elke interlokale lijn was een aparte vergunning nodig. Daarnaast bleven net als voor de lokale lijnen de standplaatsvergunningen nodig van de gemeenten waar de lijnen hun begin- en eindpunten hadden. Sommige gemeenten gaven echter geen nieuwe vergunningen meer uit; in andere gevallen werden deze alleen nog onder strengere voorwaarden verleend. Hiermee kwam er een einde aan de ‘wilde jaren’ van de autobuslijnen en van de busondernemingen.

In de tweede helft van de jaren twintig werd de techniek veel beter: cardanaandrijving¹ verving de kettingaandrijving, elektrische verlichting deed zijn intrede, er kwamen sterkere motoren en betere versnellingsbakken waardoor de maximumsnelheid omhoog ging en er werden speciale chassis ontwikkeld voor autobussen. Omstreeks 1930 maakte de houten carrosserie plaats voor een gelaste constructie van dun staalplaat en stalen profielen, wat een kortere bouwtijd vergde. Bekende bouwers van stalen carrosserieën waren Verheul in Waddinxveen, Hainje in Heerenveen en Den Oudsten in Woerden.

¹ Dit is de overbrenging van de beweging van de motor op de wielen door middel van een as en tandwielen.

Het aantal zitplaatsen kon vergroot worden door langere bussen te bouwen voorzien van een dubbele achteras, maar voor de meeste ondernemers was de aanschafprijs hiervan te hoog. Eind jaren dertig verschenen er geleidelijk bussen met een platte voorkant in plaats van een 'neus'. Doordat de motor namelijk compacter werd en minder lawaai maakte, kreeg het motorblok een plaats naast de bestuurdersstoel met daarboven ruimte voor de betaaltafel. Bij deze zogenaamde trambussen was de instapdeur geplaatst vóór de vooras, waardoor extra zit- en staanplaatsen werden verkregen. Vanaf de jaren zestig was de motor zelfs zo compact geworden dat deze zich in vrijwel alle bussen onder de busvloer bevond, meestal achterin. De trambussen waren minder hoekig en dus meer gestroomlijnd dan hun voorgangers. Bovendien werd vaak snelheid gesuggereerd door het aanbrengen van een sierlijke, enigszins druppelvormige beschildering bijvoorbeeld achter de wielen die soms nog tot in de jaren vijftig werd toegepast. Al vóór de Tweede Wereldoorlog reden er op sommige stadslijnen trambussen met rechtsachter een aparte uitstapdeur wat leidde tot een korter oponthoud bij de haltes.

Nadat de dieselmotor in de jaren twintig voortdurend was verbeterd, werden in het daaropvolgende decennium steeds meer bussen hiermee uitgerust. Het lagere brandstofverbruik, de goedkopere dieselolie en de langere levensduur vergeleken met een benzinemotor gaven hierbij de doorslag en de meestal sterkere trillingen van de dieselmotor werden maar op de koop toe genomen.

4.2 De eerste autobusdiensten in Dordrecht

Het autobusverkeer is in Dordrecht niet, zoals in vele andere plaatsen, een chaos geworden maar heeft zich hier geleidelijk ontwikkeld. Toen namelijk vanaf december 1922 de eerste autobussen verschenen en het zich liet aanzien dat er een grote uitbreiding van het lijnennet zou volgen, heeft het gemeentebestuur zich van het begin af aan met deze autobussen bemoeid. De gemeente gaf er alleen onder bepaalde voorwaarden standplaatsvergunningen voor. Zo werd met de keuring van het materieel in Dordrecht begonnen op 1 oktober 1924, terwijl dit landelijk pas vanaf 1927 verplicht was. De bekwaamheid van de chauffeurs moest door deskundigen worden vastgesteld. De leeftijd van de bestuurders en de conducteurs werd aan een minimumgrens gebonden en de arbeidstijd werd zoveel mogelijk geregeld. Ook werd binnen de gemeente op één traject slechts aan één ondernemer vergunning gegeven. Voor de buitendiensten op Dordt werd vrij vervoer over de gemeentelijke veren toegestaan, doch op elk traject aan één ondernemer en wel onder voorwaarde dat B. en W. goedkeuring hechtte aan de dienstregeling. Hierdoor eindigden de overige buitenlijnen voor de aanlegsteiger van het veer, waarna de passagiers te voet hun reis naar Dordrecht met de veerpont moesten vervolgen. De hier toch al strenge standplaatsvergunning telde vanaf 5 februari 1925 maar liefst 30 bepalingen waaraan de exploitant zich had te houden (S.A.D. 8-A 1945-1321).

Opeenvolgende jaarverslagen van de gemeente Dordrecht wezen in die jaren op een verband tussen het groeiende aantal interlokale lijnbussen, dat door de veerdiensten werd overgezet en het afnemende aantal fietsers, dat van de ponten gebruik maakte.

In 1923: Het vervoer van personen met rijwielen nam, sedert de opening der autobusdiensten aan alle veren af.

In 1924: Hoofdzakelijk tengevolge van het autobus-verkeer naar deze gemeente, is het vervoer van personen via het Papendrechtsche veer aanmerkelijk toegenomen. Het vervoer van passagiers met rijwielen is dientengevolge vrij sterk afgenomen.

In 1925: De vermeerdering van het personenvervoer over de veren is in hoofdzaak te danken aan de betere verbindingen tussen de omliggende plaatsen en de gemeente, ten gevolge van het inleggen van verschillende autobusdiensten, welke vrij vervoer over de veren genieten. Het toenemende passagiersverkeer per autobus gaat wel enigszins ten koste van het rijwielverkeer, doch deze vermindering is zeer onbeduidend in vergelijking met de toename van het passagiersverkeer.

De geïsoleerde ligging van Dordrecht op een eiland vormde een probleem bij het exploiteren van interlokale buslijnen. In de beginjaren van de autobus was het eiland met drie spoorbruggen en vijf autoveren, waarvan vier gemeentelijke veerdiensten en één rijksveer, verbonden met de omgeving. Zoals hierboven al vermeld, kon zo'n autobus soms vrij met het veer overvaren, maar in andere gevallen eindigde de busdienst naar Dordrecht voor de rivier bij het veer. De verkeersbruggen en tunnels kwamen later: de Moerdijkbrug (december 1936), de brug naar Zwijndrecht (juli 1939), de brug bij Papendrecht (september 1967), de tunnel onder de Dordtse Kil bij 's-Gravendeel en de tunnel onder de Oude Maas bij Zwijndrecht (beide in 1977).

Een ander probleem voor openbaar vervoer op het Eiland van Dordrecht vormde het feit dat er op dit eiland twee gemeenten waren. De gemeente Dordrecht bestond in 1920 uit niet veel meer dan de bebouwde kom van de stad met 55.000 inwoners en een oppervlakte van 1.600 hectare. De tweede gemeente, Dubbeldam, telde toen 5.000 inwoners en besloeg een oppervlakte van 5.400 hectare. De gemeente Dubbeldam was op 27 december 1856 uitgebreid door de annexatie van de gemeente Wioldrecht en een deel van de gemeente De Mijl. Het resterende deel van laatstgenoemde gemeente met de buurtschap Eerste Tol (Glazenstraat e.o.) werd bij Dordrecht gevoegd. Op het grondgebied van de meest uitgestrekte gemeente lagen dus, behalve het dorp Dubbeldam zelf, Wioldrecht, Tweede Tol, Smitshoek, Kop van 't Land, Willemsdorp en Het Vissertje, waarvan de laatste twee over een spoorweghalte beschikten.

Voor een autobusdienst tussen Dordrecht en deze dorpen en buurtschappen was dus vanaf 24 augustus 1926 een vergunning vereist van de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, omdat twee gemeenten werden aangedaan, terwijl dat voor de autobusdiensten binnen de gemeente Dordrecht niet nodig was. Op 1 juli 1970 werden beide gemeenten samengevoegd tot één gemeente Dordrecht, die dus het gehele Eiland van Dordrecht omvatte.

4.2.1 De E.D.A. van Bongers 1922 – 1923

Aan Cornelis Adrianus Bongers, garagehouder en rijwielhersteller te Papendrecht, viel de eer te beurt de eerste autobuslijn uit de Dordtse geschiedenis te exploiteren, waarvoor hij een Ford-T-bus had aangeschaft. Nadat hij van Burgemeester



Afb. 4.3 De Dordtse carrosseriebouwer Fa. D. Meeldijk in de Grotekerksbuurt leverde omstreeks 1922 een buscarrosserie af op een Ford-chassis mogelijk bestemd voor de eerste Dordtse stadslijn van de E.D.A. van Bongers, (fotocollectie W. Geense).

en Wethouders van Dordrecht standplaatsvergunningen had verkregen voor het Papendrechtse veer en de Brouwersdijk, ging op woensdag 20 december 1922 deze eerste buslijn van start onder de naam *Eerste Dordrechtsche Autobusdienst* (E.D.A.). Deze lijn verbond het Papendrechtse veer met het station en Krispijn via de volgende route:

Voorstraat – Nieuwbrug (halte) – Scheffersplein – Groenmarkt – Visbrug (halte) – Bagijnhof (halte postkantoor) – Johan de Wittbrug – Station (halte) – richting Krispijn – Burg. de Raadtsingel (halte overweg) – Jacob Catsstraat (halte) – J.P. Heijeplein (halte) – Brouwersdijk (eindpunt) en terug.

De dag ervoor verscheen een advertentie in het Dordrechtsch Nieuwsblad met een voorlopige dienstregeling, waarin negen retourritten waren opgenomen op werkdagen; op zondagen was er geen dienst. Naast een aantal vaste haltes kon men overal op verzoek in- of uitstappen. Het tarief bedroeg 15 cent per rit en 12 ½ cent per trajectgedeelte.

Al op donderdag 21 december 1922 stond in het Dordrechtsch Nieuwsblad een advertentie met de definitieve dienstregeling nu met dertien retourritten per werkdag:

Vertrek Papendr. veer	Vertrek Station	Aankomst Krispijn	Vertrek Krispijn	Vertrek Station	Aankomst Papendr. veer
8.00	8.15	8.30	8.30	8.45	9.00
9.00	9.15	9.30	9.30	9.45	10.00
10.00	10.15	10.30	10.30	10.45	11.00
11.00	11.15	11.30	11.30	11.45	12.00
12.00	12.15	12.30	1.00	1.15	1.30
1.30	1.45	2.00	2.00	2.15	2.30
2.30	2.45	3.00	3.00	3.15	3.30
3.30	3.45	4.00	4.00	4.15	4.30
5.00	5.15	5.30	5.30	5.45	6.00
6.00	6.15	6.30	6.30	6.45	7.00
7.00	7.15	7.30	7.30	7.45	8.00
8.00	8.15	8.30	8.30	8.45	9.00
9.00	9.15	9.30	9.30	9.45	tot Visbrug

Ruim een week later, op 1 januari 1923, werd een tweede lijn gestart van het Zwijn-drechtse veer via het station en binnenstad naar de Staart, waarvoor een tweede Ford-bus werd ingezet.



Afb. 4.4 Ford-bussen van de eerste twee stadslijnen geëxploiteerd door de E.D.A. wachten voor het station in 1923. De rechterbus rijdt op lijn 1 en de linker op lijn 2. (foto Merwepost 6 januari 1923)

In diverse nummers van de Merwepost van januari 1923 gaven Dordtenaren in dichtvorm blijk van hun enthousiasme over deze nieuwe vorm van openbaar vervoer:

De Autobus

Eindelijk is er in Dordt toch iets.
Dat groeit met 'n vaart van 'n motorfiets!
Dat is de auto-bus!
Met Kerstmis kwam de eerste klaar.
De tweede reed met Nieuwejaar
Gezelligjes en knus.
Nu zijn er wéér twee in den maak!
Als dat zóó doorgaat loopt het spaak.
Dat is te véél muziek!
Eer 'n jaar voorbij is zie je dat
Die bussen-massa in de stad
Te groot is voor 't publiek.

Zelfs het standbeeld van Ary Scheffer op het Scheffersplein (de Beurs) werd jaloers:

Verzuchting van Ary van de Beurs

Hoe graag zou 'k niet eens kijken gaan
Naar Staart of naar Krispijn.
'k Zie steeds die auto-bussen gaan,
Maar ze rijden niet voor mij.

Stadgenoten werden opgeroepen de bus te steunen:

De Auto-Bus

Voor 't luttel bedrag van 15 centen
Maakt men thans een autorit,
Terwijl, beschut voor wind en regen,
Men lekker achter glazen zit.
Op de ka of bij het Veerhuis
Stapt men in de auto-bus-coupé, heel fijn,
Om na 'n kwartiertje heerlijk rijden
Aan den anderen kant der stad te zijn.
Dordtenaars blijft zulks waardeeren,
Steunt de bus in zijn bestaan.
Zorgt dat 't zaakje blijft marcheeren
En niet als ons trammetje gaat naar de maan.

De waarschuwing in de laatste regels was niet ten onrechte, want hoewel er wel aardig wat belangstelling voor de busdiensten bleek te bestaan, kwam het bedrijf toch in financiële moeilijkheden. Daardoor werd het begin februari 1924 overgenomen door de stalhouderij van vader en zoon Izaak en Willem van Twist uit Dordrecht, maar Bongers kreeg wel een belang in de nieuwe onderneming.

4.2.2 De E.D.A.D. – Van Twist 1923 – 1927

De overgang van Bongers naar Van Twist is vrij duister. Van Twist begon de exploitatie van de twee lijnen van Bongers namelijk al op 1 april 1923. De notariële oprichtingsakte van de naamloze vennootschap E.D.A.D. (Eerste Dordrechtsche Autobus Dienst) werd op 4 mei 1923 gepasseerd met als comparanten: Cornelis Adrianus Bongers, rijwielhersteller te Papendrecht, Izaak en Willem van Twist, stalhouders te Dordrecht en Balt Willem Visser, zonder beroep te Dordrecht. Ieder nam een financieel belang van 25% in het bedrijf. Op 23 juni 1923 kwam de koninklijke goedkeuring op de stichting van de *N.V. E.D.A.D.*, maar de overschrijving van de standplaatsen in Dordrecht vond pas plaats op 7 februari 1924.

De heer B.W. Visser, die de schoonvader was van de heer C.A. Bongers, kwam in dienst als controleur en was tevens belast met de dagelijkse leiding. Hij stapte steekproefsgewijs van de ene in de andere bus over om te controleren of de passagiers wel een kaartje hadden.

De bussen werden gestald in een garage aan de Varkenmarkt ter hoogte van de Vismarkt.



Afb. 4.5 Het complete wagenpark van de E.D.A.D. in 1926 gefotografeerd voor de garage aan de Varkenmarkt met op de achtergrond de Vismarkt. De derde bus van rechts is een Renault, de overige vijf zijn Ford-bussen, (fotocollectie W. Geense).



Afb. 4.6 Een Ford-bus van lijn 1 van de E.D.A.D. nadert in 1925 vanaf de Krispijnseweg de drukke overweg bij de Spuiweg. Links is tussen de bomen het dak van de buitenplaats Weizigt te zien. In 1937 werd deze overweg vervangen door een tunnel, die zo'n vijftig meter ten westen van de overweg werd gebouwd, (fotocollectie S.A.D.).

Van Twist had nogal wat moeilijkheden te overwinnen, want ook Dordrecht wilde veel verbindingen met fraaie bussen tegen lage tarieven. De route van lijn 1 werd doorgetrokken van de Brouwersdijk naar de Zeehavenlaan. Naast de lijnen 1 en 2 was er nog tijdelijk een lijn 11 met maar enkele ritten per dag. Op 3 augustus 1925 vroeg Van Twist de dienst op deze lijn te mogen staken, omdat het reizigersaanbod te gering was. De door de gemeente Dordrecht min of meer opgelegde lijn 11 is daarna direct gestaakt. Hoewel het tot nu toe niet gelukt is te achterhalen welk traject deze lijn bediende, gaat het waarschijnlijk om een verlenging van lijn 1, aangezien lijn 11 werd gereden door bussen van lijn 1. Regelmatig waren er ook problemen over de dienstregeling, maar getuige het bijgaande gedicht was men over het algemeen niet ontevreden.

Autobus ode uit 1923

Twee autobussen rijden thans,
door onze goede stad.
Wel is dat aantal taamlijk klein,
Maar och! 't Is al vast wat!

d'Een rijdt van Staart naar 't Zwijndrechtsche veer,
en dan weer omgekeerd.

En d'and're rijdt van Brouwersdijk naar Riedijk,
't gaat gesmeerd!

Haast altijd zit zoo'n bus propvol,
op één plaats gaan er drie!
Er is gevaar(?) dus, dat je krijgt,
'n dame op elke knie.

Kreeg laatst niet een lang, mager heer,
alleen zijn hoofd was groot.
Een dikke zware marktboerin,
met een baby op z'n schoot?!!

En dan die spichtige, lieve juf
met beige mantel an.
Die letterlijk werd uitgeperst,
door een vischvrouw met d'r man.

Ja, 'k mag die autobussen wel,
je voelt je er werkelijk thuis.
Alleen zit je soms opgepropt,
doch da's niet steeds een kruis!!

Heusch, 'k vind onze autobussen leuk,
ze rijden laat en vroeg.
Ze hebben dus mijn sympathie,
maar – er zijn 'r niet genoeg!

(Merwepost, 13 januari 1923)

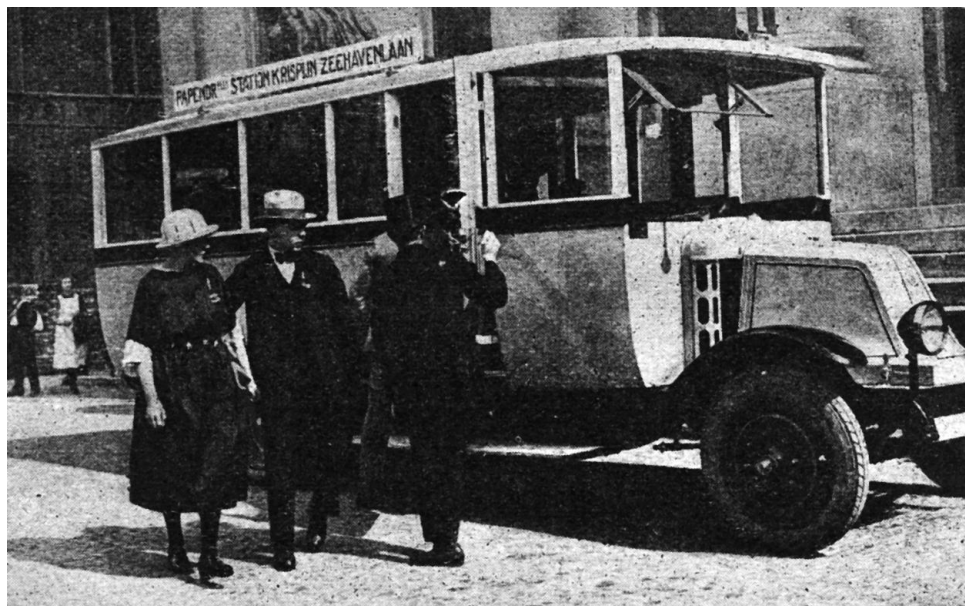
De E.D.A.D. begon met een wagenpark bestaande uit vijf Ford-bussen elk met 12 zitplaatsen en een Renault-bus met 22 zitplaatsen. De Ford-bussen waren begin 1927 nog bruikbaar aldus de inspectie en de Renault was zeer goed en gerieflijk. Alle bussen waren zeer goed onderhouden.

Service voor zwartrijder

Zolang er openbaar vervoer bestaat, zijn er al zwartrijders. In de beginjaren van de autobus waren dit meestal kwajongens, die meereden op de treeplanken aan de zijkant, enigszins ineengedoken om van binnenuit niet te worden gezien. Dat liep niet altijd goed af:

De 10-jarige H. v. P. wonende aan de Staart, die op de treeplank van een autobus meereed, viel aan de Oranjelaan van den wagen en bleef bewusteloos liggen. Het personeel van de bus bracht den jongen thuis.

(Merwepost, 22 november 1924)



Afb. 4.7 Op donderdagmorgen 14 augustus 1924 vindt in Dordrecht de eerste huwelijks-voltrekking plaats, waarvoor een autobus is gehuurd. Het bruidspaar heeft de bus op het Stadhuisplein juist verlaten, terwijl de chauffeur met hoge hoed bij het portier staat om de familie te laten uitstappen. Deze Renault-bus doet normaal dienst op lijn 1 van de E.D.A.D. (foto Merwepost 16 augustus 1924)

4.2.3 De D.A.D. Janny 1923 – 1928

Behalve de stadsdiensten van de E.D.A.D. kende Dordrecht nog andere. Op 15 augustus 1923 vroegen de heren F.C. de Jonge en J.J. van Butselaar vergunning en standplaatsaanwijzing aan in Dordrecht en Dubbeldam. Deze vergunning werd vlot verstrekt en de heren schreven dat ze op 11 oktober 1923 hoopten te beginnen, wat waarschijnlijk ook is gebeurd.

De dienst was een ringlijn (lijn 10) door Dordrecht en Dubbeldam, beginnend en eindigend op de Visbrug; de lijn mocht in beide richtingen worden gereden. Eénmaal per uur werd de dienst uitgevoerd; het is niet duidelijk of er ooit gebruik is gemaakt van de mogelijkheid in beide richtingen te rijden. Correspondentie tussen gemeente en ondernemers laat zien dat de laatsten de dienst liever in één richting wilden uitvoeren.

Korte tijd na de aanvang van deze dienst werd op vrijdagen en zaterdagen ook een rit gereden van Dordrecht via Dubbeldam naar de Tweede Tol.

Toen in 1926 de provinciale vergunningen afkwamen, werd behalve de vergunning voor de ringlijn ook een vergunning verkregen voor een dienst op woensdag en zaterdag van Dordrecht naar Willemsdorp via de Tweede Tol (lijn 12), steeds voor de periode van 1 juli tot 1 oktober. Deze autobusdienst en de ringlijn werden geëxploiteerd onder de naam *Janny*, genoemd naar de oudste dochter van de heer De Jonge. In latere correspondentie werd de onderneming aangeduid als de *Dordtsche*



Afb. 4.8 Evenals deze vrachtauto moesten de bussen van lijn 10 van de *Janny* de tweede Dubbeldamse overweg (thans de Blauwe Tunnel) passeren. De bussen van deze ringlijn kwamen rechts van de Achterweg en na de overweg te zijn overgestoken, reden ze links de Korte Scheidingsweg in om via de overweg Krommedijk hun route naar de Visbrug te vervolgen, circa 1924, (fotocollectie S.A.D.).



Afb. 4.9 Een Chevrolet/Meeldijk-bus van lijn 4 van Schram in 1926 op het Stadhuisplein. (fotoarchief S.V.D.)

Autobus Dienst 'Janny' (firma De Jonge & Co.). De compagnon was een zwager van De Jonge, de heer T. Admiraal, die financieel bij de zaak betrokken zou zijn.

De route van de ringlijn door Dordrecht was:

Visbrug – Voorstraat – Prinsenstraat – Sluisweg – Hoogt – Lage Bakstraat – Parallelweg – 's-Gravendeelschedijk – Glazenstraat – Zuidendijk – Smitshoek – Stevensweg – Dubbeldam – Oudendijk – Burgemeester Jaslaan – Achterweg – Korte Scheidingsweg – Krommedijk – Vrieseweg – Vest – Bagijnhof – Visbrug.

In december 1928 trokken Gedeputeerde staten van Zuid-Holland de vergunningen van de *Janny* in, omdat de diensten niet meer bleken te bestaan. De datum waarop de *Janny* daadwerkelijk met haar autobuslijnen is gestopt, is niet bekend. Zeker is dat de firma begin 1927 haar beide Ford-bussen elk met 12 zitplaatsen nog bezat, die volgens een inspectierapport goed onderhouden waren.

4.2.4 Gebroeders Schram 1925 – 1941

De inwoners van Dubbeldam konden behalve met de *Janny* ook met een andere busmaatschappij naar Dordrecht. Op 11 maart 1925 begonnen de gebroeders W.M. en M.L. Schram uit Dubbeldam een busdienst vanuit hun woonplaats naar Dordrecht (Visbrug) en terug. Deze dienst deed het goed en werd al spoedig uitgevoerd over twee routes die in Dordrecht de lijnummers 4 en 5 kregen.

De routes van Schram waren:

Lijn 4: Visbrug – Vriesbrug – Vrieseweg – Singel – Stationsweg – Burgemeester de Raadt singel – Toulonselaan – Reeweg – Haaswijkweg – Rechte Zandweg – Dubbeldamsche weg – Burgemeester Jaslaan – Oudendijk – Stevensweg – Zuidendijk.



Afb. 4.10 Een bus van lijn 5 Scheffersplein – Het Vissertje omstreeks 1935 voor het station (Schram 5, Chevrolet bouwj. 1935, 19 zitpl.), (fotocollectie S.O. de Raadt).



Afb. 4.11 Aan het eindpunt van lijn 4 hoek Zuidendijk/Stevensweg omstreeks 1936 (Schram 6, Chevrolet, bouwj. 1935, 19 zitpl.) Van 1923 tot 1928 passeerden hier ook de bussen van lijn 10 van de *Janny*, die komende uit Smitshoek via de Zuidendijk naar de Stevensweg reden. (fotocollectie W. Geense)

Lijn 5: Visbrug – Blekersdijk – Singel – Stationsweg – Burgemeester de Raadsinsingel – Toulonselaan – Krommedijk – Korte Scheidingsweg – Dubbeldamsche weg – Rechte Zandweg – Vissersdijk – Het Vissertje (spoorweghalte).

Voor de uitvoering van deze diensten beschikte het bedrijf de eerste jaren over drie Ford-bussen uit 1925 elk met 12 zitplaatsen en een verlengde Chevrolet uit 1926 met 20 zitplaatsen. Begin 1927 vond de inspectie de Ford-bussen enigszins oud en de Chevrolet zeer gerieflijk, maar alle bussen waren in een goede staat van onderhoud.

De garage van Schram bevond zich in de Hoofdstraat in Dubbeldam (thans Damstraat). De eerste bussen van Schram kregen een opbouw van de bekende Dordtse carrosseriebouwer Firma D. Meeldijk gevestigd in de Grotekerksbuurt.

Een aantal ritten van lijn 5 werd op 28 april 1930 uitgebreid naar de Kop van 't Land waar, na het overvaren van de Nieuwe Merwede, aan de andere kant aansluiting werd gegeven op de autobusdienst Spieringsluis (veer) – Sleeuwijk, waarmee voor het eerst een verbinding Dordrecht – Werkendam tot stand kwam. De passagiers moesten hiervoor echter in Dubbeldam dicht bij de garage in de Hoofdstraat overstappen. Aan de ritten die deze mogelijkheid boden, werd door de gemeente Dordrecht lijnnummer 4a toegewezen, dat al vanaf het beginpunt werd gevoerd. De route was:



Afb. 4.12 Een bus van lijn 4a rijdt in 1940 bij de Kop van 't Land van de veerpont af. (Schram 4, Dodge, bouwj. 1935, 23 zitpl.), (fotocollectie S.O. de Raadt).



Afb. 4.13 Dezelfde Dodge van Schram staat in 1940 voor het station en doet nu dienst op lijn 5 naar Het Vissertje. Er achter staat een vrachtauto van Van Gend & Loos. Al in het eerste oorlogsjaar werd er gereden met geblindeerde koplampen, (fotocollectie W. Geense).

Visbrug – Visstraat – Bagijnhof – Johan de Wittstraat – Stationsweg – Burgemeester de Raadsingel – Toulonselaan – Reeweg – Heerenweg – Kop van 't Land (veer). Landbouwers in de Brabantse Biesbosch hadden al in 1927 het initiatief genomen voor een voetveer naar de Kop van 't Land met een oude griendaak, waarvoor twee veerlieden in dienst waren genomen. Vrij snel daarna ontstonden er plannen voor een autoveer, dat door de gemeente Dordrecht zou worden geëxploiteerd. Op 4 maart 1931 werd dit autoveer in gebruik genomen evenals de nieuwe provinciale weg naar de Kop van 't Land.

Vanaf 2 november 1936 werd door Schram een rechtstreekse busdienst Dordrecht – Kop van 't Land geopend, die bovendien over het veer doorreed naar Werkendam.

De lijnen en de autobussen van de gebroeders Schram werden op 7 mei 1941 overgenomen door V.I.O.S.-E.D.A.D.

4.2.5 De D.A.D. van Dirkzwager 1923 – 1933

De heer G.F. Dirkzwager, begonnen als aannemer van timmerwerken in Heerjansdam, opende op 2 april 1923 (2^e Paasdag) een autobusdienst 's-Gravendeelse veer – Wioldrecht – Dordrecht, waar hij zijn standplaats had voor het gebouw van de spaarbank op het Bagijnhof. Van daar werd gereden via Singel en Hoogt, Weeskinderdijk, 's-Gravendeelsedijk, Eerste Tol en de Rijksstraatweg naar het 's-Gravendeelse veer. Er werd dagelijks een uurdienst uitgevoerd tussen 7.10 uur en 19.40 uur. Het tarief voor een enkele rit bedroeg 20 cent.

In 1923 werd enkele weken voor Pasen in 's-Gravendeel en Wioldrecht al snel bekend dat er een autobus zou gaan rijden op 2^e Paasdag. Er verscheen een T-Ford-omnibus met 20 zitplaatsen. Veel mensen durfden er niet in, of er zelfs maar dichtbij te komen, maar de jeugd toonde meer lef. En zo had de bus het de eerste dag toch erg druk, want velen wilden op deze 2^e Paasdag naar Dordrecht. De chauffeur, compleet met bolhoed, kwam uit de stad, want in deze streek was nog niemand die de kunst verstond met een T-Ford te rijden. De volgende dagen werd de bus wel bekeken maar niet bevolkt. De mensen bleven de voorkeur geven aan de bootdienst met het *Thorrechie*, waar ze volkomen mee vertrouwd waren en wat ze veel veiliger vonden. Door moedig met lege bussen te blijven rijden om het publiek te laten zien dat de bus wel betrouwbaar was, de reis veel vlugger ging en er geen ongelukken plaatsvonden, kwamen toch druppelsgewijs de passagiers. Toen het ging lopen, moest al snel een tweede bus worden aangeschaft, die tijdens de spitsuren en op marktdagen te hulp schoot. De eerste bussen werden gestald in een schuur in Wioldrecht.

De passagiers voor de bussen kwamen ook uit Schenkeldijk, Strijen, Cillaarshoek, Maasdam en zelfs uit Numansdorp. Ze lieten hun fietsen in 's-Gravendeel staan, gingen te voet met de pont over en stapten in Wioldrecht in de bus naar Dordrecht. De chauffeurs mochten van de passagiers niet te hard rijden, want dan gingen ze niet mee. De snelheid was echter nooit hoger dan 40 kilometer per uur doordat de wagens niet sneller konden en de wegen slecht waren. De meest voorkomende pech was een lekke band, 6 of 7 stuks per dag was normaal.

Dirkzwager kocht omstreeks 1924 de timmermanswerkplaats met woning van Kees Tempelaar aan de Wioldrechtse Zeedijk nr. E 165, gemeente Dubbeldam. Op 25 mei



Afb. 4.14 Een van de eerste Ford-bussen van lijn 3 van Dirkzwager in 1923 aan het eindpunt voor de Bondsspaarbank (thans het gebouw van de Fortis bank) aan het Bagijnhof. De bus reed hier vandaan naar het 's-Gravendeelse veer in Wieldrecht. (fotocollectie G.F. Dirkzwager jr.)



Afb. 4.15 Alle bussen van Dirkzwager omstreeks 1925 opgesteld in Wieldrecht. Bij de eerste bus met hoed G.F. Dirkzwager sr. en verder chauffeurs en conducteurs. Vooraan een kleine G.M.C. en verder vijf Ford-bussen, (fotocollectie G.F. Dirkzwager jr.).

1926 werd dit dijkpand na een verbouwing in gebruik genomen als de eerste garage van het bedrijf, die met goedkeuring van de polder Wioldrecht was voorzien van een ondergrondse benzinetank van 2.000 liter. Dirkzwager betrok zelf de bijbehorende woning annex kantoor.

Op 26 juni 1923 kreeg Dirkzwager een standplaats in Strijen toegewezen en reeds op 2 juli opende hij een dienst (Dordrecht) – 's-Gravendeel – Strijen – Cillaarshoek – Maasdam – Puttershoek – 's-Gravendeel; dus een ringlijn.

Vanaf 25 augustus 1924 werd, uitsluitend op dinsdag, woensdag en donderdag, de autobusdienst Dordrecht – Puttershoek uitgebreid met vier ritten. Op 11 februari 1924 begon Dirkzwager een dienst (Dordrecht) – 's-Gravendeel – Strijen – Middelsluis – Numansdorp (haven) met twee doorgaande ritten vanuit Dordrecht (7.40 uur en 13.40 uur) en twee doorgaande ritten vanuit Numansdorp (10.00 uur en 16.00 uur). In Numansdorp werd aansluiting gegeven op de boten van de R.T.M. naar Willemstad en naar Goeree-Overflakkee (Ooltgensplaat) en Zeeland (Zijpe). Tussen de Visbrug en Numansdorp bedroeg de rijtijd 1 uur en 35 minuten.

Beide lijnen in de Hoeksche Waard ondervonden in de herfst problemen als de boeren suikerbieten reden en de wegen en dijken in modderpoelen waren herschapen.

Op warme zomerdagen zagen mensen en bussen grijs van het stof. De bussen van de lijnen in de Hoeksche Waard werden gestald in een boerenschuur in 's-Gravendeel. De veersteigers van het autoveer waren te steil, zodat de onderkant van de wagens beschadigd zou raken bij de knikken in het wegdek. Alleen bij enkele doorgaande ritten of als een bus bijvoorbeeld voor onderhoud toch moest overvaren naar de garage in Wioldrecht reden de wielen op de kritieke punten over houten verhogingen heen. Op 18 april 1929 werden nieuwe, minder steile aanlegsteigers en een grotere veerpont in gebruik genomen. Vanaf dat moment voeren de bussen in de reguliere diensten met de pont mee en konden de passagiers blijven zitten.

Dirkzwager reed al zijn diensten onder de naam *D.A.D.* (Dordrechtsche Autobus Dienst). Op 15 maart 1927 kreeg hij van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland vergunning voor het exploiteren van drie autobusdiensten:

- a. Dordrecht (Visbrug) – 's-Gravendeel (veer).
- b. de ringlijn Dordrecht (Visbrug) – 's-Gravendeel – Puttershoek – Maasdam – Cillaarshoek – Strijen – Steenplaats – Schenkeldijk – Mookhoek – 's-Gravendeel – Dordrecht.
- c. Dordrecht (Visbrug) – 's-Gravendeel – Schenkeldijk – Strijen – De Klem – Middelsluis – Numansdorp (haven). Het traject 's-Gravendeel – Numansdorp werd op 10 februari 1937 opgeheven, maar de lijn werd toen al geëxploiteerd door de E.D.A.D.

(Beschikking Gedeputeerde Staten nr. 28, Provinciaal Blad nr. 69)



Afb. 4.16 Een chassis voor een bus afgehaald aan de fabriek bij Parijs door G.F. Dirkzwager sr. (achter het stuur) in 1928. Diverse ondernemers maakten dergelijke zware expedities: overgeleverd aan regen en kou, slechte wegen, vaak meerdere malen pech onderweg, geen kennis van een vreemde taal en met veel contant geld op zak. (fotocollectie G.F. Dirkzwager jr.)



Afb. 4.17 De bussen van Dirkzwager die op de lijnen in de Hoeksche Waard reden, werden gestald in een schuur in 's-Gravendeel, want ze konden toen nog niet met de veerpont mee naar de garage in Wieldrecht, circa 1927, (fotocollectie W. Geense).

Deze diensten werden uitgevoerd met zeven bussen: een Ford, een G.M.C., twee omgebouwde Fords en drie omgebouwde Chevrolets. Behalve de eerstgenoemde Ford waren alle wagens in 1927 in uitstekende staat en goed onderhouden. Twee van de Chevrolets werden zelfs zeer gerieflijk genoemd. Sommige buschassis werden door Dirkzwager zelf aan de fabriek in Frankrijk afgehaald, waarop door zijn zwager Jan Brussé in 's-Gravendeel een carrosserie werd gebouwd. Omdat het aantal bussen toenam, werd aan de achterkant van de garage aan de dijk naar de Dordtse Kil toe een stuk aangebouwd.

Op 11 april 1928 kreeg Dirkzwager vergunning voor een dienst tussen Dordrecht en Willemsdorp. Er werd gereden volgens de route:

Dordrecht (Visbrug) – Station – Burg. de Raadsingel – Spuiweg – Singel – Hoogt – 's-Gravendeelsedijk – Wioldrecht – Rijksstraatweg – Willemsdorp (veer).

De rijtijd was een half uur en er waren vijf ritten heen en terug. Op 22 juni 1928 kreeg de lijn van de gemeente Dordrecht het lijnnummer 10a toegewezen.

Bij beschikking van 11 februari 1929 werd de route veranderd in:

Dordrecht (Visbrug) – Visstraat – Johan de Wittstraat – Station – Burg. de Raadsingel – Spuiweg – Singel – Hoogt – 's-Gravendeelsedijk – Glazenstraat – Zuidendijk – Smitshoek – Smitsweg – Bierweg (thans Reeweg Zuid) – Rijksstraatweg – Tweede Tol – Willemsdorp (veer).

De route door onder meer Wioldrecht kwam dus te vervallen. Op 2 april 1929 werd het lijnnummer gewijzigd in 10, dat door het opheffen van de *Janny* was vrijgekomen.



Afb. 4.18 De veerpont nadert de aanlegsteiger bij Wioldrecht met aan boord een bus van Dirkzwager. Voor 1929, het jaar van de foto, konden de bussen alleen met kunstgrepen met de pont mee, doordat de veerstoeppen te steil waren, (fotocollectie S.A.D.).



Afb. 4.19 Een bus van lijn 3 van Dirkzwager rijdt omstreeks 1930 op de Van Strijpsingel op weg naar 's-Gravendeel, (fotocollectie S.A.D.).

In 1933 werd de verbinding Dordrecht – Willemsdorp al achtmaal daags gereden. Dirkzwager had in datzelfde jaar een poging gewaagd een vergunning te krijgen voor een dienst 's-Gravendeel – Rotterdam, maar zijn aanvraag werd op 2 november 1933 afgewezen, evenals de aanvragen van enkele andere ondernemers. De belangen van de R.T.M. stonden deze concurrentie niet toe.

4.2.6 Autodienst Luxe – Van Iperen 1924 – 1927

Behalve de ringlijn die Dirkzwager in 1923 opende van 's-Gravendeel via Strijen en Puttershoek weer naar 's-Gravendeel, exploiteerde een andere onderneming vrijwel dezelfde ringlijn. De gebroeders B.B. en W.A. van Iperen uit 's-Gravendeel reden bijna dezelfde route als Dirkzwager, namelijk 's-Gravendeel – Puttershoek – Maasdam – Cillaarshoek – Strijen – Schenkeldijk – Mookhoek – 's-Gravendeel. In 's-Gravendeel hadden de passagiers voor Dordrecht aansluiting op de bootdienst van rederij Thor, die hen in ruim een half uur naar Dordrecht bracht. Passagiers van Dirkzwager gingen te voet met de pont over en werden uiteraard met bussen van Dirkzwager vanaf de pont in Wioldrecht naar Dordrecht gereden.

De gebroeders Van Iperen reden onder de naam *Autodienst Luxe*. De dienstregeling van Luxe ingaande maart 1924 vermeldde drie diensten op de ringlijn in elke richting. Op vrijdagen was er nog een extra dienst vanuit 's-Gravendeel eerst gaande in de richting Mookhoek. De rijtijd op de hele ringlijn was anderhalf uur.

Op 21 maart 1927 kregen de gebroeders voor deze ringlijn vergunning van Gedeputeerde Staten, een toen net van kracht geworden verplichting voor de interlokale lijnen. Alleen de heer G.F. Dirkzwager had een bezwaarschrift ingediend tegen de

aanvraag van de gebroeders Van Iperen, omdat volgens hem een dubbele dienst overbodig was. Bovendien waren de broers eerst financieel bij de onderneming van Dirkzwager betrokken geweest, maar nadat ze voor f 1.000 waren uitgekocht, werd een eigen busdienst gestart waarmee hun vroegere compagnon werd beconcurrereerd. Gedeputeerde Staten verleenden echter toch de vergunning aangezien er bij de boedelscheiding tussen de heren Van Iperen en Dirkzwager geen concurrentiebeding was opgesteld.

De broers beschikten over een Ford met 10 en een Chevrolet met 14 zitplaatsen. Beide bussen kregen van de inspectie het oordeel matig evenals hun staat van onderhoud. Waarschijnlijk was er in de beginjaren van de onderneming nog een vrij forse Berliet-bus met circa 25 zitplaatsen, maar in de vergunning van 1927 werd deze wagen niet meer genoemd. Hij was wellicht te groot, te zwaar en te duur voor de weinige reizigers.

Reeds op 8 juni 1927, dus nog geen drie maanden na de vergunningverlening, kondigden de gebroeders Van Iperen aan dat hun dienst met ingang van 16 juni zou worden gestaakt. De ondernemers waren blijkbaar van mening dat er voor twee busdiensten geen emplot was in deze niet al te dicht bevolkte landbouwstreek, waar de inwoners al sinds 1904 gewend waren met de stoomtram van de R.T.M. naar Rotterdam te gaan als ze wilden winkelen.

4.3 Lijnnummers en routes

Zoals uit het voorafgaande al kon worden opgemaakt, was de Visbrug in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw voor het autobusverkeer in Dordrecht te beschouwen als de centrale halte of als het begin- en eindpunt van verschillende lokale en interlokale diensten. De gemeente wilde graag dat alle autobusdiensten zo mogelijk de Visbrug en het station aandeden en ze liet dan ook een flink wachtlokaal bouwen op de hoek van de Visbrug en de Voorstraat. Over de interlokale busdiensten had Dordrecht niet zo veel te zeggen, maar voor de lokale bussen werd in juli 1924 de politieverordening aangevuld met bepalingen over vergunningen en standplaatsen en kwam er een rookverbod in de autobussen.

Met de interlokale autobusondernemers maakte de voorzitter van de *Tramcommissie* afspraken over de doortrekking van hun buslijnen via de veren naar de binnenstad. Alle bussen die met de Dordtse veerboten werden overgezet, hoefden de vrachtprijs niet te betalen. Tegen gereduceerde prijs kregen de ondernemers veercoupons die hun chauffeurs aan het publiek konden verkopen. Omstreeks 1930 betaalde een reiziger 4 cent voor zo'n veercoupon.

De gemeente Dordrecht sprak ook met de autobusondernemers af dat alle wagens die binnen de gemeentegrenzen passagiers vervoerden, een lijncijfer zouden voeren en dat er aan elke lijn een ander lijnnummer zou worden toegewezen. Voor de interlokale diensten kon dit dus betekenen dat elders gemeenten werden aangedaan waar hetzelfde lijnnummer ook door een andere busdienst werd gevoerd.

Voor al in 1923 werden aan de lopende band nieuwe buslijnen geopend. Zo begon de N.V. Auto-Omnibusdienst Ridderkerk, later omgedoopt in N.V. Ridderkerksche



Afb. 4.20 De meeste buslijnen hadden op de Visbrug hun begin- en eindpunt of een halte; vandaar het grote wachtlokaal rechts langs de Voorstraat. De bus rechts is van de E.D.A.D. (lijn 1 of lijn 2), links een bus van de E.Z.A.D. (lijn 8) en in het midden waarschijnlijk een bus van de R.A.G.O.M. (lijn 9). De bus, die in de Visstraat komt aanrijden is lijn 10 van de Janny, circa 1927, (fotocollectie S.A.D.).

Autogarage en Omnibus Maatschappij (R.A.G.O.M.), op zaterdag 3 maart 1923 de dienst Ridderkerk – H.I. Ambacht – Zwijndrecht.

Twee dagen later, dus op maandag 5 maart, volgde de Eerste Zwijndrechtsche Auto-bus Dienst (E.Z.A.D.) van de heer C. Stok jr. met de diensten Rijsoord – Zwijndrecht en H.I. Ambacht (Oostendam) – Zwijndrecht.

De drie lijnen eindigden in Zwijndrecht op het Veerplein, maar verkregen binnen twee jaar het recht op vrije overtocht met het veer, waarna de Visbrug het eindpunt werd. Ze kregen van de gemeente Dordrecht respectievelijk de lijnnummers 9, 11 en 8 toegewezen.

De lijnnummers waren in maart 1927 als volgt uitgegeven:

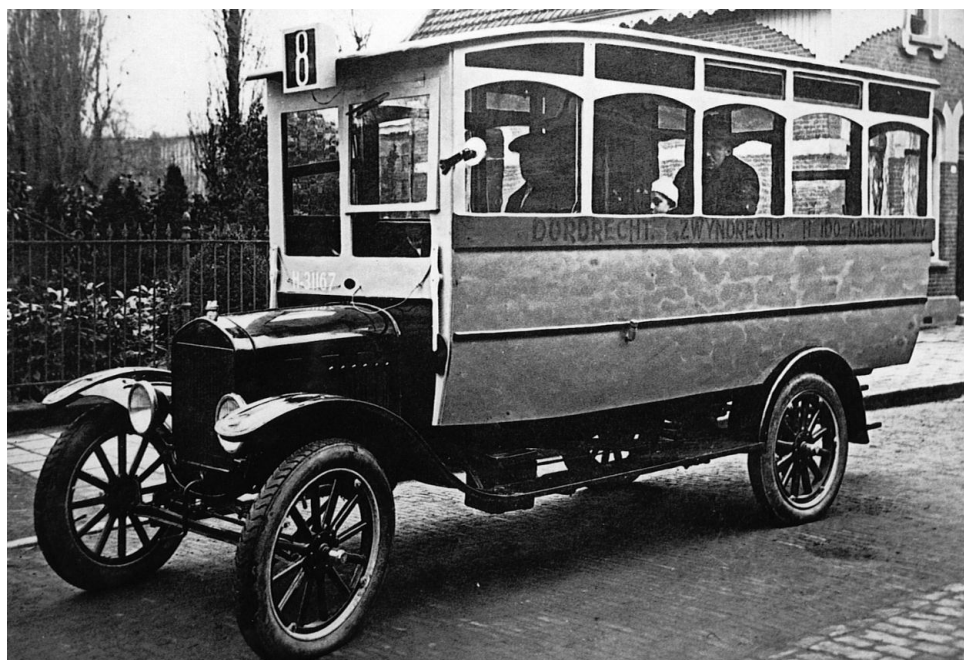
<i>Lijnnr.</i>	<i>ondernemer</i>	<i>traject</i>
1	E.D.A.D., Dordrecht	stadslijn: Papendrechtse veer – Zeehaven- laan (30-minutendienst)
2	E.D.A.D., Dordrecht	stadslijn: Zwijndrechtse veer – Staart (40-minutendienst)

3	Dirkzwager, 's-Gravendeel	Dordrecht – Wioldrecht – 's-Gravendeel (60-minutendienst; driemaal per dag aansluiting naar Strijen en Numansdorp; tweemaal per dag naar Strijen en Puttershoek)
4	Schram, Dubbeldam	Dordrecht – Dubbeldam via de Reeweg (60-minutendienst)
4a	Schram, Dubbeldam	Dordrecht – Kop van 't Land
5	Schram, Dubbeldam	Dordrecht – Dubbeldam – Het Vissertje via de Dubbeldamse weg (60-minutendienst)
6	E.S.O.O., Sliedrecht	Dordrecht – Papendrecht – Sliedrecht – Giessendam (20-minutendienst)
7	De Graafstroom, Oud-Alblas	Dordrecht – Ottoland – Goudriaan – Gorinchem (en – Schoonhoven)(ca. vijfmaal per dag; op maandag driemaal per dag; 1 à 2 maal per dag werd aansluiting gegeven naar Ameide)
8	E.Z.A.D., Zwijndrecht	Dordrecht – Zwijndrecht – Hendrik Ido Ambacht (60-minutendienst)
9	R.A.G.O.M., Ridderkerk	Dordrecht – Zwijndrecht – Ridderkerk (60-minutendienst; tienmaal per dag werd aansluiting gegeven naar het dorp IJsselmonde)
10	Janny, Dordrecht	Dordrecht – Dubbeldam – Dordrecht (60-minutendienst)
10a	Dirkzwager, 's-Gravendeel	Dordrecht – Tweede Tol – Willemsdorp (vanaf 2 april 1929 werd dit lijn 10)
11	E.D.A.D., Dordrecht E.Z.A.D., Zwijndrecht	route onbekend; gereden tot augustus 1925 Dordrecht – Rotterdam (Stieltjesplein) via de Rijksstraatweg en Rijsoord (na 1925 ingesteld) (driemaal per uur)
12	Janny, Dordrecht Van Leuven, Zwijndrecht	Dordrecht – Tweede Tol – Willemsdorp (tot 1928); Zwijndrecht (veer) – Groote Lindt – Heerjansdam (negenmaal per dag)
13	E.S.O.O., Sliedrecht	Papendrecht (veer) – Alblasterdam – Kinderdijk (2-uursdienst)

(S.A.D. 8-A 1945-1321)

Op 1 september 1935 verlengden de Zwijndrechtse gebroeders C.W. en J. van Leuven hun dienst Heerjansdam – Groote Lindt – Zwijndrecht tot Dordrecht, waarvoor lijnnummer 12 werd toegewezen, dat ooit aan de *Janny* was uitgegeven.

In de jaren erna begon de voor ons land bijzondere situatie, dat de gemeente unieke lijnnummers uitgifte aan ondernemers, die binnen de stadsgrenzen opereerden, wat te verwateren. Hieraan lagen waarschijnlijk verscheidene oorzaken ten grondslag:



Afb. 4.21 Een Ford-bus met 12 zitplaatsen van de E.Z.A.D. van C. Stok jr. doet omstreeks 1925 dienst op lijn 8, (fotocollectie W. Geense).

1. Met het gereedkomen van de verkeersbrug over de Oude Maas tussen Zwijndrecht en Dordrecht in juli 1939 werkte daar het middel van de vrije overtocht voor bussen bij de veerponten niet meer in ruil voor de medewerking van de ondernemers.
2. Door opheffing en fusies was het aantal bedrijven gedaald, waardoor de maatregel overbodig werd om per verbinding aan slechts één ondernemer vrije overtocht te verlenen om zo een chaotische concurrentie tegen te gaan.
3. Sommige ondernemers maakten van hun voorrecht voor een vrije overtocht geen gebruik meer. Zo kwam lijn 6 van de E.S.O.O. (Eerste Sliedrechtsche Omnibus Onderneming) in 1939 niet meer in Dordrecht, maar bracht de passagiers voor Dordrecht in Papendrecht bij de pont, een maatregel, die de E.S.O.O. enkele jaren eerder al voor lijn 13 had ingevoerd.

Op 31 oktober 1939 vroeg de R.A.G.O.M. dan ook aan de gemeente toestemming haar lijn 9 om te mogen nummeren in de vrijgekomen lijn 6, omdat dat beter paste in het eigen lijnnummerschema. Het bedrijf exploiteerde behalve lijn 9 ook nog busdiensten met de lijnnummers 1 tot en met 5, die niet in Dordrecht reden. De gemeente had tegen het voorstel van de R.A.G.O.M. geen enkel bezwaar.

Als gevolg van het groeiende aantal lijnen, de hogere frequenties en de langere bussen werd de Visbrug steeds minder geschikt als eindpunt. Van de lijnen 8, 9 en 11 waren tussen 1926 en 1930, de juiste datum was niet te achterhalen, het begin-

en eindpunt al verplaatst van de Visbrug naar het Bagijnhof bij de Vest. De route tussen het Zwijndrechtse veer en de Vest liep wel via de Visbrug. Op 19 mei 1933 werd het begin- en eindpunt van de lijnen 3, 4, 4a, 5 en 6 verlegd van de Visbrug naar het Scheffersplein. Na de halte op de Visbrug werd via de Groenmarkt naar het Scheffersplein gereden en stapten de passagiers uit voor de bebouwing over de Voorstraatshaven (Tolbrug). Daarna staken de bussen achteruit, lieten op de Groenmarkt de mensen instappen en vertrokken weer richting Visbrug.

Op 28 juli 1947 werd van alle interlokale lijnen het begin- en eindpunt in Dordrecht verplaatst naar het Beverwijksplein. Het grote wachtlokaal bij de Visbrug zou nog jarenlang dienst doen als ijs- en tijdschriftenkiosk.

Zelfs een korte rit met een stadsbus was in die tijd een hele belevenis. Vooral kinderen hadden het gevoel alsof het om een schoolreisje ging; een gevoel, dat door de Dordtse Mary-Lou Bouman werd vastgelegd in het volgende gedichtje:

Mijn eerste keer

Ik kan het mij nog herinneren
ik mocht met mamma naar de stad.
Ik lag al nachten wakker
want zo'n reisje had ik nog niet gehad.
Aan de hand van mijn moeder
stond ik langs de straat.
We stonden daar al even
want anders waren wij te laat.
Hij stopte voor onze neus
en de deuren gaan voor ons open.
Mamma moet betalen
en ik mag zo doorlopen.
Terwijl we bij het raam gaan zitten
geef ik mam een dikke kus.
Bedankt dat ik mee mocht mam
ik vind het zo leuk in de bus.

4.4 Het Dordtse Autobusvraagstuk

In maart 1927 zond de voorzitter van de nog steeds met de oude naam aangeduide 'raadscommissie inzake aanleg en exploitatie van tramlijnen', de heer Jansen, een vertrouwelijke discussienota aan de leden van deze commissie omtrent het *Dordtse Autobusvraagstuk*. De gemeente wilde namelijk meer lokale en interlokale buslijnen, die met een hogere frequentie werden bereden en met beter materiaal. Rond die tijd echter begonnen de ondernemers op hun beurt om overheidssteun te vragen, omdat ze steeds meer concurrentie ondervonden door het groeiende autobezit en vooral in de stad door het toenemende aantal fietsen. Deze kwestie zou ruim vier jaar de gemoederen bezighouden en daardoor een belangrijke rol spelen in de Dordtse autobusgeschiedenis. Daarom is een deel van deze nota hier weergegeven:



Afb. 4.22 Een R.A.G.O.M.-bus van lijn 9 in 1925 op het Blauwpoortsp plein opgesteld bij het veer naar Zwijndrecht. De bussen hadden vrij vervoer, de passagiers kochten bij de chauffeur een veercoupon, (fotocollectie S.A.D.).

De toestand van het materiaal is op verschillende lijnen niet gunstig. Er zijn zeer goede bussen onder, doch ook veel Fordwagens, welke niet voldoen aan de eischen, die het verkeer tegenwoordig stelt. Ik verwijs hiervoor naar het rapport van den deskundige, belast met de keuring in het district Dordrecht.

Wat de dienstregelingen betreft, kan alleen van de diensten op Giessendam, Rotterdam en Dubbeldam gezegd worden, dat ze voldoende zijn.

Verbinding met de Hoeksche Waard.

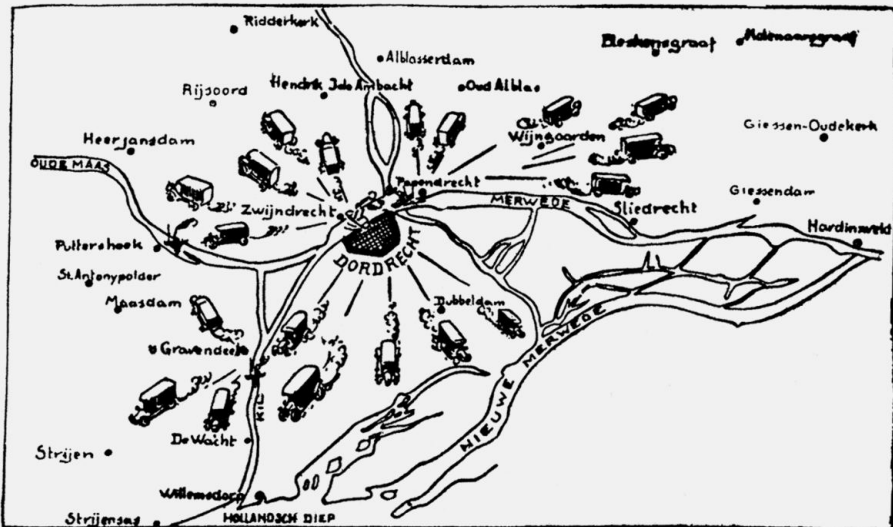
Deze verbinding wordt onderhouden door lijn 3 Dordrecht – 's-Gravendeel (60 minuten dienst). Daar de desbetreffende ondernemers op dit traject dikwijls extra bussen laten lopen, is deze dienst vrij voldoende. De aansluiting op Strijen en Numansdorp is echter beslist onvoldoende. Er kan ook nauwelijks van een verbinding van Dordt met de Hoeksche Waard worden gesproken. Zoo is er zelfs geen verbinding met Oud-Beijerland, de voornaamste plaats uit die Waard. Om deze belangrijke Gemeente van Dordt uit te bereiken, moet men gebruik maken van de Rotterdamsche tram, welke de passagiers er langs een grooten omweg brengt, of van de Dordtsche Stoomboot Maatschappij, welke slechts 4 malen per week een directen dienst heeft op Oud-Beijerland. De andere plaatsen uit deze Waard hebben geen enkele directe verbinding met Dordt.

Verbinding met de Alblasserwaard

De verbinding van Dordt met Alblasserdam is ook beslist onvoldoende. Een dorp van de beteekenis als dit, zoo onmiddellijk bij onze Gemeente gelegen, moest er toch veel beter mee verbonden zijn. Een dienst om de 2 uren is eigenlijk absoluut onvoldoende. Een gevolg daarvan is dan ook, dat Alblasserdam zich meer en meer naar Rotterdam richt.

Ook de dorpen langs den Lekdijk hebben geen, of een uiterst slechte verbinding met Dordt. De bewoners uit plaatsen als Nieuw Lekkerland, Streefkerk, Groot Ammers, Nieuwpoort, Langerak en Ameide, die vroeger voor een groot deel op

KOOPT TE DORDRECHT



BOVENSTAANDE TEEKENING TOONT DUIDELIJK AAN DAT MEN VANUIT ALLE PLAATSEN IN DE OMGEVING GEMAKKELIJK PER AUTOBUS DORDT BEREIKT. WAT BELET U DUS EEN TOCHTJE NAAR DORDT TE MAKEN TE GENIETEN VAN DE PRACHTIGE ETALAGES EN DE WINKELS TE BEZOEKEN?

U ZULT ER ZEKER GEEN SPIJT VAN HEBBEN EN BIJ UW TERUGKEER UWEN PLAATSGENOOTEN DEZE DRIE WOORDEN TOEVOEGEN:

KOOPT TE DORDRECHT

Afb. 4.23 Op 19 maart 1927 verscheen deze advertentie in het Dordrechtsh Nieuwsblad. Blijkbaar was niet iedereen het eens met de nota van de voorzitter van de Tramcommissie, die in dezelfde maand verscheen, over de slechte busverbindingen van de regio met Dordrecht. (collectie S.A.D.)

Dordt waren aangewezen, kunnen nu veel vlugger in Rotterdam en Gorkum komen dan in Dordt.

De verbindingen met het midden der Alblasserwaard mogen wat beter zijn dan met de Hoeksche Waard, voldoende zijn ze echter in geen enkel opzicht. Slechts één lijn, lijn 7, vervoert ongeveer 5 malen per dag de passagiers langs den Graafstroom tot in Goudriaan.

Dat plaatsen als Meerkerk, Noordeloos, Hoornaar, Hoogblokland, Peursum, Giessen-Nieuwkerk, Giessen-Oudkerk, en Hardinxveld geen directe verbinding met Dordt hebben, is een groote leemte in de economische ontwikkeling van onze Gemeente.

Verbinding met het eiland IJsselmonde

Deze is ook onvoldoende. Een industrieplaats als Ridderkerk b.v. kan voor Dordt van veel meer beteekenis zijn, dan nu het geval is. De verbindingen van dat groote dorp zijn nu echter bijna geheel op Rotterdam gericht. Een dienst van 10 malen per dag is zeker niet voldoende. Met Hendrik Ido Ambacht en Rijsoord is de verbinding beter. Barendrecht echter heeft geen enkele verbinding met Dordt dan per spoor. Deze is echter ongunstig, daar tal van treinen er niet stoppen en het station ver buiten de kom van het dorp ligt.

Verbinding met Noord-Brabant

Een verbinding met Noord-Brabant bestaat niet. De bewoners van het Land van Altena, Geertruidenberg en omgeving gaan wel naar Gorkum, doch niet naar hier. Een verbinding met Dordt is slechts mogelijk door verbetering van het Veer over den Moerdijk en het inleggen van een nieuw veer van den Kop van 't Land naar Werkendam. [Dit laatstgenoemde veer werd inderdaad verbeterd met ingang van 4 maart 1931 toen de gemeente het overnam.]

Stadslijnen

Deze geven een dienst, welke voor een plaats als de onze in hooge mate onbevredigend is. Op de drukste lijnen is een halfuursdienst en op de minder drukke een van 40 minuten. Dat is toch een bespotting voor een stadsverbinding.

De toestand is nu zoo, dat men van de Vischbrug af – dus van het centrum der stad uit – beter in Sliedrecht kan komen dan aan de Zeehaven.

Gedeelten van een stadstraject worden door verschillende ondernemers van lijnen naar buiten de Gemeente bereden. Daar echter op elk traject slechts één ondernemer wordt toegelaten, kunnen bedoelde buitenbussen geen reizigers op het door hem bereden gedeelte stadstraject vervoeren.

Waren alle lijnen in één hand, dan zou onze stadsdienst op de drukste punten reeds zeer veel verbeterd zijn, omdat de passagiers voor deze stadsgedeelten dan door verschillende buitenlijnen medegenomen zouden kunnen worden.

Met de ondernemers der stadslijnen zijn reeds geruimen tijd besprekingen gaande, om tot verbetering van den toestand te komen. Dezen beweren echter, dat uitbreiding van den dienst onmogelijk is, zonder een aanmerkelijke subsidie van de Gemeente. Onze gemeentelijke accountantsdienst heeft hun exploitatierekeningen onderzocht

en aan Burgemeester en Wethouders gerapporteerd, dat de winst op deze lijnen werkelijk zeer bescheiden is. Het resultaat van de gevoerde besprekingen is dan ook alleen, dat de ondernemers hebben toegezegd, één of twee moderne bussen in bedrijf te zullen nemen. De dienstregeling wordt echter niet veranderd.

Reeds een aantal jaren heeft het vraagstuk van de verbinding van Dordt met de buitengemeenten en die van de stadsgedeelten onderling een onderwerp van studie en bespreking in den Raad uitgemaakt. Uwe Commissie werd in 1912 ingesteld, met het doel, beide onderwerpen te bestudeeren. Sedert den in 1914 aangevangen wereldoorlog is het verkeerswezen echter geheel van vorm veranderd. Het aanleggen van een tramlijn werd bijna onbetaalbaar, terwijl de zegetocht van de motor was aangevangen.

De autobussen deden haar intrede en brachten een volledigen ommekeer in het locale- en interlocale verkeer teweeg. Deze verandering is voor Dordt niet ongunstig geweest, want daardoor is de heerschappij van de bestaande verkeersmiddelen van Dordt naar de omgeving – tram en boot – welke niet op Dordt was gericht, gebroken.

Door middel van de autobussen nu zijn wij begonnen verschillende deelen der omgeving weer naar ons toe te halen. De sterke stijging van het passagiersverkeer over onze veren bewijst dit duidelijk.

Thans is echter zaak te zorgen te houden, wat we op deze wijze hebben verkregen en het zooveel mogelijk te verbeteren. Zoo zal het Rijkswegenplan, waaraan spoedig een begin van uitvoering zal worden gegeven, het mogelijk maken, dat b.v. de bewoners van de Alblasserwaard zich gemakkelijker naar Rotterdam, Gorkum en Utrecht kunnen begeven dan nu het geval is. Daarom moeten wij ervoor zorgen, dat, voordat deze Rijkswegen gereed zijn, wij de verschillende plaatsen in die waard door zoo goed mogelijke verbindingen naar Dordt hebben gericht.

De particuliere autobusondernemers hebben – dit is vanzelfsprekend – de bedoeling om winst te maken. Zij zullen hun lijnen met geen kilometer verlengen, als er voor hen geen voordeel in zit. De dienstregelingen zullen zij zo samenstellen, dat zij met de minst mogelijke moeite de grootste winst kunnen maken. Het eigenbelang der ondernemers gaat bij deze dingen in alles voorop. Zij zullen dan ook, als wij bij hen aankloppen om verbetering van het verkeer in het belang der Gemeente, onmiddellijk om belangrijke subsidies vragen.

Mijns inziens moet de oplossing van het vraagstuk echter niet gezocht worden in subsidieëring van de bestaande lijnen. Maar ik wil de particuliere ondernemers ook niet uitschakelen. Zij toch hebben ontegenzeggelijk zeer veel nuttig werk gedaan, n.l. de eerste proeven met de autobus genomen, met al het risico, daaraan voor hen verbonden. Daarom is een optreden tegenover hen, zooals nu de Nederlandsche Spoorwegen doen, mij niet sympatiek.

Naar mijn gevoelen zou een goede oplossing zijn de oprichting van een naamloze vennootschap, waarin deelnemen de Gemeente Dordrecht, zooveel mogelijk gemeenten in de omgeving, waarheen van Dordt uit autobussen rijden en de groote

ondernemers van de nu bestaande autobusdiensten. Het zou moeten worden een gemengd bedrijf, maar zoo, dat de meerderheid der aandeele in het bezit onzer Gemeente was. Dan zijn wij in staat, de verbindingen met de buitengemeenten en ook de lijnen in de stad zoo te exploiteren, dat zij in de eerste plaats voldoen aan de eischen van het verkeer, gezien uit een oogpunt van algemeen belang. Met deze N.V. zou dan door ons Veerbedrijf een overeenkomst zijn te sluiten voor zeer lage veertarieven, waardoor eventuele verliezen der N.V. voor een groot deel opgevangen zouden kunnen worden.

De Voorzitter der Tramcommissie.

(S.A.D. 8-A 1945-1321)

Op 29 september 1927 verscheen een nota van het college van B. en W. met een nadere beschouwing over het hierboven bepleite gemengd autobusbedrijf, waarin zoveel mogelijk belanghebbende gemeenten en de grotere particuliere autobusbedrijven zouden moeten participeren. Dordrecht zou daarin een meerderheidsbelang moeten krijgen. Tegen deze constructie werd een drietal bezwaren aangevoerd:



Afb. 4.24 Een bus van lijn 6 van de E.S.O.O. rijdt omstreeks 1926 van de veerpont uit Papendrecht af bij de Merwekade. Van de 14 busondernemingen in district Dordrecht had de E.S.O.O. als enige geen Ford-T-bussen in dienst. Het wagenpark bestond in 1926 uit elf bussen met originele chassis: G.M.C. (2), Unic (5), Renault (3) en Packard (1). (fotocollectie S.A.D.)

1. Het aantal uit te brengen stemmen door de grootste aandeelhouder in een n.v. was wettelijk aan een maximum gebonden, zodat Dordrecht bij zo'n groot aantal aandeelhouders geen overwicht zou hebben.
2. De deelnemende gemeenten zouden vooral oog hebben voor het algemene belang. Dit zou kunnen botsen met de commerciële belangen van de particuliere deelnemers, die immers alleen geïnteresseerd waren in rendabele busdiensten tenzij de gemeenten bepaalde garanties zouden bieden.
3. Voor de buitengemeenten zou deelname niet aantrekkelijk zijn, omdat het plaatselijke belang te gering zou zijn (S.A.D. 8-A 1945-1321, 13).

Om aan deze bezwaren tegemoet te komen, werd door B. en W. voorgesteld een centrale n.v. op te richten waarin de gemeente Dordrecht een meerderheidsbelang zou nemen en de overige aandelen naar één particuliere firma zouden gaan. Deze n.v. zou eerst de exploitatie ter hand moeten nemen van de autobuslijnen in Dordrecht en daarna in de regio. Zij moest een directeur benoemen, materieel en gebouwen aanschaffen en personeel in dienst nemen. De onderneming zou voor de stadslijnen een exploitatiecontract met de gemeente Dordrecht moeten sluiten waarbij de gemeente de te volgen routes, de dienstregeling en de tarieven vaststelde. De firma zou bij de gemeente een vast bedrag per afgelegde zitplaatskilometer moeten bedingen waarmee een lonende exploitatie mogelijk zou zijn. Was er **a** cent per zitplaatskilometer bedongen dan was er voor een rit van **p** kilometer met een bus van 20 zitplaatsen dus een gegarandeerde opbrengst van **a x p x 20 cent**.

Als de bruto-opbrengst uit het reizigersvervoer hoger was, ging het meerdere naar de gemeente; bij lagere inkomsten moest de gemeente het tekort bijpassen.

Voorts moest voor het busverkeer rond Dordrecht voor elk gebied een aparte streek-n.v. worden opgericht bijvoorbeeld de *N.V. Verbinding Dordrecht – Hoeksche Waard*. In deze vennootschappen namen uitsluitend deel de gemeente Dordrecht en de gemeenten uit het betreffende gebied.

Elke n.v. moest een exploitatieplan maken voor de buslijnen in dat gebied, die gericht waren op Dordrecht en op het onderlinge verkeer tussen de dorpen. Voor zover het nieuwe lijnen betrof, moest de n.v. onderhandelen met de buitengemeenten over hun financiële deelname en de benodigde concessies aanvragen bij Gedeputeerde Staten. Met de centrale n.v. moest een vast bedrag per zitplaatskilometer overeengekomen worden vergelijkbaar met het contract tussen de centrale n.v. en de gemeente Dordrecht met betrekking tot de stadslijnen.

Zou in het exploitatieplan een bestaande lijn voorkomen, die aan redelijke eisen voldeed, dan kon de streek-n.v. onderhandelen over goede aansluitingen met haar eigen lijnen. Mocht de bestaande lijn niet aan de gestelde eisen voldoen, dan zou de streek-n.v. een concessie kunnen aanvragen voor een concurrerende lijn of de concessie van de particuliere ondernemer kunnen overnemen tegen een schadeloosstelling. De centrale n.v. zou dan eventueel het materieel van die ondernemer kunnen aankopen.

Bij deze constructie zou zowel het algemene belang gediend zijn om autobusverkeer in en rond Dordrecht tot ontwikkeling te brengen als het particuliere initiatief om tot een commerciële exploitatie te komen en winst na te streven. De onderneming

zou zelfs voor de particuliere belegger aantrekkelijk kunnen zijn als de gemeente een deel van het benodigde kapitaal zou verwerven door de uitgifte van obligaties met een redelijk rendement.

De centrale n.v. kon natuurlijk economischer werken dan de kleine particuliere maatschappijen, doordat er minder leidinggevend personeel nodig was, er volstaan kon worden met minder reservematerieel dat bovendien vaker ingezet kon worden en onderhoud en reparaties in een centrale werkplaats konden plaatsvinden.

Op 5 januari 1928 kwam de E.D.A.D. in verband met de beoogde bedrijfsvorm met een begroting van f 68.400 voor de twee stadslijnen ongeveer volgens de bestaande routes maar met een iets hogere frequentie, waarbij per jaar 348.500 kilometer werd afgelegd. Bij gemiddeld 20 zitplaatsen per bus kwam dit neer op een kostprijs van 0,98 cent per zitplaatskilometer.

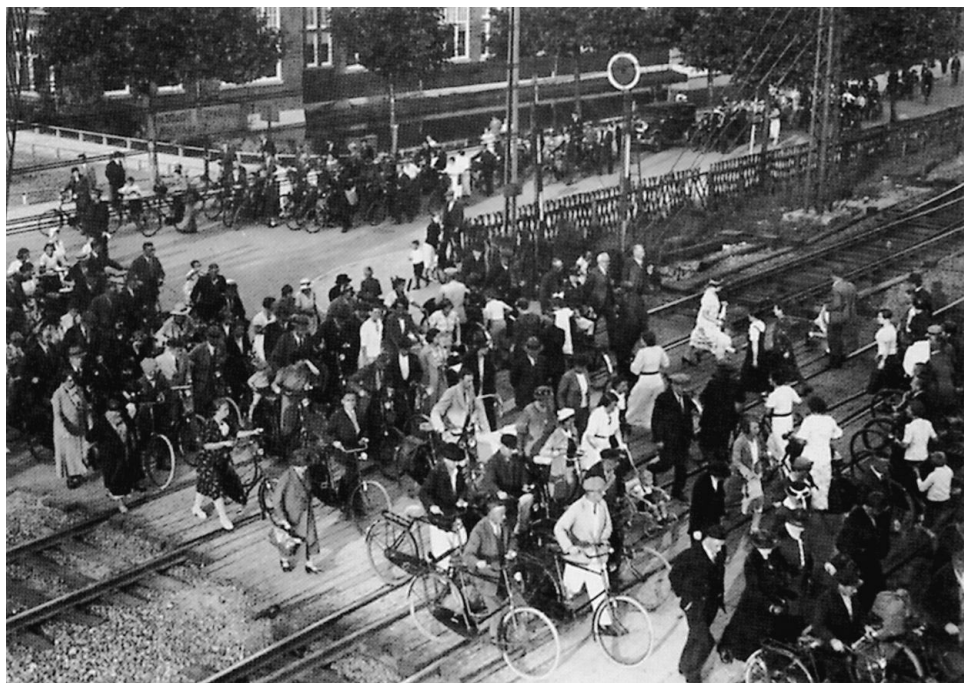
Als we onderstaand citaat uit de Merwepost van 20 april 1929 mogen geloven, was niet iedereen van mening dat het met de interlokale verbindingen met Dordrecht zo slecht was gesteld.

Dordrecht is bij vroeger jaren
Uitgegroeid tot flinke stad,
Door een grooten kring van dorpen
Als een parelrand omvat.

Veren, wegen, autobussen,
Naar de eischen van den tijd,
Voeren thans de dorpelingen
Naar de stad van wijd en zijd.

Dr. ir. M.F. de Bruyne, directeur van de Gemeentelijke Vervoers- en Reinigingsdienst te Rotterdam, bracht op verzoek van het college op 12 januari 1929 advies uit over de technische en financiële opzet van de nieuwe organisatie (S.A.D. 8-A 1945-1321, 34). Hij voorzag belangenverstremgeling als de directeur van de E.D.A.D., het bedrijf dat de tweede aandeelhouder zou worden in de centrale n.v., tevens directeur van deze n.v. werd. Van Twist was immers als eigenaar van een autohandel en garagebedrijf, leverancier van onder meer brandstof, olie en banden aan zijn busbedrijf. Hij stelde voor de directeur van de Reinigingsdienst de nevenfunctie te geven van directeur van het gemengde bedrijf en onderhoud aan de bussen en reparaties te laten plaatsvinden bij de Reinigingsdienst.

Hij vond, dat er binnen de oude stadskern door de betrekkelijk korte verbindingen weinig behoefte was aan openbaar vervoer, maar dat dit alleen het geval was in de stadsuitbreidingen en tussen de veren en het station. De Staart had bovendien een veerverbinding met de Merwekade. Zolang de stadsuitleg nog bescheiden was, kon er van een rendabele exploitatie geen sprake zijn. De twee bestaande busroutes zouden met kleine wijzigingen dan ook voorlopig voldoende zijn.



Afb. 4.25 Tijdens de schaarse momenten omstreeks 1935 dat de overweg Spuiweg niet gesloten was, zette een grote menigte zich in beweging. De overlast werd onder meer veroorzaakt door het veelvuldig rangeren. Voor de voetgangers lag er al sinds 30 december 1922 een stalen brug over de sporen. Rechtsboven de Burgemeester de Raadsingel. (fotocollectie S.A.D.)

Een ernstig probleem voor de dienstregeling van lijn 1 vormde de meestal gesloten spoorwegovergang Spuiweg/Krispijnseweg. Ook oostelijk van het station bevond zich een vaak gesloten overweg in de Dubbeldamseweg, maar die was niet opgenomen in een busroute. De Bruyne stelde een opzienbarende oplossing voor. Aan de voorgevel van het station of aan een lantaarnpaal moesten twee rode lichtseinen komen elk corresponderend met één van beide overwegen. Zo'n lichtsein zou 40 à 50 seconden voor het sluiten van de betreffende overweg moeten gaan branden en op grond daarvan kon de chauffeur bij het vertrek vanaf het station besluiten via welke overweg hij de spoorbaan zou kruisen. Vanaf de Dubbeldamseweg zou hij dan via de Markettenweg weer zo snel mogelijk zijn normale route over de Krispijnseweg moeten vervolgen. Daartoe diende de Markettenweg wel te worden verbreed. Voor de bussen die in tegengestelde richting reden, zouden dergelijke lichtseinen op de Krispijnseweg moeten staan.

Voor lijn 1 werd een 10 minutendienst en voor lijn 2 een 12 minutendienst voorgesteld overeenkomend met de afvaartfrequenties van het Papendrechtse respectievelijk Zwijndrechtse veer. Er zouden dan 11 autobussen nodig zijn inclusief 3 reservebussen. Per jaar zou op beide lijnen samen 683.000 kilometer worden afgelegd, dus ongeveer 62.000 kilometer per bus.

Interlokale bussen, die langs vrij grote trajecten de route van de stadslijnen volgden, zoals de lijnen 3, 4, 5, 10 en 10a, zouden binnen de stad geen reizigers mogen vervoeren. Dit werd tot dan toe oogluikend toegestaan, maar omdat het voorstel tot een sterke verbetering van de stadslijnen zou leiden, moest dit verbod voortaan strikt worden nageleefd. De stadsbussen zouden ook beter bezet zijn als de interlokale bussen hun passagiers in Papendrecht en Zwijndrecht bij het veer lieten uitstappen, zodat zij aan de overkant hun reis met een stadsbus konden vervolgen. Dit zou bevorderd kunnen worden door de vrije overtocht van bussen te laten vervallen. Bovendien werd daarmee de drukke Visbrug ontlast.

In de nota werd ook bepleit de slecht renderende en niet doelmatige ringlijn 11 op te heffen, maar dit berustte waarschijnlijk op een misverstand. Lijnnummer 11 was al een aantal jaren toegewezen aan de E.Z.A.D. voor haar drukke lijn Dordrecht – Rotterdam (Stieltjesplein). Bovendien kwam op het briefpapier van de E.D.A.D. in het gedrukte briefhoofd lijn 11 al lang niet meer voor.

De rijtijd kon worden beperkt door de invoering van vaste haltes waarvoor in totaal 90 haltepalen geplaatst moesten worden. Om het oponthoud bij de haltes te bekorten, zouden meerrittenkaarten verkrijgbaar moeten zijn, bijvoorbeeld een 10-rittenkaart voor 80 cent of een 12-rittenkaart voor één gulden voorzien van genummerde vakjes, die door de chauffeur moesten worden geknipt. Als elke chauffeur een andere kniptang gebruikte, was er toch volledige controle mogelijk. Er zouden ook speciale schoolkinderkaarten en *vroegkaarten* voor fabrieksarbeiders moeten komen.

De tijd dat de busbedrijven naar goedkope chassis en carrosserieën uitkeken, was langzamerhand voorbij. Voor een gerieflijke bus, die vrijwel geruisloos en schokvrij reed, zou de keuze moeten vallen op een speciaal autobuschassis, geen vrachtwagenchassis, en een stalen carrosserie voor een totale aanschafprijs van ongeveer f 13.000. In dat geval mocht bij goed onderhoud de levensduur worden gesteld op 400.000 à 450.000 kilometer, wat neerkwam op een afschrijvingstijd van 7 jaar.

Op het terrein van de Reinigingsdienst zou een garage voor 12 bussen moeten verrijzen met mogelijkheden voor uitbreiding, die werd begroot op f 50.000. Per bus waren gemiddeld jaarlijks 2½ volledige stellen van 6 banden; dus 15 banden nodig. Bij een benzineverbruik van 1:4 en een prijs van f 0,15 per liter werden de brandstofkosten begroot op f 25.600 per jaar voor 11 bussen. Als een liter motorolie werd verbruikt per 100 kilometer bij een prijs van f 0,50 per liter zou dit een kostenpost vormen van f 3.400. Bij een wagengewicht van 4.500 kilogram en een wegenbelasting van f 8 per 100 kilogram zou deze post voor 11 bussen f 4.000 per jaar vergen.

In totaal werden de exploitatiekosten begroot op f 138.000, waarvoor 683.000 kilometer per jaar werd gereden met bussen met 23 zitplaatsen. De kosten per zitplaatskilometer bedroegen dan 0,9 cent. Hoewel dit vrijwel overeenkwam met het bedrag van 0,98 cent van de E.D.A.D. werd in de nieuwe opzet op de twee stadslijnen met een veel hogere frequentie gereden en met beter materieel. De opbrengst uit het reizigersvervoer werd echter in het voorstel van De Bruyne geschat op f 60.000 en bij de opzet van de bestaande stadsvervoerder volgens eigen opgave op f 30.000. De dienst zou dus in het eerste geval een jaarlijks verlies opleveren van bijna f 80.000, dat de gemeente moest bijpassen. Bij het plan van de E.D.A.D. ging het

om een verlies van bijna f 40.000. In beide gevallen vond de gemeente een dergelijk jaarlijks offer voor een goede autobusdienst echter te groot.

De raadscommissie adviseerde op 16 oktober 1929 de beslissing over de oprichting van een gemengd autobusbedrijf voorlopig uit te stellen zolang het verkeersvraagstuk bij de Krispijnse overweg niet was opgelost en er van een goed geregelde dienst geen sprake kon zijn (S.A.D. 8-A 1945-1322, 44). Met ingang van 10 oktober 1929 meed lijn 1 van de E.D.A.D. trouwens deze overweg om de dienstregeling te kunnen nakomen. Er werd omgereden via het spoorwegviaduct bij de Dokweg om over de Weeskinderendijk weer terug te keren op de normale route wat tot een sterke kostenverhoging leidde door de extra rijlengte van 50.000 kilometer per jaar. De commissie stelde voor een standplaatsvergunning aan de E.D.A.D. te verlenen voor de duur van vijf jaar indien:

1. Voor lijn 2 dezelfde dienst werd ingevoerd als voor lijn 1; dus eveneens een 30 in plaats van een 40-minutendienst en bij het station een goede aansluiting op beide lijnen werd gegeven.
 2. Jaarlijks een exploitatierekening aan B. en W. werd overgelegd.
 3. De gemeente op elk moment het materieel tegen taxatiewaarde kon overnemen. Verder moest de gemeente een doelmatige controle op de ontvangsten kunnen uitoefenen.
- Tenslotte werd de invoering van vaste stopplaatsen met daarop een vermelding van de dienstregeling aangeraden ter bevordering van de rijtijd.

Tijdens een bespreking met een deel van het college op 8 januari 1930 lieten Izaak en Willem van Twist weten de voorkeur te geven aan een gemengd bedrijf boven subsidie van de gemeente (S.A.D. 8-A 1945-1322, 46). Er kon dan meer kapitaal ingestoken worden en het was mogelijk beter materieel aan te schaffen. Zij vonden het wenselijk één gemengd bedrijf te hebben voor het hele Eiland van Dordrecht; dus inclusief de diensten op Dubbeldam, Willemsdorp en 's-Gravendeel. De bussen van buiten zouden dan niet meer over de veren moeten gaan, maar er moest wel een goede aansluiting worden gegeven. De gemeente zou dan aan het bedrijf bijvoorbeeld één cent per zitplaatskilometer moeten betalen maar wel alle inkomsten ontvangen. Bij verandering van de prijzen van benzine en banden, die op de exploitatiekosten van grote invloed waren, moest dan een verrekening plaats vinden. De heren Van Twist beloofden na te gaan of het mogelijk was de interlokale diensten op het eiland over te laten nemen door een gemengd bedrijf en anders zo'n bedrijf alleen op te zetten voor de stadslijnen. Voorlopig gingen de stadsdiensten op de oude voet door.

De firma G.F. Dirkwager was bereid acht wagens met woonhuis en garage in Wioldrecht voor f 70.000 te verkopen en met twee bussen minder voor f 60.000. Deze prijs werd te hoog geacht (S.A.D. 8-A 1945-1322, 47).

De heer Schram was niet genegen zijn zaak, die hij met veel moeite en zorgen persoonlijk had opgericht, te verkopen. Toen er behoefte kwam aan meer en beter materieel had hij een beroep moeten doen op financiële hulp van derden. Er was steeds meer geld in de onderneming gestoken om aan de al maar hogere eisen van het publiek te kunnen voldoen. Onlangs was de garage belangrijk vergroot in verband

met de uitbreiding van het aantal wagens, die bovendien groter waren. Door recente verbeteringen in de exploitatieresultaten hoopten de aandeelhouders binnenkort de vruchten te kunnen plukken van hun investeringen. Hij wist bovendien te melden, dat B. en W. van Dubbeldam geen medewerking zou verlenen aan deze combinatie (S.A.D. 8-A 1945-1322, 48).

In de jaren 1928, 1929 en 1930 werd door de E.D.A.D. een steeds groter verlies geleden. De belangrijkste oorzaken waren behalve de omweg van lijn 1 via de Dokweg, de invoering van de wegenbelasting in 1926, de vervanging van vijf Ford-bussen door duurdere wagens en de voorgeschreven werktijden van de chauffeurs. Laatstgenoemden hadden voortaan recht op één vrije dag per week en één vrije zondag per drie weken.

De firma Van Twist was onder deze omstandigheden niet meer bereid het bedrijf voort te zetten, tenzij de gemeente het wilde steunen. Behalve de kosten stegen echter ook de inkomsten, wat voor de toekomst nog hoop gaf op een dekkende exploitatie. Vooral na de geplande aanleg van de Krispijntunnel, naar schatting over vijf jaar, zou er winst gemaakt kunnen worden, doordat de omleiding via de Dokweg kwam te vervallen, maar daar wilde Van Twist niet meer op wachten [de Krispijntunnel werd echter pas geopend op 18 september 1937].



Afb. 4.26 Vanaf 1 november 1931 konden de buspassagiers alleen nog in- en uitstappen bij de 90 haltepalen die de gemeente had geplaatst, zoals hier op de Burgemeester de Raadsingel bij de Spuiweg. (fotocollectie W. Meijers)

Gedurende 1930 en de eerste maanden van 1931 werden tussen het college van B. en W. en de firma Van Twist langdurige onderhandelingen gevoerd over de vorm, waarin het autobusbedrijf zou kunnen worden geëxploiteerd waarbij de keuze ging tussen:

1. particuliere exploitatie door de firma Van Twist met subsidie van de gemeente.
2. oprichting van een gemengd bedrijf met de firma Van Twist en de gemeente als aandeelhouders.
3. oprichting van een zuiver gemeentelijk bedrijf.

De firma Van Twist had inmiddels geen voorkeur meer voor een gemengd bedrijf, omdat de gemeente door haar meerderheidsbelang dan in feite het bedrijf alleen bestuurde.

Het bezwaar van een gemeentelijk bedrijf waren de hogere lonen en de kortere werktijd, waardoor de exploitatie veel meer zou kosten.

Burgemeester De Gaay Fortman schreef ten einde raad: *Ik geloof niet, dat wij met de onderhandelingen ooit tot een resultaat zullen komen* (S.A.D. 8-A 1945-1322, 88).

Op 7 april 1931 werd in een nota van B. en W. overwogen de stadsdiensten te exploiteren gecombineerd met de autobusdiensten van Dirkzwager uit Wioldrecht en Schram uit Dubbeldam.

Hierbij zouden lijn 1 Papendrechtse veer – Zeehavenlaan en lijn 3 Visbrug – Wioldrecht van Dirkzwager door Krispijn dezelfde route moeten rijden. Als Dirkzwager vanaf de Visbrug bleef vertrekken op de hele en halve uren en lijn 1 op de tussenliggende kwartieren, zou er tussen de Visbrug en de Zeehavenlaan een kwartierdienst worden gereden waar de wijk Krispijn baat bij zou hebben.

Lijn 2 Zwijndrechtse veer – Visbrug – Station – Staart zou een 30-minutendienst moeten gaan rijden en op de kwartieren moeten wegrijden van de Visbrug.

Als lijn 4 Visbrug – Dubbeldam (Stevensweg) via de Reeweg op de halve uren zou vertrekken en lijn 5 Visbrug – Dubbeldam (Het Vissertje) via de Krommedijk op de hele uren, werd zo een kwartierdienst verkregen tussen de Visbrug en het Sumatraplein.

Dirkzwager en Schram kregen dan uiteraard het recht passagiers te vervoeren binnen de stad. De gemeente zou bij dit voorstel zeggenschap kunnen verkrijgen door met Van Twist een gemengd bedrijf te vormen.

Van Twist voelde weinig voor dit plan en hield vast aan een subsidieregeling, waarover op 22 mei 1931 met B. en W. overeenstemming kon worden bereikt (S.A.D. 8-A 1945-1322, 97). Dit voorstel, dat op 23 juni 1931 naar de raadsleden werd verzonden en in de raadsvergadering van 30 juni zou worden behandeld, omvatte vijf punten:

1. De N.V. E.D.A.D. zou de bestaande lijnen in stand houden gedurende vijf jaar gerekend vanaf 1 januari 1931 met een dienstregeling, die niet slechter was dan de huidige, en waarbij ongeveer 308.000 kilometer per jaar werd gereden. Het bedrijf zou hiervoor een jaarlijkse subsidie ontvangen van f 3.400.
2. Het weekloon van de chauffeurs zou verhoogd worden van f 23 tot f 26, waarbij dan nog de gebruikelijke fooien van f 4 à f 5 per week kwamen. In verband hiermee keerde de gemeente een subsidie uit van f 1.600 per jaar. Op het loon mocht f 1 als kledinggeld worden ingehouden.
3. Elk jaar moest het bedrijf één nieuwe autobus met 24 zitplaatsen in dienst stellen met (wat het eerste jaar betrof) een netto inkoopprijs van ongeveer f 9.400. Mocht de E.D.A.D. de exploitatie na vijf jaar niet voortzetten, dan was de gemeente verplicht de wagens tegen de bedrijfswaarde over te nemen.
4. De gemeente zou op haar kosten 90 haltepalen plaatsen en onderhouden.
5. Mocht de Krispijntunnel binnen vijf jaar in gebruik worden gesteld, dan verviel deze overeenkomst en bleef de gemeente verplicht de reeds aangeschafte nieuwe bussen tegen de bedrijfswaarde over te nemen als de N.V. de exploitatie wilde staken.

Nog voordat dit voorstel in de raad behandeld kon worden, kwam er een onverwachte wending in het zich almaar voortslepende ‘Dordtse Autobusvraagstuk’. Op

27 juni 1931 verzocht de heer G.F. Dirkzwager het gemeentebestuur zonder subsidie een dienstregeling te mogen onderhouden op lijn 1 en lijn 2, die veel gunstiger was dan die van de E.D.A.D. (S.A.D. 8-A 1945-1322, 108).

Van lijn 1 wilde hij een kwartierdienst maken en van lijn 2 een halfuurdienst. Als de heer Schram bereid was zijn lijnen 4 en 5 van de Visbrug door te trekken naar het Zwijndrechtse veer kon in combinatie met lijn 2 een kwartierdienst worden gereden tussen dit veer en het Sumatraplein. De diensten zouden worden uitgevoerd met bussen met een Chevrolet-chassis en een stalen carrosserie met 22 zitplaatsen. Na uitbreiding van zijn wagenpark met vier nieuwe bussen, waarvoor de levertijd twee maanden bedroeg, kon de dienstregeling ingaan.

Dirkzwager was bereid de chauffeurs van de E.D.A.D. over te nemen, evenals controleur Visser.

De chauffeurs, die in 's-Gravendeel woonden, zouden een weekloon krijgen van f 20 en hun Dordtse collega's een weekloon van f 23. Dirkzwager kon aantonen dat de fooien gemiddeld f 10 per week bedroegen.

Dit voorstel moet het gemeentebestuur als muziek in de oren hebben geklonken na vier jaar vruchteloos onderhandelen. Niettemin stelde zij voor de stadslijnen tot 1 januari 1934 in combinatie met Van Twist te exploiteren, zodat deze haar bestaande materieel kon afrijden. Dirkzwager kon hiermee akkoord gaan.

Tot grote verbazing van het gemeentebestuur echter waren de heren Van Twist, geconfronteerd met het voorstel van Dirkzwager, plotseling bereid onder vrijwel dezelfde condities de diensten uit te voeren, dus eveneens zonder subsidie. Zij waren van mening dat na het gereedkomen van de Krispijntunnel, ook met de nieuwe dienstregeling, het bedrijf winstgevend kon zijn. Zij zouden niet graag zien dat na acht jaar risicovol exploiteren van de stadsdienst een toekomstige winst aan een ander ten goede zou komen.

Het college kon zich hierin vinden, waarna de gemeenteraad op 1 september 1931 instemde met een verlenging van de standplaatsvergunning aan de N.V. E.D.A.D. voor vijf jaar onder de volgende voorwaarden:

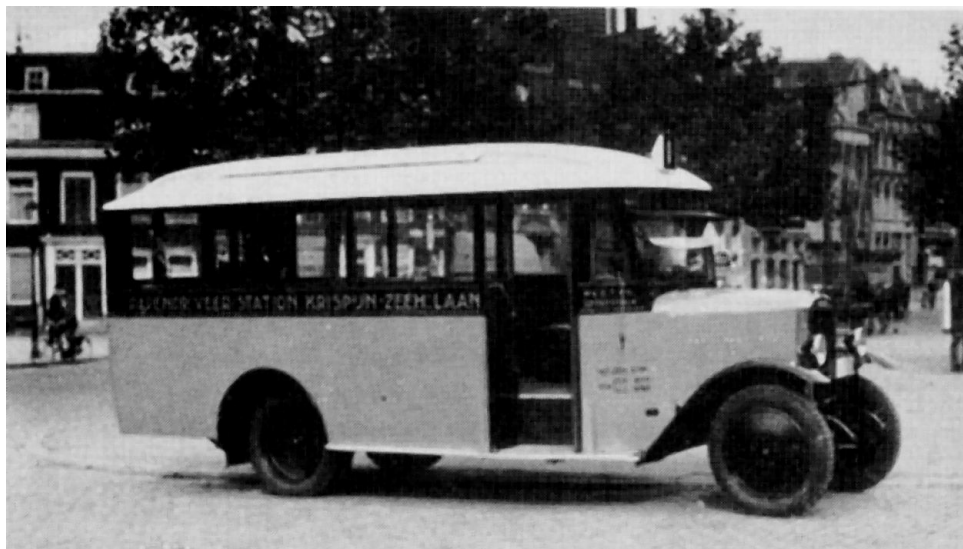
1. Op lijn 1 moest een kwartierdienst gereden worden van 7.30 uur 's morgens tot 10.30 uur 's avonds (op zaterdag en zondag tot 11.30 uur). Op lijn 2 moest een 20-minutendienst gereden worden van 7.40 uur 's morgens tot 10.20 uur 's avonds (op zaterdag en zondag tot 11.20 uur) [Deze dienst werd dus niet uitgevoerd in combinatie met de lijnen 4 en 5 van Schram].
2. Het tarief voor een enkele rit bleef gehandhaafd op 10 cent. Alleen op lijn 1 werd het tarief verhoogd tot 12½ cent als de rit langer was dan Zeehavenlaan – Visbrug of Papendrechtse veer – Brouwersdijk.
3. Ter verbetering van het materieel moesten de Renault-bus direct en per 1 januari 1932 de twee bussen van het Franse merk Unic vervangen worden.
De vervanging van de twee Morris-bussen uit 1928 zou op 1 januari 1933 en van de Morris-bus uit 1929 op 1 januari 1934 moeten plaatsvinden.
Gedurende het jaar 1932 mochten de Renault en de twee Unics nog wel als reservematerieel dienst doen.

4. In de positie van het personeel mocht gedurende vijf jaar geen verslechtering optreden.
5. Het verbod voor de buitenlijnen om binnen de stad passagiers te vervoeren, werd opgeheven, hoewel Van Twist dit graag gehandhaafd zag. Het gemeentebestuur zag dit kennelijk als een gebaar in de richting van Dirkzwager, die immers met zijn voorstel de gemeente een jaarlijkse subsidie had bespaard.
6. De gemeente zorgde voor de plaatsing van halteborden in overleg met de directie van de E.D.A.D.
(S.A.D. 8-A 1945-1322, 117)

Overigens ontving het gemeentebestuur op 6 juli 1931 van de heer De Jong, eigenaar van de N.V. Dordrechtsche Autogarage aan het Geldelozepad, eveneens een verzoek om beide stadslijnen te mogen exploiteren zonder subsidie en met dezelfde dienstverlening als Dirkzwager bood. Bovendien wilde hij nog een ringlijn gaan rijden. De gemeente ging hier echter niet op in en vond dat Dirkzwager de eerste gegadigde zou zijn, mocht de standplaatsvergunning van de E.D.A.D. ooit worden ingetrokken.

Op 5 september 1931 vond een gesprek plaats tussen het college en de E.D.A.D. waarin Van Twist aanbood direct drie Citroën-bussen aan te schaffen, zodat op 1 november de nieuwe dienstregeling kon worden gereden met deze drie wagens en de drie Morris-bussen. Deze laatste zouden flink worden opgeknapt. De twee Unics werden als reserve ingezet (S.A.D. 8-A 1945-1322, 136).

Bovendien beloofde Van Twist na te gaan of het bijvullen van de benzinetanks, zoals dat tot dan toe gebeurde bij de benzinepomp vóór de stalhouderij aan de Stationsweg terwijl de passagiers in de bus zaten te wachten, plaats kon vinden bij één van de



Afb. 4.27 Een van de drie Morris/Lith-bussen met 21 zitplaatsen die in 1928 en 1929 de Ford-bussen op stadslijn 1 van de E.D.A.D. vervingen, (fotocollectie S.O. de Raadt).



Afb. 4.28 Een E.D.A.D.-bus (Citroën/Verheul, bouwj. 1931, 23 zitpl.) in 1932 aan het eindpunt van lijn 2 op de Staart. Samen met vier soortgenoten werd deze wagen in 1935 voorzien van een dieselmotor met een uitlaat op het dak. De Dordtenaren spraken dan ook over de 'stoomboten', (fotocollectie W. Geense).

eindpunten van elk van beide lijnen door daar een benzinepomp met tankinstallatie te plaatsen.

Hiermee was na jaren discussie een redelijke oplossing bereikt voor het Dordtse Autobusvraagstuk althans voor wat betreft de stadsdiensten.

4.5 De E.D.A.D. – Van Twist 1928 – 1933

Hoe verging het ondertussen de E.D.A.D.? Aan de roep om beter materieel was al een keer gehoor gegeven door de vijf Ford-bussen met originele chassis uit 1923 en 1924 te vervangen. Ten behoeve van lijn 2 waren in 1927 twee Unic-bussen aangeschaft met een carrosserie van de firma Spijker en Van Vliet te Schiedam ieder met 20 zitplaatsen. In 1928 kwamen er twee Morris-bussen in dienst en in 1929 nog één elk met een carrosserie van Lith te Rotterdam met een capaciteit van 21 zitplaatsen. Ze deden dienst op lijn 1. Alle vijf wagens beschikten over een 4 cilinder benzine-motor van 16 pk.

De Renault met het bouwjaar 1924 bleef in bedrijf en diende als reservebus. Deze wagen had ook een 4 cilinder benzinemotor maar met een vermogen van 12 pk. De carrosserie met 22 zitplaatsen was gebouwd door de firma Mandemaker in Den Haag. Eind 1930 had de Renault in totaal 255.000 kilometer afgelegd.

De pionier van de Dordtse stadsbuslijnen, C.A. Bongers, had zijn belang in het bedrijf in 1929 verkocht aan de firma Van Twist, de garage- en stalhouder die als leverancier aan de E.D.A.D. optrad van benzine, banden en ook grotendeels van de onderdelen. De banden werden aan de dochteronderneming geleverd met 25 à 30%

korting. Het bandenverbruik was nog steeds erg hoog. In 1929 leverde Van Twist aan zijn busbedrijf 45 buitenbanden en 25 binnenbanden; in 1930 waren deze aantallen respectievelijk 52 en 46.

In 1929 werd aan benzine 78.740 liter geleverd tegen een gemiddelde literprijs van 15 cent, waarmee 258.376 kilometer werd afgelegd wat neerkwam op een verbruik van 1:3,28; een jaar later werd 309.800 kilometer gereden met 89.600 liter benzine à 14,12 cent gemiddeld per liter dus een verbruik van 1:3,46.

In de loop van de jaren twintig nam de welvaart toe tot aan de beurskrach eind oktober 1929. De rijksbegroting vertoonde van 1924 tot en met 1929 een overschot waardoor de staatsschuld kon dalen. Het was dus niet verwonderlijk, dat het autobezit in deze periode snel steeg, maar een grotere concurrent voor de stadslijnen vormde het sterk groeiende aantal fietsen. Aan het einde van de jaren twintig was er in vrijwel elk gezin wel een fiets, die meestal gebruikt werd door de kostwinner in het woon-werkverkeer. Vooral bij deze vervoersbehoefte verloor de bus dus terrein aan de fiets.

Om het tij te keren, voerde de E.D.A.D. per 27 juli 1929 een tariefsverlaging in. De tarieven waren sinds het begin van de stadsdienst in december 1922 niet meer veranderd. De prijs was nog steeds 15 cent voor het hele of een groot traject en 12½ cent voor een trajectgedeelte. Het eerstgenoemde kaartje werd door 40% van de reizigers gekocht. Het nieuwe tarief voor een enkele reis werd 10 cent ongeacht de af te leggen afstand. De prijs van het overstapje, dat slechts 1,2% van het totale aantal verkochte plaatsbewijzen vormde, bleef ongewijzigd: 17½ cent. De tariefsverlaging had het gewenste effect, want door het grotere aantal passagiers nam de vervoersopbrengst toch toe. De uitgaven stegen echter sterker, vooral door de kosten van de omweg via de Dokweg vanaf 10 oktober 1929.

De directie van de E.D.A.D. sprak in december 1930 in een brief aan het college haar zorgen uit over de exploitatieresultaten als gevolg van de economische crisis: *In verband met de heersende werkeloosheid zijn de ontvangsten zeer slecht, zodat indien de malaise in 1931 nog geruime tijd voortduurt, wij in plaats van stijging der vervoersopbrengsten een daling voorzien.*

Zoals blijkt uit onderstaande tabel, werd het snel oplopende verlies echter vooral veroorzaakt doordat de uitgaven sterker stegen dan de inkomsten:

Exploitatiejaar	Inkomsten	Uitgaven	Winst of verlies
1 april 1923 – ultimo 1923	f 27.224,–	f 24.112,–	+ f 3.112,–
1924	40.065,–	39.294,–	+ 771,–
1925	44.697,–	45.140,–	– 443,–
1926	37.311,–	38.586,–	– 1.275,–
1927	40.824,–	40.664,–	+ 160,–
1928	43.314,–	47.516,–	– 4.202,–
1929	48.162,–	54.052,–	– 5.890,–
1930	49.680,–	60.501,–	– 10.821,–

Op 15 augustus 1933, toen van zijn vijfjarige concessie bijna twee jaar was verstreken, liet Van Twist het gemeentebestuur weten, dat hij de dag ervoor het E.D.A.D.-bedrijf had verkocht aan de heer G.F. Dirkzwager. De onderneming kreeg dus een nieuwe eigenaar en Van Twist kon voortaan zijn aandacht volledig wijden aan zijn inmiddels vrij grote automobielfabriek. Hij zag waarschijnlijk in, dat hij van de exploitatie van stadsdiensten niet rijk zou worden.

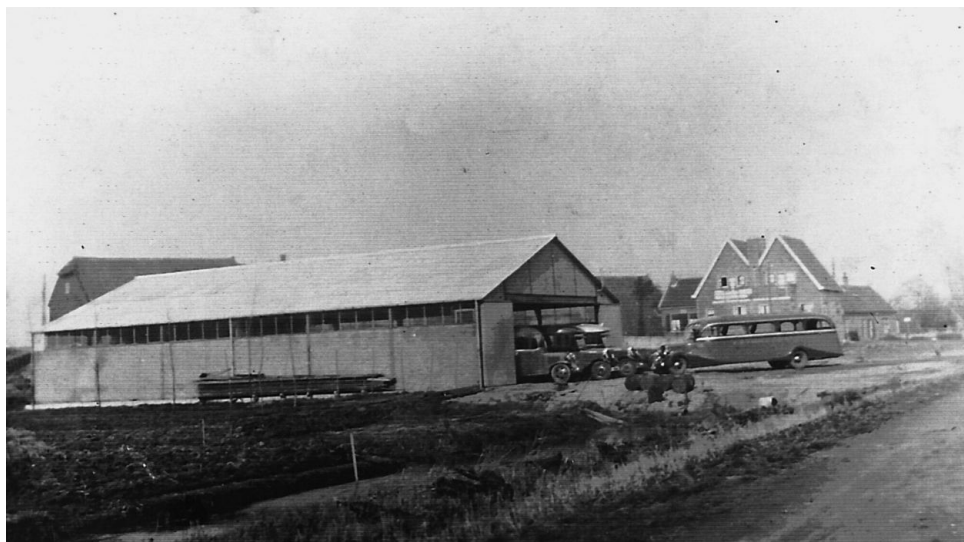
4.6 De E.D.A.D. – Dirkzwager 1933 – 1941

Autobusbedrijf G.F. Dirkzwager nam op 14 augustus 1933 voor f 16.000 van Van Twist alle bussen over en alle twintig aandelen van de N.V. E.D.A.D. inclusief die van de heer B.W. Visser, die wel als controleur in dienst bleef. Na een ongeval op 31 januari 1938, hij was toen zestig jaar, kon hij echter niet meer werken en werd voortaan gebruik gemaakt van ‘vreemde’ controleurs van de Nederlandse Bond van Autobusondernemers. Ook werden er circa negen chauffeurs overgenomen, maar geen gebouwen, waardoor een deel van de bussen in Wieldrecht ’s nachts op de dijk buiten de garage stond.

Om het gebrek aan stallingruimte op te lossen, kwam er in 1934 in Wieldrecht een nieuwe garage aan de huidige Wielhovenstraat. Daartoe kocht Dirkzwager in 1933 circa 2 ha grond, waarop behalve de garage ook een dubbel woonhuis werd gebouwd. De aanleg van een deel van de Wielhovenstraat werd, uitgesmeerd over meerdere jaren, in eigen beheer uitgevoerd door chauffeurs, die door de crisisjaren



Afb. 4.29 Voor de ‘oude’ E.D.A.D.-garage op de Wieldrechtse Zeedijk in 1934.
(fotocollectie G.F. Dirkzwager jr.)



Afb. 4.30 De 'nieuwe' E.D.A.D.-garage aan de Wielhovenstraat in Wioldrecht in 1934. De straat moet nog verder worden aangelegd, (fotocollectie G.F. Dirkzwager jr.).

minder te doen hadden. Hiervoor werd een gebruikte kiepvrachtauto aangeschaft, waarmee het per schip aangevoerde zand werd vervoerd, evenals gebruikte straatstenen en trottoirbanden. Om het grondwaterpeil te verlagen, werd de afwatering naar de aanwezige sloot verbeterd door het plaatsen van een windmolen, die later werd vervangen door een elektrisch vijzelgemaal. Naast de nieuwe garage aan de Wielhovenstraat bleef ook de oude garage aan de Wioldrechtse Zeedijk in gebruik.

De eerste verandering bij de nieuwe eigenaar van de E.D.A.D. was dat de stadslijn 1 ingaande 14 augustus 1933 werd opgenomen in lijn 3 van Dirkzwager, die toen dus van het Papendrechtse veer naar het 's-Gravendeelse veer ging. Op 15 oktober 1934 werd het eindpunt van de stadslijn 2 in de wijk Staart naar de Scheldestraat verplaatst. Op 30 september 1935 werd de route van lijn 2 iets gewijzigd: niet meer door Javastraat en Celebesstraat naar de Bankastraat, maar volgens Reeweg Oost en Riouwstraat naar de Bankastraat. Tevens werd op de Staart een lus in de route aangebracht, waarbij het eindpunt werd verlegd naar de hoek Dongestraat / Merwedestraat.

In oktober 1936 schreven Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de vergunningen, die tot dan toe nog op naam van G.F. Dirkzwager stonden, over op naam van de N.V. E.D.A.D. in Wioldrecht.

In de jaren 1935-1936 liet Dirkzwager ten minste vijf E.D.A.D.-bussen, vrijwel uitsluitend van het merk Citroën, voorzien van tweetakt CLM-dieselmotoren door zijn voorganger Van Twist, die toen importeur was van dit merk. Deze motoren werden in Frankrijk gebouwd door *Compagnie Lilloise des Moteurs* te Lille. Ze waren eigenlijk iets te licht voor de stadsdienstbussen net als de eerste dieselmotoren van veel gebruikte merken als Perkins en Kromhout. Om de Dordtenaren te

gerieven, werden de uitlaatpijpen van deze autobussen direct achter de rugleuning van de chauffeur langs tot op het dak van de wagens doorgetrokken, waardoor de uitlaatgassen pas op grote hoogte de lucht in werden geblazen. Vanaf 1935 reden in Dordrecht dus de eerste dieselbussen rond met een rookpluim boven het dak waaraan ze de bijnaam 'stoomboten' dankten.

In oktober 1936 begon een strijd om vergunningen die de E.D.A.D. landelijk grote bekendheid zou bezorgen. In december 1936 zou immers de Moerdijkbrug worden geopend en diverse autobusbedrijven wilden over die brug wel een lijndienst beginnen. De E.D.A.D. vroeg vergunning voor een lijn Dordrecht – Willemsdorp – Moerdijkbrug – Zevenbergshoek – Terheyden – Teteringen – Breda.

Ook de B.B.A. uit Breda vroeg zo'n lijn aan, naast een verbinding Dordrecht – Willemsdorp – Moerdijkbrug – Zevenbergen – Klundert – Fijnaart – Oud Gastel.

De A.T.O. uit Utrecht, het autobusbedrijf van de spoorwegen, vroeg eveneens een dienst aan, namelijk Dordrecht – Willemsdorp – Moerdijkbrug – Lage Zwaluwe (station).

En ook de ondernemer D. de Bruin uit Willemstad, eigenaar van de Eerste Willemstadse Autobusdienst (E.W.A.D.) vroeg vergunning aan voor het traject:

Dordrecht (station) – Willemsdorp – Moerdijkbrug – Lage Zwaluwe (station) – Zevenbergen – Klundert – Fijnaart – Willemstad (veer) v.v. (S.A.D. 8-A 1945-1305).

Deze laatste motiveerde zijn aanvraag onder meer als volgt:

Voor de geheele streek ten westen van het Station Lage Zwaluwe tot en met Willemstad zal het van groot belang zijn in rechtstreekse verbinding met Station en Stad Dordrecht te worden gebracht, zoowel voor scholieren, de bijzondere scholen aldaar bezoekende, alsmede voor reizigers naar het Noorden en op Station Lage Zwaluwe voor de Langstraat. Tevens zal de reeds bestaande dienst van ondergeteekende op het traject Willemstad – Zevenbergen hierdoor meer passagiers trekken en meer rendabel worden.

Op werkdagen waren er zes retourritten voorzien en op zondag drie.

Tegen de gevraagde vergunning van De Bruin werden onder meer bezwaren ingediend door *N.V. Reederij Thor* te Slikkerveer in verband met haar dagelijkse stoombootdienst voor vervoer van personen van Willemstad via Klundert en Dordrecht naar Rotterdam, die van de gevraagde autobusdienst ernstige schade verwachtte te ondervinden.

Daar al deze busdiensten waren ontworpen op het grondgebied in twee provincies moesten de aanvragen daartoe worden ingediend bij zowel de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland als die van Noord-Brabant. In januari 1937 kwamen de beslissingen van Noord-Brabant af en in februari die van Zuid-Holland. De aanvragen van de E.D.A.D. en de B.B.A. werden afgewezen, die van De Bruin en de A.T.O. toegewezen. Ter bescherming van de belangen van de spoorwegen verbonden de Provinciale Staten van Noord-Brabant aan de vergunning van De Bruin een vervoersverbod op het Noord-Brabantse deel van het traject Lage Zwaluwe – Dordrecht.

Op verzoek van de gemeentebesturen van Dordrecht en Dubbeldam stonden de Provinciale Staten van Zuid-Holland geen lokaal vervoer toe op Zuid-Hollands gebied in verband met concurrentie op de lijn Dordrecht – Willemsdorp van de E.D.A.D. Dit hield in, dat in de richting Dordrecht er in Zuid-Holland geen reizigers mochten instappen en in de andere richting in dit gebied geen reizigers mochten uitstappen. De A.T.O. maakte van de vergunning gebruik. Vanaf mei 1937 reed de A.T.O. de dienst Dordrecht – Lage Zwaluwe – Breda met een rijtijd van een uur en twintig minuten. Het traject Lage Zwaluwe – Breda exploiteerde de A.T.O. overigens al sinds 27 februari 1928.

Dat de A.T.O. de vergunning zou krijgen, was door velen al verwacht. De bezwaarschriften lagen zodoende al bij voorbaat gereed en werden direct ingediend. De E.D.A.D. voerde onder meer aan dat zij immers al reed tussen Dordrecht en de Moerdijkpont bij Willemsdorp. Tot grote vreugde van de E.D.A.D. werd haar bezwaar gegrond verklaard en de vergunning aan de A.T.O. ingetrokken. Helaas kreeg de E.D.A.D. slechts een vergunning voor een dienst Dordrecht – Lage Zwaluwe (station), een dienst die ze niet had aangevraagd. Het advies luidde om dit onmiddellijk te doen. Dat deed de E.D.A.D. en op 23 februari 1938 werd lijn 10 verlengd van Willemsdorp via de nieuwe Moerdijkbrug naar station Lage Zwaluwe; de dienstregeling vermeldde 10 ritten per dag. De E.D.A.D. had de dienst naar Breda willen doortrekken, want met een lijn naar Lage Zwaluwe was niemand gediend; de bewoners van Dordrecht, Tweede Tol en Willemsdorp hadden daar niet veel te zoeken.

Het tijdschrift 'De Autobusdienst' van de Nederlandse Bond van Autobusondernemers schreef lovend over het feit dat de lijn aan de E.D.A.D. was toegewezen. De koppen 'De Afsluitdijk gewroken' en 'De particulier over de Moerdijsche brug' maakten overduidelijk dat de ondernemers de lijn niet gunden aan de A.T.O., die als dochteronderneming van de N.S. een overheidsbedrijf was. Zo was de vergunning voor de in 1933 geopende busdienst van Alkmaar naar Leeuwarden over de Afsluitdijk gegund aan de A.T.O. en hadden de particuliere ondernemers het nakijken. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hadden bij het station Lage Zwaluwe de bussen van de B.B.A., de E.D.A.D. en De Bruin op elkaar en op de treinen willen laten aansluiten, maar die verwachting was wat al te optimistisch.

De Bruin vroeg aan B. en W. een standplaatsvergunning op het Stationsplein aan, maar deze kon alleen worden verleend voor het Scheffersplein. Ingaande 22 mei 1937 ging de lijndienst van start en volgde in de stad de route:

Rijksstraatweg, 's-Gravendeelsedijk, Korte Parallelweg, Havenstraat, Aert de Gelderstraat, rechts Van Strijpsingel, Albert Cuypsingel, Stationsweg, Stationsplein, Stationsweg, Johan de Wittstraat, Bagijnhof, Visstraat, Visbrug, rechts Groenmarkt, Scheffersplein; terug werd gereden Van Strijpsingel, Hoge Bakstraat, Korte Parallelweg in plaats van Aert de Gelderstraat en Havenstraat.

Reeds op 25 mei 1938 werd de standplaatsvergunning ingetrokken, omdat er geen gebruik meer van werd gemaakt. Het traject was toen al ingekrompen tot Willemstad – Lage Zwaluwe (station), omdat door de vervoersbepeningen er geen rendabele exploitatie op het hele traject mogelijk was.

Ook de E.D.A.D. had niet veel verdiend met het doorrijden van Willemsdorp naar Lage Zwaluwe. Ingaande 24 maart 1952 werd de dienst ingekort tot Dordrecht – Willemsdorp, maar toen was de E.D.A.D. inmiddels in andere handen overgegaan.

Een andere E.D.A.D.-lijn die werd opgeheven was de dienst 's-Gravendeel – Strijen – Numansdorp op 10 februari 1937. Bij de opening in 1924 voorzag deze dienst nog in een behoefte, mede door de aansluitingen die in Numansdorp werden geboden op de boten naar Brabant en Zeeland. Als lijndienst had dit traject het nooit verder gebracht dan enkele ritten per dag. De E.D.A.D. bleef wel de ringlijn in de Hoeksche Waard exploiteren, maar Numansdorp werd niet meer bediend.

In 1937 werd een nieuwe instantie, de *Commissie Vergunningen Personenvervoer* (C.V.P.), belast met de uitgifte van vergunningen, terwijl het toezicht op tarieven, dienstregelingen, enz. werd toevertrouwd aan de *Rijks Verkeers Inspectie* (R.V.I.). Het doel hiervan was om binnen een bepaald gebied de vergunningen te verlenen aan één onderneming met een samenhangend lijnennet en zo meerdere diensten op hetzelfde traject te voorkomen. De N.S. begon daarom vanaf 1938 particuliere autobusbedrijven aan te kopen om zo haar greep op het autobusvervoer te verstevigen.

Niet iedereen wilde zijn zwaar bevochten zelfstandigheid prijsgeven door met de N.S. in zee te gaan. Om die reden besloten vier busondernemingen in deze streek, E.S.O.O., R.A.G.O.M., Autobusdienst 'Vereniging' en Reederij op de Lek, de *N.V. De Twee Provinciën* (T.P.) op te richten, die als vergunninghouder optrad en zijn werkterrein deels in Zuid-Holland en deels in Utrecht had. De deelnemers behielden een zekere zelfstandigheid, maar naar buiten toe presenteerden ze zich als eenheid bijvoorbeeld door dezelfde uitvoering van alle bussen. Vanuit Dordrecht verzorgde de T.P. alle verbindingen met het eiland IJsselmonde en de Alblasserwaard.

Door dit alles waren er in Nederland van de ruim vijfhonderd busbedrijven in 1928 tien jaar later nog ruim driehonderd over.

Op de eerste oorlogsdag, 10 mei 1940, werden de bussen van de E.D.A.D. met behulp van het veerbedrijf overgebracht van Wioldrecht naar 's-Gravendeel, een hachelijke onderneming, want de Duitsers waren al op het landgoed Amstelwijck bij Wioldrecht. Dirkzwager had al in 1939 aan de heer Lipman van de *V.I.O.S.* (Vooruitgang Is Ons Streven) te Wateringen in het Westland gevraagd of deze zijn bedrijf wilde overnemen, maar Lipman ging hier toen niet op in. Op last van de bezetter werd de *V.I.O.S.* echter door de *coördinatiecommissie* gedwongen al haar autobuslijnen in het Westland af te staan aan de *W.S.M.* (Westlandse Streekvervoer Maatschappij), zodat er geen parallellopende lijnen waren en er dus bespaard kon worden op brandstof en banden. In 1941 herhaalde Dirkzwager zijn verzoek en nu kwam de overname wel tot stand, waardoor de *V.I.O.S.* de gelegenheid had haar activiteiten te verplaatsen van Wateringen naar Dordrecht. En zo kreeg de E.D.A.D. op 1 maart 1941 wederom een nieuwe eigenaar: na E.D.A.D.-Van Twist en E.D.A.D.-Dirkzwager verscheen nu *V.I.O.S.-E.D.A.D.*

4.7 V.I.O.S.-E.D.A.D. 1941 – 1956

Op 1 maart 1941 kocht de heer P.H. Lipman, directeur van het autobusbedrijf V.I.O.S. in Wateringen, de N.V. E.D.A.D. van Dirkzwager en op 7 mei van datzelfde jaar kocht hij het bedrijf van Schram uit Dubbeldam. Hierdoor had de E.D.A.D., want zo bleef de onderneming heten, alle autobuslijnen in Dordrecht en op het Eiland van Dordrecht in handen. De E.D.A.D.-bussen behielden de kleurencombinatie, okergeel en donkerbruin, die ze altijd hadden gehad en tot en met 1956 zouden behouden.

Op 12 augustus 1941 kocht Lipman bovendien de bootdienst *Thor*, die van 's-Gravendeel via Wioldrecht naar Dordrecht voer. De aanlegsteiger van de *Thor* bevond zich in 's-Gravendeel langs de Dordtse Kil iets ten zuiden van de veerstoep van het veer naar Wioldrecht. Deze bootdienst was op 30 april 1894 geopend door B. Pot en op 20 september 1915 ingebracht in de N.V. *Reederij Thor* te Slikkerveer. De heer Pot had overigens ook belangen in de Reederij op de Lek, de Reederij Fop Smit, de Nijmeegse boot en het latere autobusbedrijf *De Twee Provinciën*. Van deze N.V. kocht de heer P. van den Heuvel te 's-Gravendeel op 6 april 1938 uitsluitend de bootdienst 's-Gravendeel – Dordrecht met de boot *Thor X*, die hij herdoopte in *Thor* zonder X. In 1941 werd het bedrijf verkocht aan de E.D.A.D.

De bootdienst van *Thor* met het schip, dat aanvankelijk dus ook *Thor* heette, maar na de overname door Lipman in V.I.O.S. werd herdoopt, bood in de tijd dat de bussen niet meer mochten of konden rijden een prachtige verbinding met Dordrecht. Na Dolle Dinsdag (5 september 1944) was de boot 'ondergedoken' en zij verscheen pas weer na de bevrijding. Daarna vervoerde de V.I.O.S., die een capaciteit had van 200 personen, nog enige tijd veel schoolkinderen en abonneementhouders tijdens de



Afb. 4.31 Al snel na het begin van de Duitse bezetting gingen veel autobussen op gas rijden. Op de foto een Kromhout-bus met aanhanger van de R.A.G.O.M. met persgasflessen op het dak in 1940, (fotocollectie S.O. de Raadt).

spitsuren tussen 's-Gravendeel en Dordrecht en op zondag verving zij zelfs lange tijd de autobussen tussen beide plaatsen.

V.I.O.S.-E.D.A.D. begon dus in de oorlogsjaren. Er was heel wat moed, durf en inzicht voor nodig om een autobusbedrijf over te nemen in een tijd dat de benzine en dieselolie opraakten en de autobussen stuk voor stuk gevorderd werden door de bezetter. Al op 14 maart 1941 werd het eerste contract afgesloten voor een persgasinstallatie op de autobussen, waarvoor de gascilinders op een aanhangwagentje werden meegesleept. De bussen die op Werkendam reden, kregen deze gascilinders op de wagens gemonteerd in verband met het op- en afrijden van de veerpont. Spoedig werd de gehele dienst gereden op persgas en gasgeneratoren, die gestookt werden met vaste brandstoffen zoals houtblokjes, houtskool en turf, doordat benzine niet meer beschikbaar was. De gasgenerator stond op een aanhangwagentje en het gas werd via een leidingstelsel van de stookketel naar de motor gevoerd, die eerst voor gas als brandstof moest worden aangepast. Drie nieuwe Imbert houtgasgeneratoren, bedoeld voor de V.I.O.S.-bussen, konden bij de E.D.A.D. in bedrijf worden gesteld nu de V.I.O.S.-lijnen in het Westland moesten worden afgestaan aan de W.S.M.

Evenals elders ging het in die oorlogsjaren slecht met het busbedrijf: gebrek aan brandstof, gebrek aan vele andere materialen, bandenschaarste enz. Daar kwam nog bij dat de Duitse bezetters autobussen vorderden, de exploitatietijden beperkten in verband met de ingestelde spertijd en soms routes verboden. De E.D.A.D.-dienstregeling van 1 september 1941 bood nog slechts een uurdienst op de Dordtse stadslijnen met op elke lijn slechts één bus.

Tal van verbeteringen moesten worden aangebracht om de wagens in bedrijf te houden. De hele nacht moest doorgewerkt worden met repareren, schoonmaken en vullen en dikwijls was het werk nog niet eens klaar als de morgendienst begon en de monteurs roetzwart zagen.

Hout en turf waren schaars, evenals de autobanden. In Wateringen lag nog een voorraad van 100.000 kg houtblokjes, die per auto en per schip naar Wieldrecht werd overgebracht hoewel het streng verboden was. Alle zendingen kwamen echter goed over. Aan de Duitsers moest een opgave verstrekt worden van de aanwezige autobanden. Zowel Wateringen als Wieldrecht vermeldde op de staten 'nihil', maar de voorraad was zo groot, dat gedurende de gehele oorlog geen enkele bus stilstond wegens bandengebrek. Ondanks de strenge controle was het gelukt veel banden van Wateringen naar Wieldrecht te vervoeren.

Op 3 september 1944 werden alle wagens, die op straat waren, gevorderd en vanaf die datum werd het hele bedrijf van de E.D.A.D. stilgelegd en alle lijndiensten gestaakt. De niet gevorderde bussen werden gedemonteerd en de wielen en motoren weggestopt. Toch werden de bussen nog geroofd en op de wieltrommels weggesleept naar de polders, waar ze door de R.A.F. onder vuur werden genomen. Uitgebrand en doorzeefd door kogels werden de bussen na de bevrijding bij de Moerdijkbrug teruggevonden. Met koortsachtige haast werd dag en nacht gewerkt en geploeterd om van die wrakken weer bruikbare bussen te maken.



Afb. 4.32 De houtgenerator wordt in 1941 aan het eindpunt van lijn 2 op de Staart bijgevuld met blokjes hout, (V.I.O.S.-E.D.A.D. 4, Ford/Verheul, bouwj. 1939, 33 zitpl.). (fotocollectie W. Geense)

De bandenvoorraad in Wieldrecht was in de laatste oorlogsmaanden aan de Duitsers verraden en weggevoerd. De nog aanwezige benzine- en dieselveorraad was gestolen en in Wateringen was alles geroofd en vernield.

Nauwelijks was er weer een bus klaar, of er werd weer een dienst geopend. Het publiek schreeuwde om busdiensten naar en in Dordrecht. Het was een hopeloos geval om de diensten in stand te houden. Daar niemand meer in het bezit was van een fiets of fietsbanden, werden de bussen overladen, terwijl bus en banden en materiaal zeer slecht waren. Bijna zat de gehele directie in de gevangenis, doordat deze met de keuringsdienst een hooglopend conflict had, maar de dienst was intact en dat was voor het reizende publiek de hoofdzaak.

Door vordering en door extra slijtage door de bijzondere brandstoffen, was er in mei 1945 niet veel bruikbaar autobusmaterieel over, laat staan direct beschikbaar. Slechts enkele wagens konden weer in gereedheid worden gebracht. De ondernemingen hadden zelf geen financiële middelen om bussen aan te schaffen. Ze kregen noodbussen toegewezen door het *Commissariaat Noodvoorziening*, dat naast wagens uit legervoorraden ook ambulances aankocht van het merk Austin, die tijdens de oorlog in Engeland dienst hadden gedaan. De gesloten opbouw werd voorzien van twee zitbanken in de lengterichting met 15 zitplaatsen. De mensen moesten achter instappen via enkele traptreden en een lage deur. De meeste wagens beschikten nog over de originele bel op het dak van de cabine aan de linkerkant boven de zitplaats van de bijrijder, waardoor ze van het publiek de bijnaam *bellenwagen* kregen. De E.D.A.D. kreeg drie van deze Austin-noodbussen toegewezen, zodat er toch weer vrij spoedig kon worden gereden. De passagiers zaten in het



Afb. 4.33 De bus V.I.O.S.-E.D.A.D. 5 (Kromhout/Verheul, bouwj. 1938, 31 zitpl.) zoals hij er in 1948 uitzag, gefotografeerd bij het veer in Wieldrecht. Hij reed o.a. op lijn 10 naar Willemstdorp en ging tussen 1952 en 1956 uit dienst. Omdat niet meer was gerekend op terugkeer uit Duitsland was het oude provinciale kenteken H 32420 naar een andere eveneens teruggekeerde E.D.A.D.-bus gegaan, (fotocollectie S.A.D.).



Afb. 4.34 Eén van de drie Austin-bellenwagens, bouwjaar 1942, die de E.D.A.D. kreeg toegewezen door het 'Commissariaat Noodvoorziening' gefotografeerd in 1946 in het Oranje-park voor het gebouw van de Dordtse H.B.S. (thans het gebouw van het Johan de Witt-gymnasium), (fotocollectie S.A.D.).



Afb. 4.35 Een bellenwagen rijdt in 1946 de Krispijntunnel uit in de richting van de Spuiweg. Op het dak bevindt zich nog de bel waaraan deze noodbus zijn bijnaam dankt. (fotocollectie auteur)

schemerdonker, want er viel alleen wat licht naar binnen door de raampjes aan de achterkant en via de bestuurderscabine. Toen er begin 1946 meer vensterglas beschikbaar was, werden aan elke zijkant drie ruitjes aangebracht. Bovendien werden er banken in een hoefijzeropstelling langs drie kanten geplaatst met in totaal 20 zitplaatsen.

Op 3 september 1945 werd de dienst op de ringlijn in de Hoeksche Waard hervat. Bij de stadsdiensten duurde dat wel wat langer, doordat er grote moeilijkheden waren om aan geschikt materieel te komen. Maar op 12 februari 1946 reden de Dordtse stadslijnen toch weer, evenals de buitenlijnen naar Lage Zwaluwe en Werkendam.

In 1947 werden er in de Tweede Kamer vragen gesteld over het door de E.D.A.D. gebruikte autobusmaterieel, voornamelijk dat op de lijn Dordrecht – Werkendam reed. Directeur Lipman van de E.D.A.D. schreef in antwoord hierop brieven in de pers, waarin hij vertelde van de deplorabele toestand waarin de E.D.A.D. in 1945 verkeerde. Hij wees op het feit dat de E.D.A.D. pas in juli 1947 haar eerste echte nieuwe autobus kreeg. In mei 1947 stonden er weliswaar twee gloednieuwe wagens bij de Dordtse vestiging van de Koninklijke Maatschappij *De Schelde* gereed om aan de E.D.A.D. te worden afgeleverd, maar ze werden ‘gevorderd’ ten behoeve van vervoer van mijnwerkers in Limburg. De E.D.A.D. liet toen één van de Austin-bellenwagens bij Bakker in Kamerik uitrusten met grote ramen en verende kussens met leren bekleding om toch een comfortabel vervoermiddel te hebben dat via de pont naar Werkendam kon rijden. Na 1948 deed hij nog dienst als kleine touringcar voor



Afb. 4.36 De bellenwagen (V.I.O.S.-E.D.A.D. 6, Austin/Bakker, bouwj. 1942, 15 zitpl.), die na zijn metamorfose met zijn 'luke' carrosserie dienst ging doen op de lijn naar Werkendam, circa 1947 (fotocollectie S.O. de Raadt).

gezelschappen van maximaal 15 personen, waarna de wagen in 1956 buiten dienst werd gesteld. De andere twee bellenwagens reden op de stadslijnen waar ze in 1948 verdwenen en in 1951 werden gesloopt².

Vanaf het voorjaar 1948 kwamen er 10 nieuwe bussen bij, waarvan sommige meer dan f 50.000 hadden gekost. Er waren op dat moment bijna 40 chauffeurs in dienst. Dagelijks nam de intensiteit en doelmatigheid van het busverkeer toe. De bussen reden zonder mankeren en stipt op tijd. Sinds 28 juli 1947 waren de eindpunten van de interlokale lijnen verdwenen van het Scheffersplein, omdat de gemeenteraad dit plein op den duur niet geschikt achtte om als centraal punt te dienen. Hiervoor in de plaats werd het Beverwijcksplein aangewezen, waaraan de bussen bovendien meer levendigheid gaven.

In deze periode werd de opzet van de E.D.A.D.-lijndiensten gewijzigd. In de herfst van 1948 bestond het lijnennet uit:

² Enkele bellenwagens hebben de tand des tijds doorstaan. Ze worden door liefhebbers gekoesterd en rijdend gehouden. Tijdens het evenement *Dordt in Stoom* in 2004 waren er twee te bewonderen.

- lijn 1 stadslijn: een ringlijn Zwijndrechtse veer – Station – Krispijn – Zwijndrechtse veer.
(20-minutendienst)
- lijn 2 stadslijn: Papendrechtse veer – Station – Land van Valk – Staart.
(20-minutendienst)
- lijn 3 ringlijn door de Hoeksche Waard.
(ongeveer een uurdienst)
- lijn 4 Dordrecht – 's-Gravendeel.
(een halfuurdienst)
- lijn 5 Dordrecht – Dubbeldam – Kop van 't Land – Werkendam.
(een halfuurdienst tot Dubbeldam en een uurdienst op Werkendam)
- lijn 6 Dordrecht – Tweede Tol – Willemsdorp – Lage Zwaluwe.
(zesmaal per dag)
- lijn 7 stadslijn: Smitshoek – Krispijn – Land van Valk – Staart.
(een uurdienst; werd op 2 oktober 1949 ingesteld)

Eind 1952 werden de landelijke kentekens ingevoerd. Ze vervingen de tot dan toe gebruikte provinciale nummers, waaraan een letter vooraf ging die de provincie aanduidde. Voor Zuid-Holland was dit de letter 'H'.

In Dordrecht gingen steeds meer stemmen op die er voor pleitten om de stadsautobusdienst niet door de E.D.A.D., maar door een gemeentelijk bedrijf te laten



Afb. 4.37 V.I.O.S.-E.D.A.D. 44 (Ford/Den Oudsten & Domburg, bouwj. 1937, 32 zitpl.) op het Vrieseplein in 1948, (fotocollectie S.A.D.).

BEDFORD O.L.B.D. CHASS.



30-PERS.AUTOB. CARROSSERIEËN

30-SEATER BUSBODIES



DODGE 101 C.P.6 CHASSIS

Afb. 4.38 Een pagina uit een modellenboek uit 1947 van de N.V. Kon. Mij. 'De Schelde' Afd. Dordrecht. Van het onderste model, een Dodge met 30 zitplaatsen, had de E.D.A.D. er drie in dienst met de wagenparknummers 31, 32 en 45. Ze kregen alle drie in 1950 al een nieuwe carrosserie. Twee identieke wagens, die eerder in 1947 klaar stonden om aan de E.D.A.D. te worden afgeleverd, werden gevorderd ten behoeve van mijnwerkersvervoer in Limburg, (fotocollectie S.A.D.).



Afb. 4.39 De laatste serie stadslijnbussen door de E.D.A.D. besteld, staat opgesteld bij het veer in Wieldrecht in 1948. Ze deden tot en met 1956 dienst op de E.D.A.D.-lijnen. Deze Ford-bussen hadden de motor achterin. Let op de vouwdeuren, die al vlak vóór de oorlog steeds meer werden toegepast, (V.I.O.S.-E.D.A.D. 22, 24, 35 en 36, Ford Transit/Verheul, bouwj. 1948, 33 zitpl.), (fotocollectie S.A.D.).

uitvoeren. En zo begon een periode van onzekerheid, die enkele jaren zou duren: blijft de E.D.A.D. wel of niet? De onderneming vroeg subsidie aan voor meer nieuw autobusmaterieel of geldelijke tegemoetkomingen voor andere doeleinden, doch kreeg geen toezeggingen.

De gemeente voelde blijkbaar niets voor een herhaling van het Dordtse Autobusvraagstuk, dat bijna 25 jaar eerder tot een jarenlange discussie had geleid. De heer A.A.A. Lipman, die zijn vader inmiddels als directeur was opgevolgd, zag dan ook geen heil in aankoop van nieuw stadsdienstmaterieel omdat dat bij een negatieve beantwoording van die vraag slechts voor korte tijd te gebruiken zou zijn. Maar daardoor kon het wagenpark van de E.D.A.D. als geheel in het begin van de jaren vijftig niet meer fraai en doelmatig worden genoemd en kreeg het bedrijf langzamerhand een minder goede naam. Volgens de Dordtenaren stonden de letters van het bedrijf toen dan ook voor *Eerst Douwe Anders Doet ie 't niet*.

Niettemin speelde de onderneming bij de watersnoodramp van 1953 een grote rol bij de evacuatie van mensen uit de verdrinken Hoeksche Waard, die in Wieldrecht aan land werden gebracht en verder vervoerd moesten worden.

Het werd steeds duidelijker dat er een gemeentelijk busbedrijf in aantocht was en dat de E.D.A.D. de exploitatie zou moeten overdragen aan dit bedrijf. En het stond voor velen ook vrijwel vast dat zo'n gemeentelijke exploitatie de burger geld zou gaan kosten gezien de te verwachten verliezen.



Afb. 4.40 Een abri type Oosthoek bij het Papendrechtse veer voor de muur van de gasfabriek in 1970, (fotocollectie C. Langendam).

Abri type Oosthoek

Het van origine Franse woord *abri* betekent *schuilplaats*. De abri biedt de reizigers bij tram- en bushaltes bescherming tegen wind en regen en zorgt op zonnige dagen voor schaduw.

Het type abri van het fabriekat Oosthoek was vanaf begin jaren vijftig overal in Nederland te vinden in een standaard- en in een wat langere uitvoering. Zowel bij het stadsvervoer als bij het streekvervoer waren ze in gebruik en ze bepaalden zo meer dan dertig jaar het straatbeeld. Op enkele plaatsen op het platteland doen ze zelfs nu nog dienst en ze vormen soms een dankbare locatie voor het opnemen van een reclamespotje. In al zijn eenvoud was het een doelmatig ontwerp. Op twee betonnen zijwanden en een middenwand rustte een gebogen betonnen dak dat aan beide lange zijden was voorzien van een groef, die als dakgoot dienst deed. De middenwand bestond uit een betonnen onderkant met daarboven twee rijen vrij kleine ramen in een stalen frame. Een enkele keer waren de ramen vervangen door houten schotten en soms was de middenwand geheel van beton.

Afhankelijk van de weersomstandigheden bood deze abri de reiziger altijd aan één van beide kanten voldoende beschutting. Deze abri's waren smal en langgerekt en vormden dus nauwelijks een obstakel op het trottoir, een niet onbelangrijke eigenschap in een tijd, waarin velen zich nog te voet verplaatsten. In Dordrecht waren ze onder andere te vinden bij het Papendrechtse veer en bij het beginpunt van de lijnen naar IJsselmonde van streekvervoermaatschappij *De Twee Provinciën* aan de Vest tussen de Johan de Wittbrug en de huidige ijssalon van La Venezia.



Afb. 4.41 De bus V.I.O.S.-E.D.A.D. 24 (zie ook afb. 4.39) omstreeks 1950 in de Havenstraat bij het oude ziekenhuis Refaja en op de achtergrond de toren van de Grote Kerk. (fotocollectie S.A.D.)



Afb. 4.42 De bus V.I.O.S.-E.D.A.D. 18 (Kromhout/Verheul, bouwj. 1940, 37 zitpl.) verlaat omstreeks 1947 tijdens hoog water in 's-Gravendeel de veerpont. Het dek van de pont ligt dit keer flink boven straatniveau, zodat de bus naar beneden rijdt. (fotocollectie S.O. de Raadt)

En zo reed de E.D.A.D. op 31 december 1956 haar laatste lijndiensten om zich volledig toe te leggen op de andere tak van het bedrijf: het organiseren van geheel verzorgde binnen- en buitenlandse busreizen en het verhuren van bussen aan verenigingen en scholen onder de naam *E.D.A.D., B.V. Touringcarbedrijf, Dordrecht*, zoals we de onderneming nu nog kennen.

Tevens begon het bedrijf een eigen reisbureau op de hoek Bagijnhof/Johan de Wittstraat in een houten gebouw, dat gedeeld werd met de V.V.V. Toen dit gebouw moest wijken voor nieuwbouw, verhuisde het reisbureau naar de Cornelis de Wittstraat dicht bij de Spuiweg.

Vanaf 1950 maakte ook het touringcarbedrijf B.A.B. (Buitelaar's Auto Bedrijf) uit Rijswijk (Z.H.) deel uit van V.I.O.S. – E.D.A.D.

Op 1 januari 1957 begon het *Gemeentelijk Autobusbedrijf Dordrecht* (G.A.D.) met het exploiteren van autobusdiensten in de stad en op enkele buitenlijnen.

31 december 1956

Een tijdperk van
77 jaar particulier
openbaar vervoer
wordt afgesloten.



Afb. 4.43 Bus V.I.O.S.-E.D.A.D. 47 (Saurer/Van Rooyen, bouwj. 1949, 32 zitpl.) staat omstreeks 1950 voor villa 'Het groene hoekje' op de hoek Groenedijk/Oranjelaan met op de achtergrond de oude H.T.S. Touringcars werden door de E.D.A.D. als het zo uitkwam ook ingezet op de lijndiensten. Als toerwagen heeft deze bus tot 1964 dienst gedaan. (fotocollectie S.A.D.)



Afb. 4.44 Bus V.I.O.S.-E.D.A.D. 25 (Diamond-T/Van Rooyen, bouwj. 1941, 40 zitpl.) staat omstreeks 1950 naast het gebouw van de verzekeringsmaatschappij 'Holland-Dordt van 1859' met op de achtergrond de toren van de Grote Kerk. Deze stadsbus ging in 1956 uit dienst, (fotocollectie S.A.D.).



Afb. 5.1 Luchtfoto uit 1975 van het bedrijfscomplex van G.A.D./G.V.B. aan de Nijverheidstraat, (fotoarchief S.V.D.).

5 Gemeentelijke autobusdiensten 1957 – 2000

5.1 Voorbereidingen

Het begon in feite allemaal al in 1951. Toen de E.D.A.D.-directie zag, dat het zo niet langer kon, ging zij de gemeente om subsidie vragen. De stadstarieven van 10 cent voor een enkele reis en 17,5 cent voor een overstapkaartje mochten namelijk niet worden verhoogd. Op het subsidieverzoek van de heer Lipman van de E.D.A.D. zou de betrokken wethouder, de heer H. van Es, hebben gereageerd met de opmerking: *Als het toch geld gaat kosten, kunnen we het net zo goed zelf gaan doen* (De Dordtenaar 18 december 1975), waarmee de keuze voor een gemeentelijk bedrijf eigenlijk al was gemaakt. In dat jaar werd begonnen met de ontwikkeling van de eerste plannen daarvoor, uitmondend in een aantal rapporten, dat in 1952 werd uitgebracht. Het duurde echter nog tot 1955 voordat de uiteindelijke beslissing werd genomen.

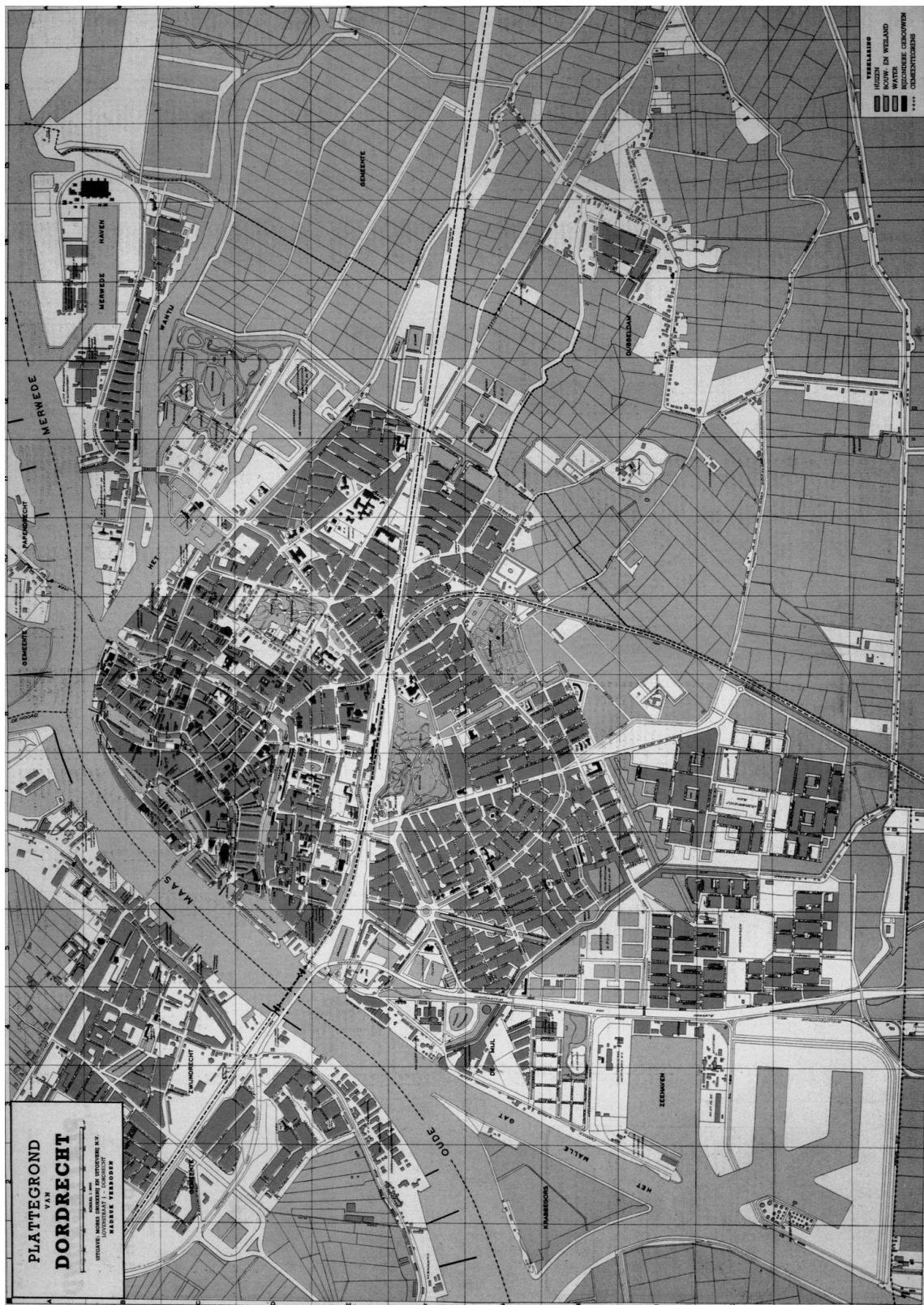
In de langdurige besprekingen met de C.V.P. (Commissie Vergunningen Personenvervoer) en de Rijksverkeersinspectie waren ook de diensten van de busbedrijven in de aangrenzende vervoersgebieden aan de orde gekomen, omdat de gemeente Dordrecht een zo groot mogelijke omgeving van de stad in haar verzorgingsgebied wilde opnemen en de bevolking van die omgeving zo veel mogelijk op Dordrecht wilde richten. Dit betrof de A.L.A.D. (Altena's Locale Autobus Dienst in het Land van Heusden en Altena), de R.T.M. (Hoeksche Waard) en De Twee Provinciën (IJsselmonde en Alblasserwaard).

Bij dit overleg kwam nog een verrassend element voor de dag, waarbij opnieuw de grote overeenkomst met het Dordtse Autobusvraagstuk naar voren kwam. Net als Dirkzwager in 1931 bood de vervoersonderneming De Twee Provinciën (T.P.) aan geheel voor eigen rekening, dus zonder subsidie, de stadsdiensten in Dordrecht te exploiteren. Het bedrijf wilde daarbij geen samenwerkingsverband waarin de gemeente Dordrecht een grote inbreng zou hebben. Hoe de T.P. de stadsdienst rendabel zou kunnen exploiteren, is nooit bekend gemaakt. De gemeente Dordrecht wees de constructie zonder meer af: ze wilde wel degelijk grote invloed op de gang van zaken.

De R.T.M. op haar beurt wilde niet meedoen in een combinatie waarin ook de E.D.A.D. zou deelnemen. Waarschijnlijk was hier te veel oud zeer. Het werd dus een zuiver gemeentelijk bedrijf.

Op 22 juni 1955 brachten Burgemeester en Wethouders van Dordrecht een préadvies uit en na een lange discussie over het autobusplan tijdens de raadsvergadering van 5 juli van dat jaar besloot de raad met algemene stemmen een gemeentelijk autobusbedrijf op te richten (S.A.D. 8-A 1960-2516).

Nadat Gedeputeerde Staten dit raadsbesluit vlot had goedgekeurd, mede dankzij het veelvuldig met dat college gevoerde vooroverleg, kon er op basis van dit beginselbesluit verder worden gewerkt en uitvoeringsmaatregelen worden getroffen.



Alle ooit aan de E.D.A.D. verleende concessies werden tegen een bedrag van f 340.000 ($\approx$ € 154.000) overgenomen, maar gebouwen of autobussen werden niet van de E.D.A.D. gekocht.

Er ging nog heel wat vooraf aan de oprichting van het bedrijf voordat kon worden begonnen met ‘rijden’. Zo moesten de routes van de verschillende buslijnen en het aantal daarvan worden vastgesteld; een onderwerp, dat natuurlijk nogal wat tongen los maakte en de kranten heel wat ingezonden stukken opleverde.

Een belangrijke beslissing die nog moest worden genomen, betrof de keuze van het soort bussen waarmee gereden zou gaan worden. De keuze ging tussen een *trolleybus*, een zogenaamde *girobus*, die toen sinds kort in Zwitserland werd gefabriceerd en nogal opzien baarde, en de ook thans nog in gebruik zijnde *dieselbus*.

Bij de girobus kwam de aandrijving tot stand via een onder de autobus draaiend zwaar vliegwiel, dat verbonden was met een elektromotor, die gevoed werd door accu's. Vooral naar deze bus ging de belangstelling uit omdat dat voor het eigen gemeentelijk elektriciteitsbedrijf een nieuwe belangrijke ‘klant’ zou betekenen en de gemeente ‘energieverschaffer’ voor het eigen autobusbedrijf kon worden. Die mogelijkheid moest dus diepgaand worden onderzocht. Een delegatie, bestaande uit burgemeester Van der Dussen, de verantwoordelijke wethouder Van Es en de directeur van het elektriciteitsbedrijf ir. Fijn van Draat, bezocht dan ook het vlak bij Zürich gevestigde bedrijf dat de girobus fabriceerde, en werd daarin rondgeleden.

Tenslotte werd besloten om toch niet de eerste klant in Nederland te worden van deze bus. Het zware vliegwiel was namelijk zo laag onder de carrosserie van de bus gemonteerd, dat het passeren van de opritten van de veerboten van het veerbedrijf bij hoog- en/of laag water onoverkomelijke moeilijkheden en/of beschadigingen aan bus of veerboot zou opleveren. Bovendien moesten er onderweg op buitenlijnen vele elektrische laadstations aangelegd worden. En aangezien de ervaringen elders met de trolleybus ook niet onverdeeld gunstig waren in steden met nauwe straten, werd tenslotte gekozen voor de traditionele dieselbus, zoals Dordt en omgeving die nu nog kennen.

Al in augustus 1955 verscheen een rapport van de eerste directeur, de heer A.D. Baars, over de aanschaf van autobussen, hetgeen in januari 1956 resulteerde in de opdracht tot de levering van een eerste serie van 14 Mercedes-bussen (type O 321 H). De firma De Rijk in Rotterdam verzorgde de opbouw, waarvoor een totaalprijs van f 48.600 per bus moest worden betaald. De vervolgsérie bestond uit elf identieke bussen en drie smalle Mercedes-bussen ten behoeve van de lijnen in de Hoeksche Waard (type OP 312). Ook voor deze serie bouwde firma De Rijk de carrosserie. De drie smalle bussen hadden in tegenstelling tot de andere wagens een voorin geplaatste motor. In 1959 werd het wagenpark voltooid met nog twee bussen type O 321 H, waarvoor Den Oudsten de opbouw leverde.



Afb. 5.2 Plattegrond van Dordrecht en naaste omgeving uit 1958, dus één jaar na de aanvang van het Gemeentelijk Autobusbedrijf Dordrecht, (G.P.V. G 2320).

Op 8 mei 1956 werd de eerste paal geslagen voor een nieuw complex aan de Nijverheidstraat, waarna al op 29 december de officiële opening plaatsvond. Dit moest wel, want op 1 januari 1957 ging het Gemeentelijk Autobusbedrijf Dordrecht (G.A.D.) van start. Dat het niet allemaal van een leien dakje is gegaan, blijkt onder andere uit het feit dat op 1 januari slechts 15 van de 28 bestelde bussen gereed waren. Daarom werden in het begin de interlokale lijnen 5, 6, 7, 8, 8A en 9 nog door de E.D.A.D. gereden en moesten er zeven bussen worden gehuurd. Behalve de verlate levering, waren er ook nog andere problemen met de bussen, want op 16 augustus 1957 werd een telegram verzonden naar de carrosseriebouwer met de volgende tekst:

Daklekkages, hopeloos, gelieve onverwijld maatregelen te nemen.

De nieuwe bussen vielen goed in de smaak en het bedrijf beschikte over een modern en ruim complex. Dit omvatte het kantoorgebouw met ruimtes voor het administratieve personeel en de kantine, chauffeursruimte, een grote garage met ruimte voor circa 30 bussen, een werkplaats met twee putten, een magazijn, plaatwerkerij, schildersafdeling, smeerafdeling, revisiewerkplaats e.d. en dat alles voor de prijs van f 250.000, exclusief de grondkosten van f 30.000. Een deel van de 62 chauffeurs was afkomstig van de E.D.A.D.

Na de nodige aanloopproblemen, zoals te weinig eigen bussen en moeite met het handhaven van de dienstregeling, verliep dat eerste jaar voor het nieuwe bedrijf redelijk succesvol, mede gezien het feit dat ruim 4 miljoen passagiers werden vervoerd. Gelet op de 1,2 miljoen van de E.D.A.D. was dit een grote vooruitgang. Dat de dienstuitvoering steeds beter verliep, bleek wel uit het feit, dat het aantal dienstmededelingen/instructies verminderde van 59 in 1957 tot 6 in 1960.



Afb. 5.3 De 15 bussen (Mercedes O 321 H/De Rijk) waarmee het G.A.D. op 1 januari 1957 van start ging, (fotocollectie W. Geense).



Afb. 5.4 Jarenlang kon direct voor het station worden ingestapt in de stadsbussen. Op de voorgrond lijn 4 naar Wielwijk en op de achtergrond één van de interlokale lijnen. Beide bussen zijn van het type O 321 H/De Rijk, circa 1960, (fotocollectie W. Geense).

5.2 Gemeentelijk Autobusbedrijf Dordrecht (G.A.D.) 1957 – 1968

In het verleden waren de meeste autobusbedrijven als een zeer kleine onderneming begonnen, die langzaam maar zeker met de in de praktijk opgedane ervaring kon groeien, maar nu moest een groot bedrijf in één keer totaal nieuw starten. Administratieve staf, chauffeurs, routes, wagenpark, gebouwen, al deze onderdelen waren nieuw en moesten ineens op volle sterkte bewijzen in de praktijk te voldoen.

Nieuwjaarsdag 1957 was een ongelukkig gekozen datum om met de uitvoering van de diensten te beginnen. Het publiek had die dag uiteraard vrij en het zag een groot aantal fonkelnieuwe autobussen rijden. Het was mooi zonnig weer en aangezien de mensen toch de tijd hadden, wilden ze wel eens een proefritje maken voor een luttel bedrag. Ze gingen rondritjes maken, een soort vermaak, dat weinig te maken had met de werkelijke vervoersbehoefte. 's Ochtends was de drukte nog meegevallen, maar 's middags om een uur of twee begon de enorme stroom op gang te komen. Dat het duidelijk om plezierritjes te doen was, bleek uit het feit, dat het publiek aan de eindpunten bleef zitten om hetzelfde traject weer terug te rijden. Dit nam zulke proporties aan, dat er aan de eindpunten geen mens meer bij kon. Omstreeks drie uur werd het weer wat slechter en bood zich door de regen nog meer publiek aan, zodat toen de dienstregeling helemaal in de war werd gebracht. Bovendien moest het publiek wennen aan de aanwezigheid van een uitstapdeur. Sommige lieden wilden persé door de ingang uitstappen, zoals zij dat altijd bij de bussen van de E.D.A.D. gewend waren geweest en moesten dus tegen de stroom



Afb. 5.5 De allereerste stadsrondrit op 5 augustus 1957. Deze ritten mochten zich jarenlang in een grote populariteit verheugen. Regelmatig moesten drie tot vier bussen worden ingezet. Er werd vertrokken bij het V.V.V.-kantoor waar ook de kaartjes werden verkocht. Op de foto het oude V.V.V.-kantoor op de hoek Bagijnhof/Johan de Wittstraat. Links ervan was in hetzelfde houten gebouw het reisbureau van de E.D.A.D. gevestigd. (fotocollectie W. Geense)

reizigers oproeien. In totaal werden op die eerste dag 13.800 personen vervoerd met 15 bussen.

De kleuren waarin de bussen rondreden, waren in tegenstelling tot latere jaren onopvallend: de onderkant tot aan de ramen grijs; daarboven inclusief het dak crèmekleurig. Op elke zijkant prijkte het Dordtse gemeentewapen net als in de beginjaren van de paardentram, zij het in een kleiner formaat en wat strakker vormgegeven. Als de plaatselijke club uit het betaalde voetbal D.F.C. (het latere D.S. '79 en Dordrecht '90 en nog later F.C. Dordrecht) thuis speelde en de wedstrijd was niet afgelast, waren de bussen die dag voorzien van twee wimpeltjes op de voorste hoeken van het dak in de Dordtse kleuren rood, wit, rood. Bovendien werd op een affiche aangebracht achter het raam direct naast de instapdeur altijd de eerstvolgende thuiswedstrijd aangekondigd.

Vanaf 5 augustus 1957 vonden de eerste stadsrondritten plaats, die nog vele jaren tijdens de schoolvakantie werden gereden en telkens werden aangepast aan de stadsuitbreidingen.

Tot aan de fusie met het Gemeentelijk Veerbedrijf in 1968 waarbij de naam werd gewijzigd in Gemeentelijk Vervoerbedrijf (G.V.B.) heeft het G.A.D. de volgende autobuslijnen geëxploiteerd:

Lijnnr. Vanaf Verbinding

1	1957	Achterhakkers – Centrum – Land van Valk (Eemsteynplein)
	1958	Zwijndrechtse veer – Centrum – Eemsteynplein – Dubbeldam (Julianalaan)
2	1957	Staart – Papendrechtse veer – Centrum – Krispijn – Staart
2A	1957	Staart – Krispijn – Centrum – Papendrechtse veer – Staart (tot 1959)
2	1959	Kilwijkstraat – Staart
	1961	Crabbehof – Gemeenteziekenhuis (Bankastraat)
3	1957	Papendrechtse veer – Zeehavenlaan (Er werd echter doorgereden tot de garage aan de Nijverheidstraat die het eigenlijke eindpunt was)
4	1957	's-Gravendeelsedijk – Staart (vanaf 1 september 1957 Patersweg/Zuidendijk – Staart)
	1958	Wielwijk – Staart
5	1957	Centrum – Dubbeldam (Stevensweg/Zuidendijk; tot 1958)
	1959	Centrum – Vogelplein (tot 1961)
	1967	Centrum – Sterrenburg
6	1957	Centrum – Dubbeldam – Werkendam
7	1957	Centrum – Zeehavenlaan – Wioldrecht – 's-Gravendeel (tot 1965)
8	1957	's-Gravendeel – Strijen – Maasdam – Puttershoek – 's-Gravendeel
	1965	Dordrecht – 's-Gravendeel – Strijen – Maasdam – Puttershoek – 's-Gravendeel – Dordrecht
	1967	Dordrecht – 's-Gravendeel – Strijen (tot oktober 1969)
8A	1957	's-Gravendeel – Puttershoek – Maasdam – Strijen – 's-Gravendeel
	1965	Dordrecht – 's-Gravendeel – Puttershoek – Maasdam – Strijen – 's-Gravendeel – Dordrecht
	1967	Dordrecht – 's-Gravendeel – Maasdam – Puttershoek – Blaaksedijk (vanaf 1969 eindpunt Heinenoordtunnel tot oktober 1969)
9	1957	Centrum – Smitshoek – Tweede Tol – Willemsdorp (vanaf 1971 lijn 1)

Het G.A.D. had dus andere routes en haltes dan de vroegere E.D.A.D. wat de eerste maanden aanleiding gaf tot veel vragen aan de chauffeurs. Dit veroorzaakte uiteraard het nodige tijdverlies. Het feit, dat er een lijn 2 en een lijn 2a waren, leidde nogal eens tot verwarring. De bussen hadden een totale capaciteit van 63 personen en dat was in het algemeen voldoende, al moest speciaal op de lijnen 2, 2a en 3 tijdens de spitsuren een extra wagen worden ingelegd.

Lijn 3 werd al binnen twee maanden doorgetrokken naar de garage aan de Nijverheidstraat, die midden in een zich snel uitbreidend industrieterrein lag, zodat er meer passagiers gebruik van maakten. Bovendien konden de chauffeurs, die elkaar op het



Afb. 5.6 Het G.A.D. bezat drie smalle wagens (Mercedes OP 312/De Rijk) voor de lijnen 8 en 8A in de Hoeksche Waard. Ze deden echter ook wel dienst op lijn 9 naar Willemsdorp zoals de bus op deze foto, circa 1960. In tegenstelling tot de rest van het wagenpark hadden deze bussen de motor voorin, (fotoarchief S.V.D.).

Stationsplein aflasten, zo op een snelle manier naar de garage komen voor het maken van hun afrekening. In de gang was een loketje, waardoor de chauffeurs hun afrekeningsstaten en hun geld konden inleveren. Voor het maken van de afrekening was gerekend op een kwartier per chauffeur, maar dat bleek in het begin beslist onvoldoende. Daarom werden er twee loketten gebouwd, die op de kantine uitkwamen. Er konden dan niet alleen twee chauffeurs tegelijk geholpen worden, maar ze hadden de gelegenheid om hun staten van te voren aan de tafeltjes in de kantine netjes af te sluiten. Nu bleek een kwartier per chauffeur wel ruim voldoende.

Het aantal passagiers vertoonde de eerste negen jaar een stijgende lijn en in 1965 werden voor het eerst ruim 6 miljoen personen vervoerd. De groei met 336.000 reizigers in 1958, het tweede jaar van het G.A.D., was mede een gevolg van de doortrekking van lijn 1 naar de Julianalaan (sinds 1970 omgedoopt in Nijhofflaan) in de toen nog zelfstandige gemeente Dubbeldam en de verlenging van lijn 4 naar Wielwijk. Hoewel tegenwoordig op oudejaarsavond het openbaar vervoer al vroeg in de avond wordt gestaakt, werden er in de oudejaarsnacht 1958/1959 tijdens de laatste ritten tussen 0.30 uur en 1.30 uur nog 475 passagiers vervoerd op de stadslijnen, waarvoor tien chauffeurs werden ingezet.

Ringlijn 2 was lang, druk en ondervond veel hinder van het overige verkeer. Daarom werd in 1959 lijn 2 beperkt tot het traject Kilwijkstraat – Staart en ging een nieuwe buslijn 5 rijden vanuit het centrum naar het Vogelplein. Zoals al vermeld, werd in dat jaar het wagenpark uitgebreid met twee bussen.

De financiële situatie was in die beginjaren allesbehalve rooskleurig. Bedroeg het nadelige saldo in 1957 nog f 114.000, in 1960 was dit al f 254.680 en voor 1961 werd dit geraamd op f 274.750 volgens een krantenknipsel van 2 december 1960. Voor die tijd waren dat flinke bedragen. Overigens was het tekort in 1980 zelfs al opgelopen tot f 10.829.283.

In 1961 werd de wijk Crabbefhof op het busnet aangesloten en wel door buslijn 2, die ging rijden van Crabbefhof naar het Gemeenteziekenhuis aan de Bankastraat. De in 1959 ingestelde buslijn 5 kwam tegelijkertijd te vervallen.

In 1962 werd een vergunningaanvraag ingediend voor een buslijn naar Papendrecht. Deze aanvraag bleef een aantal jaren gehandhaafd, want in 1966 kwam deze opnieuw aan de orde in verband met de bouw van de brug over de Merwede. Er werd zelfs gespeeld met de gedachte om deze buslijn in een later stadium uit te breiden tot een ringlijn:

Dordrecht – Zwijndrecht – Hendrik Ido Ambacht – Alblasserdam – Papendrecht – Dordrecht.

Nadat de vergunning was verleend aan De Twee Provinciën werd in 1967 de aanvraag ingetrokken.

Een unieke gebeurtenis was dat het personeel als gevolg van de strenge winter 1962/1963 kolengeld uitbetaald kreeg.

In oktober 1964 overleed de eerste directeur, de heer A.D. Baars, die het autobusbedrijf had opgebouwd en tot dan toe op juiste wijze had geleid, want volgens de resultaten van een organisatieonderzoek uit datzelfde jaar was er sprake van een goed



Afb. 5.7 Een bus van lijn 2 in 1964 in de Frank van der Goesstraat in Crabbefhof. Jarenlang prijkte op de achterzijde van alle Dordtse bussen deze reclame van de verzekeringsmaatschappij 'Holland-Dordt van 1859', (fotocollectie auteur).

functionerend bedrijf, waar door efficiëncymaatregelen nog wel wat besparingen gerealiseerd konden worden. Het tekort voor 1965 was begroot op f 381.313. De nieuwe directeur, de heer D. Louwman, werd tevens benoemd tot directeur van de Reinigings- en Ontsmettingsdienst, waarmee de samenwerking tussen het autobusbedrijf en deze dienst in gang werd gezet. Met ingang van 1 januari 1968 werden de administraties van beide diensten samengevoegd.

In de periode 1965 – 1968 werden 28 Mercedes-bussen (type O 302) met een opbouw van Den Oudsten afgeleverd ter vervanging van de serie uit 1957. Wagen nr. 19 uit deze nieuwe serie maakt thans deel uit van het rijdende museumbestand van de *Stichting Veteranen Autobussen*.

Tussen de N.S.-directie en het College van Burgemeester en Wethouders van Dordrecht werd overeenstemming bereikt over een ontwerpovereenkomst betreffende de aanleg van een nieuw autobusstation, een parkeerterrein en bijkomende voorzieningen aan de Burgemeester de Raadtsingel. De N.S. stelde hiertoe per 1 januari 1965 aan de gemeente ter beschikking:

1. een terrein van $\pm 10.000 \text{ m}^2$ langs deze weg voor de aanleg van gemeentewege van een autobusstation voor lokale en interlokale bussen alsmede van een parkeerterrein bestemd voor het lang parkeren van auto's van treinreizigers. Op dit N.S.-terrein waren voorheen de goederenloods, het wagenmeestersverblijf en een elektrisch onderstation gevestigd, die inmiddels door de N.S. waren gesloopt. De goederenloods werd jarenlang gebruikt door het expeditiebedrijf Van Gend & Loos, dat tot 1986 een dochteronderneming was van de N.S. en daarna werd verkocht aan Nedlloyd. Omstreeks 1960 had Van Gend & Loos een nieuwe loods in gebruik genomen bij de Vlietweg.

2. een hierop aansluitend terrein van $\pm 2500 \text{ m}^2$, waardoor verkeersverbeterende voorzieningen op het kruispunt Dubbeldamseweg – Burgemeester de Raadtsingel – Toulonselaan konden worden getroffen. N.S. had daartoe de sporensituatie ter plaatse enigszins gewijzigd.

¹⁹⁶³
Autobussen
56 keer rond
de aarde

DORDRECHT. — De gemeentelijke autobussen leggen gezamenlijk een afstand per jaar af gelijk aan ruim 56 keer de-aarde-rond! In de stad worden bijna anderhalf miljoen kilometers afgelegd. Op de buitenlijnen gaan er ruim 750.000 kilometers onder de wielen door. De drukste stadslijn is 4 met 1.774.079 passagiers. Er werden in de stad ruim vijf miljoen reizigers vervoerd (4.742.655 in 1962); op de buitenlijnen 794.154 (795.877 in 1962).

Afb. 5.8 Een krantenknipsel uit 1963.
(collectie W. Geense)

Het bestaande plein vóór het station zou niet ingrijpend gewijzigd worden, al werd de hoop uitgesproken dat er snel een einde zou komen aan het zeer grote aantal wanordelijk op het plein geplaatste rijwielen. Deze fietsen zouden behalve in de rijwielstalling een plaats kunnen krijgen in het grote aantal fietsklemmen dat de gemeente zou plaatsen op het trottoir langs de Burgemeester de Raadsingel en bovengenoemd terrein.

In de ontwerpovereenkomst was zelfs de mogelijkheid opengelaten dat de N.S. het parkeerterrein voor eigen rekening zou inrichten. Naast de stationsuitgang was een wachtruimte voor autobusreizigers met grotendeels glazen wanden gepland voorzien van automaten met versnaperingen. Het was de bedoeling dat de lokale autobussen voor het station zouden stoppen voor het laten uitstappen van passagiers om daarna naar het eigenlijke autobusstation te rijden voor de instappende reizigers.

De interlokale bussen van de N.V. De Twee Provinciën, die Dordrecht met vijf lijnen met het eiland IJsselmonde verbond, deden op dat moment het station nog niet aan. Het eindpunt op de Vest was echter een dermate ‘benauwde veste’, dat overwogen werd de bussen geheel of gedeeltelijk naar het nieuwe autobusstation te verplaatsen. Bovendien zou het op Dordrecht gerichte busvervoer na de voltooiing van de in aanbouw zijnde verkeersbrug over de Merwede bij Papendrecht nog toenemen. Deze drie lijnen vanuit de Alblasserwaard, eveneens van de T.P., kwamen nu in Papendrecht tot aan het veer, waarna de passagiers te voet van de veerpont gebruik konden maken. De R.T.M., die vanaf 1967 op de Hoeksche Waard ging rijden, zou haar eindpunt aan de westzijde voor het station krijgen.



Afb. 5.9 De eerste afgeleverde bus Mercedes O 302/Den Oudsten in 1965. Nummer 19 uit deze serie bleef als museumbus bewaard, (fotocollectie W. Geense).



Afb. 5.10 Een bus van lijn 7 voor het station. Op de achtergrond de loods van expeditiebedrijf Van Gend & Loos, circa 1960, (fotocollectie auteur).

Behalve het autobusstation werden bovengenoemde plannen grotendeels gerealiseerd, waarbij de N.S. zelf het parkeerterrein inrichtte, inclusief de ruimte die eigenlijk bestemd was voor het busstation. Pas dertig jaar later werd door de gemeente het hele terrein ingericht als autobusstation, waartoe de gemeente voor de grond een huurovereenkomst sloot met de N.S.

Vreemde omleiding

Vlak bij de kerk in Cillaarshoek stond en staat nog steeds een grote boerenschuur evenwijdig aan de rijweg met aan de ene kant een grote inrijpoort en aan de andere kant een dito uitrijpoort. In de zomer stond meestal één van beide poorten open. Arie Bijl, een ervaren chauffeur, die vaak op de ringlijn in de Hoeksche Waard reed, had al meermalen tegen zijn passagiers gezegd dat hij als beide poorten open stonden dwars door de schuur zou rijden. Op een dag was het zover en Arie voegde de daad bij het woord. De hevig geschrokken boer smeed zijn riek naar de bus en nog raak ook.

Om het overstappen in 's-Gravendeel overbodig te maken, werd in 1965 een doorgaande exploitatie vanaf Dordrecht ingevoerd van de lijnen 8 en 8A en werd lijn 7 (Dordrecht – 's-Gravendeel v.v.) opgeheven.

De ontsluiting van de nieuwbouwwijk Sterrenburg door een nieuwe buslijn 5 begon in 1967, om na een reeks van uitbreidingen en verlengingen in Sterrenburg I, II en III door te gaan tot 1980.

Eveneens in 1967 werd door de R.T.M. begonnen met een geleidelijke overname van de diensten in de Hoeksche Waard. De overname van deze lijnen 8 en 8A zou in fases worden uitgevoerd, waarvoor de R.T.M. gedurende 10 jaar een bedrag van f 25.000 per jaar betaalde. Als eerste stap van de overname vond een doorbreking van de ringlijnen 8 en 8A plaats in twee aparte lijnen: lijn 8 werd Dordrecht – Strijen en lijn 8A ging rijden tussen Dordrecht en het busstation Blaaksedijk. Nadat eerst nog het eindpunt Blaaksedijk was verplaatst naar het busstation Heinenoordtunnel, werden op 19 oktober 1969 de laatste ritten met Dordtse bussen in de Hoeksche Waard gereden.

Het maken van het vakantierooster was ieder jaar een hele opgave, doordat het G.A.D. geen zomerdienstregeling kende. Zo besloeg het rooster in 1968 maar liefst een periode van 22 weken; elf ploegen met elk twee weken vakantie voor in totaal 75 chauffeurs.

Op 1 april 1968 werden het autobusbedrijf en het tot dan toe zelfstandige veerbedrijf samengevoegd tot één bedrijf met de nieuwe naam: Gemeentelijk Vervoerbedrijf Dordrecht.

Naast het vervoer over de weg deed hiermee het vervoer over water zijn intrede in het bedrijf.

Van de vier gemeentelijke autoveerdiensten waren er twee overgebleven: Wieldrecht – 's-Gravendeel en Kop van 't Land – Brabantse Oever. Eén jaar eerder waren beide andere veerdiensten Dordrecht – Papendrecht en Dordrecht – Zwijndrecht



Afb. 5.11 Lijn 5 (Centrum – Sterrenburg) had zijn beginpunt voor de Bondsspaarbank (thans het gebouw van de Fortis bank) op het Bagijnhof, 1967, (fotoarchief S.V.D.).



Afb. 5.12 Deze foto is gemaakt op 19 maart 1969, de laatste dag waarop G.V.B.-bussen naar de Hoeksche Waard reden. Lijnbus 8A naar Blaaksedijk rijdt bij Wieldrecht de veerpont op naar 's-Gravendeel. De volgende dag zette de R.T.M. de dienst voort, (fotoarchief S.V.D.).

in particuliere handen overgegaan en werden vanaf dat moment geëxploiteerd met kleine boten uitsluitend voor voetgangers en fietsers.

5.3 Gemeentelijk Vervoerbedrijf (G.V.B.) 1968 – 1990

Na 1965 daalde het aantal vervoerde passagiers geleidelijk tot in 1974 met 5,1 miljoen reizigers een dieptepunt werd bereikt. De autodichtheid nam in Dordrecht toe van 35 per duizend inwoners in 1957 tot 175 per duizend inwoners in 1970. Met de gigantische toename van het particuliere autobezit en de gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling, vooral in de stad, nam het idee dat het openbaar vervoer de situatie zou kunnen redden vastere vormen aan. Als onderdeel van het Drechtsteden Verkeersonderzoek van prof. ir. J. Volmuller verscheen in november 1969 een rapport inzake het lijnennet van het openbaar vervoer in Dordrecht en Dubbeldam, waarvan de belangrijkste conclusies en voorstellen hieronder zijn weergegeven.

1. Het huidige openbare vervoer in Dordrecht en Dubbeldam heeft een zeer bescheiden aandeel in het totale aantal personenverplaatsingen, namelijk circa 4 %. Het openbaar vervoer wordt voornamelijk gebruikt door vrouwen, meer dan 70 %, met het doel te gaan winkelen of op bezoek te gaan. Het woon-werkverkeer bedraagt in het avondspitsuur circa 25 % van het totale openbaar vervoer.
2. Het blijkt, dat het aandeel van het openbaar vervoer in de diverse stadsdelen zeer verschillend is.
3. In het voorstel is de wijk Sterrenburg op tweeërlei wijze met de binnenstad verbonden. De meest oostelijke lijn loopt voor een deel door open terrein en langs een scholencomplex en zal daardoor het karakter krijgen van een 'snel dienst' tussen deze wijk en de binnenstad, terwijl de andere lijn via de Krispijnseweg en de Hugo van Gijnweg meer het karakter van een normale dienst zal hebben.

4. Het voorgestelde stadslijnnnet is in totaal 31,90 km lang tegenover het bestaande net van 40,80 km.
5. Het is wenselijk de trajecten van de interlokale lijnen binnen de bebouwde kom te beschouwen als onderdelen van de stedelijke openbare vervoersvoorzieningen. Dit heeft enkele consequenties ten aanzien van de te volgen routes en de tariefstelling. De frequentie van deze interlokale lijnen is laag, twee maal per uur of minder en als zodanig wordt niet voldaan aan de minimumeisen, die aan stedelijk openbaar vervoer moeten worden gesteld. Niettemin lijkt het onjuist de mogelijkheid voorbij te laten gaan om met gebruikmaking van de interlokale lijnen de stedelijke vervoersvoorzieningen te verbeteren. Om dit te bereiken kan een aantal maatregelen worden genomen:
 - a) Interlokale lijnen worden binnen de bebouwing zoveel mogelijk op één directe en vlotte route gelegd, die niet of te weinig door de stadsdienst wordt bereiden.
 - b) De interlokale lijnen fungeren binnen de bebouwde kom als stadslijnen wat betreft de mogelijkheid om passagiers op te nemen of af te zetten.
 - c) Op trajecten waar zowel een stadsdienst als een interlokale dienst wordt gereden, bijvoorbeeld de route via de Staart naar de Alblasserwaard, zullen in beginsel de stadsdiensttarieven moeten gelden.

De voorgestelde stadslijnen zijn:

- A. Wielwijk – Centrum/Station – Staart
- B. Crabbehof – Centrum/Station – Dubbeldam
- C. Sterrenburg – Centrum/Station (via 2 routes, die een ringlijn vormen)
- D. Krispijn – Centrum/Station – Land van Valk (ringlijn)

Voor het interlokale lijnnnet G.V.B./R.T.M. wordt voorgesteld:

- 8A-8B G.V.B. (3A-3B R.T.M.): via Dokweg, Mijlweg, Zeehavenlaan, Wielwijk, Refaja, Amstelwijckweg naar 's-Gravendeelse veer
- 9 : idem, maar vanaf Refaja: Rijksstraatweg, Tweede Tol, Willemsdorp
- 6 : via Station, Toulonselaan, Reeweg naar Provinciale weg

Op basis van dit rapport verscheen in 1970 het *Rapport Lokaal Lijnennet* van de directie, dat leidde tot een grootscheepse wijziging van de busroutes in 1970/1971. Grote advertenties met een overzicht van de nieuwe lijnen en frequenties moesten het publiek laten wennen aan de nieuwe situatie. Om dit in de praktijk te ondersteunen, kon men op 28 februari 1971 de gehele dag gratis reizen. Het vervoer was dan ook massaal. Naar schatting driemaal zoveel passagiers als anders. Ook werden huis aan huis folders verspreid met het nieuwe lijnnnet. Bovendien werd in 1971 voor het eerst een zomerdienstregeling ingevoerd met minder ritten voor enkele lijnen, waardoor het vakantierooster voor de chauffeurs compacter werd.



Afb. 5.13 Een stadsbus type Mercedes O 302/Den Oudsten rijdt in 1970 door de Krispijn-tunnel, (fotocollectie C. Langendam).

Totdat in december 1989 het lijnennet weer ingrijpend werd vernieuwd in verband met het gereedkomen van het nieuwe Merwedeziekenhuis aan de Karel Lotsyweg (thans locatie Dordwijk van het Albert Schweitzerziekenhuis) werden door het G.V.B. de volgende lijnen geëxploiteerd:

Lijnnr. Vanaf Verbinding

Lijn 1	1970	Zwijndrechtse veer – Centrum – Vogelbuurt – Eikenlaan (Dubbeldam)
	1971	Centrum – Smitshoek – Tweede Tol – Willemsdorp (ex lijn 9)
	1973	Centrum – Mijlweg – Tweede Tol – Willemsdorp
	1979	Centrum – Mijlweg – Wieldrecht – Industrieterrein Dordtse Kil – Tweede Tol – Willemsdorp (tot winterdienst 1984)
Lijn 2	1971	Crabbehof – Oud Krispijn – Centrum – Dubbeldam
	1974	Crabbehof – Oud Krispijn – Centrum – Dubbeldam – Sterrenburg – Wielwijk
Lijn 2/4	1970	Wielwijk – Crabbehof – Centrum (sneldienst tot 1976)
Lijn 3	1971	Brouwersdijk – Nieuw Krispijn – Eemsteynplein – Vogelbuurt – Centrum – Brouwersdijk
	1980	Nassauweg – Eemsteynplein – Vogelbuurt – Centrum – Oud Krispijn – Nassauweg

- Lijn 3A 1971 Brouwersdijk – Centrum – Vogelbuurt – Eemsteynplein – Nieuw Krispijn – Brouwersdijk
 1980 Nassauweg – Oud Krispijn – Centrum – Vogelbuurt – Eemsteynplein – Nassauweg
- Lijn 4 1974 (Industrieterrein Dordtse Kil) – Wielwijk – Centrum – Staart
 1984 (Industrieterrein Dordtse Kil) – Wielwijk – Centrum – Staart – Baanhoekweg – (Merwelanden)
- Lijn 5 1971 Sterrenburg – Eemsteynplein – Centrum – Krispijn – Sterrenburg
 1972 Sterrenburg – Zwijndrechtse veer
 1973 Sterrenburg – Krispijn – Centrum
 1984 Sterrenburg – Krispijn – Centrum – Stadspolders
- Lijn 5A 1971 Sterrenburg – Krispijn – Centrum – Eemsteynplein – Sterrenburg (tot 1972)
- Lijn 6 1957 Centrum – Dubbeldam – Werkendam (ongewijzigd)
- Lijn 7 1972 Sterrenburg – Papendrechtse veer
 1973 Sterrenburg – Eemsteynplein – Centrum
- Lijn 8 1977 Papendrechtse veer – Centrum – Zwijndrechtse veer
 1978 Papendrechtse veer – Centrum – Station (tot winterdienst '78 – '79)
 1983 Centrum – Dubbeldam – Stadspolders (tot zomerdienst 1984)



Afb. 5.14 Een Mercedes O 302/Den Oudsten wordt in 1971 gereinigd met de nieuwe wagenwasmachine, (fotocollectie W. Geense).

In 1970 was er nog sprake van lijn 9 (Centrum – Willemsdorp) te verlengen naar Moerdijk en Zevenbergen en deze lijn in samenwerking met de B.B.A. te exploiteren, maar dit plan heeft het niet gehaald. Wel kreeg deze lijn vanaf 1971 lijnnummer 1.

Omdat er nieuwe bussen nodig waren, werd in 1970 een aantal dagen proefgereden met een DAF-standaardbus van de H.T.M., maar het werd toch weer Mercedes, want het jaar daarop kwamen er vier nieuwe bussen van het type O 305. Omdat ze compleet met opbouw werden geleverd door de autobusfabriek van Mercedes in Mannheim, kregen ze de bijnaam ‘Mannheimers’. Er was eerst nog proefgereden met een dergelijke bus afkomstig uit de fabriek in deze Duitse stad. Deze nieuwe bussen verschenen als eerste in de opvallende kleurencombinatie oranje en ivoor.

De resultaten van een experiment met zogenaamde minibussen, de *buxi's*, waarmee begin 1971 gedurende twee dagen werd gereden, waren niet zo bevredigend. Vermeldenswaardig is nog, dat in dat jaar alle bussen werden voorzien van mobilfoon en dat er in de garage een wagenwasmachine in gebruik werd genomen.

Aan het Bagijnhof werd op 3 januari 1972 een informatiecentrum geopend met een verkoopbalie en een verblijfsruimte voor de chauffeurs op de begane grond en op de bovenverdieping een kantoor voor de chef vervoer. Het bedrijf kreeg in 1972 een nieuwe directeur, de heer A. Boers.

In februari van dat jaar werd een wettelijke bepaling van kracht, waarbij autobussen voorrang kregen bij het vertrekken van een halte, waarmee een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer werd bereikt.

Het initiatief in datzelfde jaar genomen om het Zwijndrechtse veer en het Papendrechtse veer door de lijnen 5 en 7 weer aan te sluiten op het busnet, werd een jaar later vanwege het geringe passagiersaanbod weer ongedaan gemaakt.

Wie zijn billen brandt.....moet staan!

Tijdens het wachten bij een eindpunt stonden bussen vaak in de brandende zon bij gebrek aan een schaduwrijk plekje. In een tijd dat er nog geen sprake was van getint glas, laat staan airconditioning, kon dan de temperatuur van de kunstleren bekleding flink oplopen. Begin jaren zeventig was een ultra korte rok, de zogenaamde minirok, bij jongedames in de mode. Dames, die zo gekleed aan het begin van de rit plaats namen op de hete bekleding wisten niet hoe gauw ze weer moesten gaan staan. Pas als de stoelen na enige tijd rijden wat waren afgekoeld, nam het aantal staande passagiers af.

In verband met het slopen van de voetgangersbrug over de A 16 ter hoogte van de Glazenstraat konden de bewoners van deze straat e.o. met een speciaal aangevraagde buskaart gratis gebruikmaken van een minibus van de Fa. Ufkes, die op werkdagen

tien retourritten maakte op het traject Nijverheidstraat – Glazenstraat – Sweelinckplein. Deze dienst werd gereden van 14 augustus 1972 t/m 31 mei 1975.

Om het comfort van de wachtende passagiers te verbeteren, plaatste de Franse onderneming J.C. Decaux S.A. in 1972 40 nieuwe abri's, die op de openbare verlichting werden aangesloten.

Tijdens de autoloze zondagen als gevolg van de energiecrisis werden speciale dienstregelingen ingevoerd voor een aantal buslijnen, maar de verwachte toeloop van passagiers bleef uit.

De rijlengte van lijn 1 Dordrecht – Willemsdorp kon in 1973 worden ingekort van 15 km tot 11,7 km, doordat de route van deze lijn werd omgelegd via Dokweg en Mijlweg, waarbij Smitshoek niet meer werd aangedaan.

Aangezien het complex aan de Nijverheidstraat te klein was geworden en het onderkomen van de Reinigingsdienst aan de Maasstraat was verouderd, keurde de gemeenteraad op 5 maart 1974 de plannen goed voor de bouw van een nieuw complex voor beide diensten op een driehoekig terrein aan de Baanhoekweg tussen Du Pont de Nemours en de vuilverbranding (*GeVuDo*). Er werd een krediet van f 12.160.000 ($\approx$ € 5.518.000) voor beschikbaar gesteld.

In dat jaar werd het nieuwe traject Wielwijk (ziekenhuis Refaja) – Crabbehof – Sterrenburg – Dubbeldam gekoppeld aan de bestaande lijn 2 en werd lijn 4 tijdens de spitsuren verlengd naar het industrieterrein Dordtse Kil.



Afb. 5.15 Een bus Mercedes O 305/Hainje van lijn 2 vertrekt omstreeks 1975 van het Van der Steenhovenplein bij ziekenhuis Refaja in Wielwijk. De bestemming Crabbehof wordt bereikt via het centrum, Dubbeldam en Sterrenburg. Van de 54 bussen van deze serie kregen er 26 een opbouw van Hainje. Deze opbouw was dezelfde als die van de standaard-stadslinbussen op een DAF-chassis, die elders in het land reden, (fotoarchief S.V.D.).

In verband met een bestelling van nieuwe bussen reed opnieuw een DAF-standaardbus van de H.T.M. op proef in Dordrecht maar nu gedurende enkele weken en in januari 1975 gebeurde dit met een dergelijke bus van de R.E.T. Het landelijke beleid was om zowel in het stads- als in het streekvervoer DAF-materieel in te zetten. Toen de aanwezige autoriteiten van rijk en gemeente zich er van overtuigd hadden, dat deze bussen nogal wat problemen ondervonden in de nauwe straten van de binnenstad, werd in februari toestemming verleend om toch weer 18 Mercedes-bussen van het type O 305 te bestellen, maar met een Nederlandse opbouw, die gegund werd aan Hainje. De aflevering begon in de tweede helft van 1975. In 1976 werd het wagenpark bovendien uitgebreid met twee Mercedes-minibussen van het type O 309 met een opbouw van Van Domburg, die bestemd waren voor de lijnen 1 en 6. Per 1 december 1975 werd een landelijk bejaardentarief ingevoerd voor houders van een pas 65.

Op 1 januari 1976 werd een nieuwe regeling van kracht tot afdekking van de exploitatietekorten van het openbaar vervoer, waarin de minister van Verkeer en Waterstaat voorwaarden stelde aan de negen gemeenten met een eigen openbaar vervoerbedrijf. Deze gemeenten waren: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Groningen, Arnhem, Nijmegen, Dordrecht en Maastricht. Eén van de eisen was dat elke gemeente een verkeerscirculatieplan zou maken. Het totale tekort van de



Afb. 5.16 Na vijf jaar schadevrij (S.V.) rijden kreeg een chauffeur bij het G.A.D. dit embleem op zijn uniform, (fotocollectie W. Geense).



Afb. 5.17 Sommigen moesten toch wat langer wachten op hun schadevrij-embleem. Een chauffeur op lijn 7 uit 's-Gravendeel verloor in 1957 na een botsing met een personenauto de macht over het stuur toen hij komende van de Karel Doormanweg de Zuidendijk overstak om de Patersweg in te rijden. Eén passagier raakte gewond, (fotocollectie W. Geense).

gemeentelijke vervoerbedrijven zou voortaan door de rijksoverheid worden overgenomen. Met het aanvaarden van de voorwaarden werd een zware financiële last van de schouders van de gemeente genomen tegen inlevering van een groot gedeelte van het autonome gemeentebeleid ter zake van het openbare vervoer. Door het invoeren van registratiesystemen trachtte de rijksoverheid inzicht te verkrijgen in de exploitatiekosten van de bedrijven, waarbij vooral het aspect kosten- en opbrengstfunctie de aandacht kreeg.

De officiële opening van het nieuwe complex aan de Baanhoekweg vond plaats op 12 november 1976 en de dag erna was er een open dag voor het publiek. Het onderhoud en de reparaties van de bussen en van het materieel van de Reinigings- en Ontsmettingsdienst en zelfs van een aantal andere diensten en bedrijven van de gemeente Dordrecht door de technische dienst zou voortaan hier geconcentreerd worden. Het oude pand van het G.V.B. aan de Nijverheidstraat werd verkocht aan Automobielfabriek Van Yperen B.V. te Zwijndrecht.

Een karakteristieke periode met betrekking tot de verbinding met de Hoeksche Waard werd afgesloten op 1 oktober 1977 met de laatste overtocht van de veerdienst Wioldrecht – 's-Gravendeel in verband met de opening van de Kiltunnel.

Met de nieuwe buslijn 8 werden de beide voetveren in de binnenstad weer aangesloten op het busnet, waarvoor tevens het overstaprecht heringevoerd werd. Het buscircuit, dat op het Bagijnhof en Achterom was aangelegd met haltes voor alle G.V.B.-lijnen en de lijnen van het streekvervoer, werd ook in 1977 in gebruik genomen. Het streekvervoer met de Hoeksche Waard werd inmiddels verzorgd door Zuid West Nederland (Z.W.N.), waarin de vroegere R.T.M. was opgegaan, en de interlokale lijnen naar de Alblasserwaard en naar IJsselmonde werden gereden door West Nederland (W.N.), waar de T.P. deel van uitmaakte.

De in 1977 gestarte proef met achtergrondmuziek in de bus werd een jaar later beëindigd, omdat het te duur was en weinig succes had. Na één jaar werd in augustus 1978 ook lijn 8 opgeheven wegens te weinig passagiers.

Een vervolgserie van acht Mercedes-bussen type O 305 werd in 1978 afgeleverd, eveneens met een opbouw van Hainje. Het gestegen ziekteverzuim was in dat jaar op een bepaald moment zo groot, dat buslijn 3A tijdelijk moest worden opgeheven. Omdat lijn 3, zij het in de andere richting, dezelfde route reed, was voor deze beperkte oplossing gekozen. In februari 1980 werd om dezelfde reden nogmaals voor deze maatregel gekozen. Op oudejaarsdag 1978 kondigde zich door hevige sneeuwval een periode aan van 5 à 6 weken echt winterweer. Onder vaak barre weersomstandigheden moest de dienst worden gereden, wat met hulp van de gladheidbestrijders zonder grote ongelukken meestal lukte.

Het wagenpark werd uitgebreid met vier Mercedes-bussen type O 303, de zogenaamde buitenbussen, met een opbouw van Den Oudsten.

In juni 1979 vond voor het eerst sinds de oprichting van het bedrijf een paar uur durende werkonderbreking plaats in verband met afgekondigde maatregelen voor



Afb. 5.18 Vier typen Mercedes-bussen naast elkaar in de garage aan de Nijverheidstraat. Van links naar rechts: een O 321 H/Den Oudsten uit 1959, een O 321 H/De Rijk uit 1957, een OP 312/De Rijk uit 1957 (een smalle wagen voor de lijnen in de Hoeksche Waard) en een O 302/Den Oudsten uit 1965, (fotoarchief S.V.D.).

het overheidspersoneel. Vanaf 4 maart 1980 gebeurde dit voor de tweede maal, zij het nu wat langer. Beide acties verliepen overigens uiterst ordelijk.

Met de invoering van de *nationale strippenkaart* en het *sterabonnement* op 1 oktober 1980 werd de landelijke uniformering van tarieven en kaartjes een feit. Precies een jaar eerder waren de zones al vastgesteld en de zonetarieven ingevoerd. Als uitzondering mocht Dordrecht de hier veel gebruikte 10-rittenkaart nog tot 1 oktober 1982 blijven voeren. Door het wegvallen van de verkoop van eigen kaartjes ontbraken vanaf dat moment exacte gegevens over het aantal vervoerde passagiers, maar werd het aantal reizigers geschat op basis van incidentele tellingen op de buslijnen. Ook het inzicht in de eigen inkomsten ging hiermee verloren; de inkomsten werden voortaan landelijk volgens een bepaalde verdeelsleutel aan alle bedrijven toegedeeld.

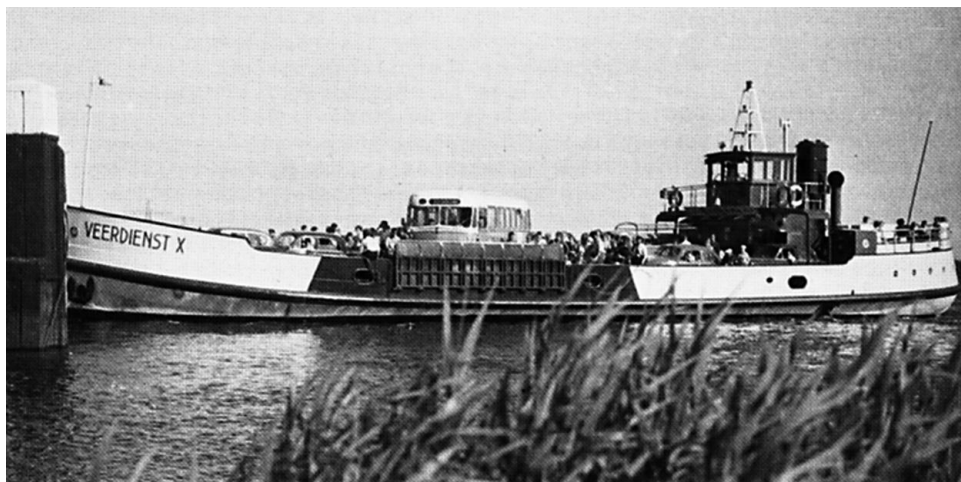
Tegelijk met de invoering van de strippenkaart werd het verbouwde informatiecentrum aan het Bagijnhof in gebruik genomen, waarvan de verkoopruimte was aangepast aan de te verwachten grotere toeloop in verband met de voorverkoop van strippenkaarten. De bovenverdieping was nu ingericht als verblijfsruimte voor de chauffeurs van zowel het stads- als streekvervoer.

Met de bestelling van vier zogenaamde 'Mannheimers', dus Mercedes-bussen type O 305 compleet geleverd met een carrosserie van de fabriek, werd in 1980 het aantal wagens van dit type uitgebreid. Met de aflevering van de laatste wagen van deze order werd op 14 november 1980 een mijlpaal bereikt, want hiermee vond met enig feestelijk vertoon de officiële overdracht plaats van de honderdste bus van dit merk. Overigens kwamen zowel ir. H. Buurman van S.V.D. als de auteur onafhankelijk van elkaar tot de conclusie, dat dit het achtennegentigste exemplaar betrof. Twee bussen, die in het verleden binnen het wagenpark een keer waren omgenummerd, waren waarschijnlijk dubbel geteld!

Op basis van een door ir. H. Buurman ingesteld onderzoek naar de verkeersaspecten van het openbaar vervoer werd een begin gemaakt met een evaluatie van het verkeerscirculatieplan.

In mei 1981 werd dit gevolgd door een uit twee delen bestaand rapport inzake de doorstroming van het openbaar vervoer, waarin een aantal maatregelen werd aangegeven dat de doorstroming zou kunnen verbeteren, met name ten aanzien van het oponthoud bij verkeerslichten. Bij gemeente en rijk zouden pogingen worden ondernomen deze maatregelen te doen uitvoeren, maar de gedane aanbevelingen werden maar in beperkte mate gerealiseerd (S.A.D. 8-A 1990-620).

Na 102 jaar met uitsluitend mannelijke koetsiers, conducteurs en buschauffeurs deed op 6 november 1981 de eerste vrouwelijke buschauffeur, mevr. B. Klip, haar intrede in het openbaar vervoer in Dordrecht, een gebeurtenis, waaraan de plaatselijke pers volop aandacht besteedde. Het aantal personeelsleden was trouwens gedurende vijftientwintig jaar na het begin van het gemeentelijke autobusbedrijf, mede door de fusie met het veerbedrijf en het grote aantal parttimers, sterk gegroeid van 89 naar 210, als volgt naar functie uitgesplitst:



Afb. 5.19 Een bus uit Werkendam nadert in 1968 met de veerpont de aanlegsteiger bij de Kop van 't Land, (fotoarchief S.V.D.).

Personeelsleden:

Aantal per 1-1-1957:	62 chauffeurs
(in dienst van G.A.D.)	4 wagenwassers
	14 technisch personeel
	5 administratie
	3 controleurs
	1 bedrijfsleider/hoofd van dienst

Aantal per 1-1-1982:	128 chauffeurs + 1 ^e chauffeurs + infocentrum
(in dienst van G.V.B.)	2 wagenwassers
	33 technische dienst
	14 administratie (incl. infocentrum)
	8 dienstgeleiders-controleurs + chef vervoer
	8 huishoudelijke dienst (waarvan 7 parttime)
	1 kantinebeheerder
	2 directie
	14 afdeling veren

In 1982 volgde weer een bestelling van Mercedes-bussen type O 305. Het ging dit keer om zes wagens met een opbouw van Den Oudsten.

In dat jaar werd met 7,2 miljoen vervoerde passagiers voor het eerst het aantal van 7 miljoen reizigers overschreden.

Wegens het gereedkomen van enkele nieuwe wijkgedeelten moest lijn 8 in Stads-polders in 1983 tot tweemaal toe worden verlengd, in totaal met 1.300 meter. Het vervoer van schoolkinderen van Stadspolders naar Dubbeldam v.v. kon hierdoor komen te vervallen, doordat lijn 8 in deze verbinding voorzag.

De wagenwasmachine werd vernieuwd en het aantalabri's werd met zes uitgebreid tot 114.

Meerdere keren konden de bussen niet mee met het veer bij de Kop van 't Land vanwege een te hoge waterstand en moest er worden gependeld enerzijds tussen Dordrecht en de Kop van 't Land en anderzijds tussen de Brabantse Oever en Werkendam.

Om problemen te voorkomen, werd het vervoer van voetbalsupporters van bezoevende voetbalclubs vanaf het station meerdere malen geweigerd. De supporters moesten, onder begeleiding van de politie, lopend naar het stadion aan de Krommedijk. Overigens liep het aantal vernielingen aan bussen,abri's en haltepalen terug van 197 in 1982 naar 146 in 1983.

De belangstelling voor de stadsrondritten, die jaarlijks tijdens de zomermaanden op dinsdag, woensdag en donderdag vanaf het V.V.V.-kantoor langs diverse Dordtse bezienswaardigheden voerden en waarbij de chauffeurs via de omroepinstallatie de nodige informatie verschaften, nam opnieuw af.

Eind 1983 was de personeelsbezetting bij de afdeling Bussen verder gestegen, vooral door de toename van het aantal deeltijders onder de buschauffeurs. Het maken van de roosters werd er daardoor niet eenvoudiger op. Voor de exploitatie van negen buslijnen met een gezamenlijke lengte van 106,8 km beschikte het bedrijf in dat jaar over 44 bussen. De baanlengte, waarbij trajectgedeelten die door meerdere lijnen worden gereden slechts één keer worden meegeteld, bedroeg 88,5 km.

Vanaf 1983 werden in het busboekje ook de dienstregelingen vermeld van de op Dordrecht gerichte streeklijnen. Dit zou voortaan tot en met 1999 elk jaar gebeuren.

In verband met een voorgenomen salariskorting van 3,5 % voor ambtenaren en trendvolgers vond op 3 november 1983 een werkonderbreking plaats en waren de inwoners van Dordrecht van 7 tot en met 11 november zelfs helemaal verstoken van openbaar vervoer.

Op 5 december moesten naar aanleiding van een bommelding op het station, in opdracht van de politie, alle busroutes van 19.30 uur tot 20.00 uur worden omgeleid. Het bleek loos alarm te zijn.

Teneinde inzicht te krijgen in de mate van doorstroming ten gevolge van een wat andere stoelopstelling en een verder naar achteren geplaatste uitstapdeur, werd in overleg met G.V.B. Arnhem in de maand december gedurende een week een bus uit die stad in Dordrecht ingezet.

Per 1 juni 1984 kreeg het bedrijf met de komst van ing. J.P.V.M. Laurijssens een nieuwe directeur. Met ingang van de zomerdienst van dat jaar werd lijn 4 doorgetrokken van de Merwedepolder naar de busgarage aan de Baanhoekweg. Bovendien reed gedurende de zomerdienst dagelijks een aantal bussen op deze lijn door naar het recreatiegebied de Merwelanden. De kosten van deze laatstgenoemde doortrekking werden volledig vergoed door *Recreatieschap de Merwelanden*. In beide richtingen samen werden naar schatting 5.500 passagiers vervoerd, waaruit geconcludeerd kon worden dat deze verbinding in een behoefte voorzag.



Afb. 5.20 Een bus O 302/Den Oudsten staat in 1965 op het Stationsplein voor de taxistalling van Van Twist. In dit gebouw vonden de rijtuigen van de paardentram van 1891 tot 1919 onderdak, (fotocollectie W. Geense).

Ook werd met ingang van deze zomerdienst lijn 8 (Centrum – Stadspolders) opgeheven en lijn 5 (Sterrenburg – Centrum) doorgetrokken naar Stadspolders, waarbij echter de route door Dubbeldam kwam te vervallen. Hierbij werd gelijktijdig de frequentie op het trajectgedeelte Centrum – Stadspolders verhoogd van 25 naar 15 minuten. Zowel uit oogpunt van bezuinigingen als ter voorziening in vervoersbehoeften elders in het lijnennet werd besloten lijn 1 Dordrecht – Willemsdorp met ingang van de winterdienst 1984 op te heffen. Hiermee kwam een einde aan een buslijn, die gedurende de 58 jaar van zijn bestaan door vier ondernemingen was geëxploiteerd, achtereenvolgens door *Janny*, Dirkzwager, E.D.A.D. en G.A.D./G.V.B. Ten behoeve van een betere bereikbaarheid van het ‘Ziekenfonds Dordrecht en Omstreken’ en het Gemeentelijk Energiebedrijf werden de lijnen 3 en 3A verlegd van de Stooplaan naar de Oranjelaan, Noordendijk en Groenedijk v.v.

In december 1984 begon de aflevering van zes nieuwe bussen, opnieuw Mercedes O 305 met een opbouw van Den Oudsten. Aan het einde van dat jaar beschikte men over 47 bussen voor zeven buslijnen met een baanlengte van 86,7 km. Het aantal abri's nam toe tot 119 op een totaal haltebestand van 286. Het aantal passagiers daalde naar 6,4 miljoen, waarschijnlijk als gevolg van tariefsverhogingen in 1983 en 1984.

In januari 1985 moest de busverbinding met Werkendam gedurende enkele dagen worden omgeleid via de brug bij Gorinchem, omdat de veerdienst bij de Kop van 't Land was gestremd in verband met het dichtvriezen van de Nieuwe Merwede, een fenomeen dat zich voor het laatst in de jaren zestig had voorgedaan.

In november 1985 werd door het bedrijf het rapport *Toekomstig Lijnennet in en naar Dordrecht* aangeboden aan het College van Burgemeester en Wethouders, waarin een oplossing werd aangereikt voor de zich al sedert jaren voortslepende

integratieproblematiek van het stads- en streekvervoer. Het rapport werd door de beide streekvervoerbedrijven, die Dordrecht toen aandeden, West Nederland en Zuid West Nederland, positief ontvangen en het overleg over de in het rapport gedane voorstellen zou in 1986 worden gestart.

De door de rijksoverheid opgelegde bezuinigingen in 1985 leidden niet tot inkrimping van het dienstbetoon, maar niettemin daalde het aantal passagiers verder tot 6,25 miljoen. Voor de zes lijnen met de lijnnummers 2, 3, 4, 5, 6 en 7 en met een baanlengte van 87,8 km beschikte men over 46 bussen.

Er waren inmiddels 120 abri's geplaatst, maar dit aantal werd in 1986 uitgebreid naar 131. Deze forse uitbreiding was het gevolg van het met *City Line Straatmeubilaire B.V.* afgesloten contract. Genoemd bedrijf leverde en onderhield gratis abri's en kreeg daarvoor het recht reclame op deze abri's te voeren. In eerste instantie werden 16 van deze nieuwe abri's geplaatst op het buscircuit Achterom – Bagijnhof – Johan de Wittstraat en aan de Hugo van Gijnweg. Met elke abri, die door City Line werd geplaatst, bespaarde het G.V.B. circa f 5.000 aan aanschaffings- en plaatsingskosten alsmede jaarlijks een bedrag aan onderhoudskosten.

Vanaf 1 juni 1986 kwam de exploitatie van het Zwijndrechtse veer en het Papendrechtse veer weer in handen van de gemeente Dordrecht, die daartoe twee nieuwe veerboten in gebruik nam. De particuliere exploitant van beide voetveren, de firma J. en A.M. Vos uit Kinderdijk, had na 20 jaar te kennen gegeven de pachtovereenkomst van de veerrechten niet te willen verlengen.

Opvallend was, dat na jaren van daling de belangstelling voor de stadsrondritten in dat jaar zeer sterk steeg, evenals het totale aantal passagiers, dat weer opliep naar 7 miljoen. Er werden in 1986 acht Mercedes-bussen type O 305 met een opbouw van Den Oudsten in dienst genomen. Het zou de laatste levering zijn van dit model, dat met in totaal 54 exemplaren afgeleverd over een periode van 15 jaar de grootste serie was in de Dordtse autobusgeschiedenis. Rekening houdend met afgevoerde bussen waren er 45 beschikbaar voor zes lijnen met een baanlengte van 87,8 km.

Om autogebruikers een acceptabel vervoersalternatief te bieden, ontstonden in 1987 plannen om snel- en stopdiensten in te voeren in het openbaar vervoer, waarvan de realisering in de daarop volgende jaren plaatsvond.

In dat jaar nam na een daling in 1986 het aantal vernielingen aan bussen, abri's en haltepalen weer toe tot 151, wat een totaal schadebedrag betekende van f 43.503 ($\approx$ € 20.000). Dit was vooral het gevolg van vernielingen aan de bussen op lijn 4 tijdens de carnavalsperiode begin maart vanaf de Merwehal en op 11 maart bij het vervoer van voetbalsupporters voor de wedstrijd D.S.'79 – F.C. Utrecht. Opnieuw maakten meer mensen een stadsrondrit.

Op 26 september 1987 werd het 30-jarige bestaan van gemeentelijk openbaar vervoer gevierd met een open dag. Bovendien kon de hele dag gratis gebruik worden gemaakt van de stadsbussen en de veerponten. Hoogtepunt van deze dag was de 'onthulling' van de eerste van de nieuwe serie stadsbussen van het type O 405 van Mercedes door wethouder D. ten Veen. Deze wagens zouden geleidelijk het vertrouwde type O 305 gaan vervangen en zo zelf de komende jaren het straatbeeld gaan beheersen, temeer daar het streekvervoer enkele jaren later ook in toenemende

mate met dit type O 405 ging rijden. Tot en met 1993 zouden er 28 stuks door het G.V.B. worden besteld, die compleet door Mercedes werden geleverd.

De nieuwe bussen kostten ruim f 300.000 ($\approx$ € 136.000) per stuk. Ze waren geluidsarmer, produceerden minder uitlaatgassen, beschikten over een automaat in plaats van een versnellingspook en hadden een veel kleinere draaicirkel. De chauffeur kreeg meer comfort door een veel betere stoel en een verstelbaar stuur. Voor het eerst was er een speciale stoel voor mindervaliden en een lage drempel om het instappen te vergemakkelijken. Sommige bussen werden uitgerust met teltreden om het aantal instappende en uitstappende reizigers te kunnen registreren. Vanaf 1988 zou namelijk als gevolg van een andere financiering door het rijk van het openbaar vervoer het aantal passagiers een nog belangrijkere rol gaan spelen.

Op de zes lijnen met een baanlengte van 87,8 km werden in 1987 met 46 bussen weer meer passagiers vervoerd: 7,1 miljoen.

Zoals reeds vermeld, werden er in de jaren zeventig afspraken gemaakt tussen het rijk en de negen gemeenten met een eigen vervoerbedrijf over de subsidiëring van het openbaar vervoer. Deze afspraken hadden voor de gemeenten een duidelijke schaduwzijde, namelijk een grote mate van detailbemoeienis door het ministerie. Met de nieuwe *Wet Personen Vervoer* (W.P.V.), die in 1987 door de Tweede Kamer werd aanvaard en die op 1 januari 1988 in werking trad, werd beoogd aan deze situatie een einde te maken. De gemeentelijke beleidsvrijheid werd hiermee hersteld door de bestuurlijke bevoegdheden en de financiële verantwoordelijkheid voor het lokale vervoer opnieuw in handen te leggen van de betreffende gemeenten.

De rijksbijdrage voor de exploitatie van dit vervoer zou voortaan jaarlijks door de minister voor de aanvang van het jaar volgens bepaalde normen worden vastgesteld en gedurende het jaar alleen worden aangepast aan loon- en prijsontwikkelingen. Dit 'lump-sum'-systeem moest in beginsel toereikend zijn om een efficiënte



Afb. 5.21 In 1990 deden op de drie sneldiensten 14, 15 en 17 bussen van het type O 305 dienst. Met 54 exemplaren was de O 305 de grootste serie Dordtse stadsbussen. De bussen op de foto werden in 1980 compleet met opbouw geleverd door de autobusfabriek van Mercedes in Mannheim en ze behoorden daarmee tot de tweede groep uit deze serie die met de bijnaam 'Mannheimer' werd aangeduid, (fotoarchief S.V.D.).

exploitatie van het openbaar vervoer mogelijk te maken. Bij een tekort diende de gemeente het verschil uit eigen middelen bij te passen. Het in de oude wet opgenomen verbod om op de gemeentebegroting middelen uit te trekken voor het openbaar vervoer werd met de invoering van de nieuwe wet opgeheven. Aan de andere kant mochten eventuele exploitatieoverschotten door de gemeente niet voor andere doeleinden worden gebruikt, maar wel worden gereserveerd voor eventuele toekomstige tegenvallers. De rijksoverheid werd door het gezamenlijk openbaar vervoer erop gewezen dat extra tariefsverhogingen om bezuinigingen in te vullen, vermeden moesten worden, want die zouden leiden tot een groot verlies aan reizigers, zoals de praktijk had aangetoond. Volgens hen kon een betere kostendekking bij het openbaar vervoer alleen worden gerealiseerd door een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid. Over de in het rapport *Toekomstig Lijnennet in en naar Dordrecht* gedane voorstellen voor de integratieproblematiek op het Eiland van Dordrecht was inmiddels met beide hier opererende streekvervoerbedrijven overeenstemming bereikt.

De nieuwe Wet Personen Vervoer bood het G.V.B. de mogelijkheid marktgericht te werken. Deze mogelijkheid werd onderzocht en leidde tot aanbevelingen in een marktstrategisch plan voor het G.V.B. onder de titel *Ondernemend openbaar vervoer in de jaren negentig*. Als gevolg hiervan werd het lijnennet als volgt aangepast:

- Lijn 2 ging het nieuwe Merwedeziekenhuis bedienen.
- De lijnen 3 en 3A werden vervangen door de nieuwe interwijklijnen 8 en 9.
- Op werkdagen gingen in de ochtend- en avondspits de volgende sneldiensten rijden:
 - lijn 14 Station Centraal – Industriegebied Dordtse Kil (vanaf 2 januari 1989)
 - lijn 15 Stadspolders – Station Centraal (vanaf 2 januari 1989 tot 1996)
 - lijn 17 Sterrenburg – Station Centraal (vanaf 10 september 1990)Deze diensten werden gereden met duidelijk herkenbare bussen met een speciaal logo in de lijnfilm en het opschrift *Sneldienst* op de voorzijde.
- De parallelliteit met lijnen van Zuid West Nederland en West Nederland in Krispijn en op de Staart werd opgeheven.

De sneldiensten waren een groot succes: 50% van de reizigers van lijn 14 maakte in het verleden geen gebruik van het openbaar vervoer. Bij lijn 15 bedroeg dit 18%. De passagiers toonden zich zeer tevreden over de snelheid, stiptheid en tijdwinst. De gewijzigde opzet vormde ook de aanleiding voor een nieuwe naam: *Stadsvervoer Dordrecht* en een nieuw logo.

5.4 Stadsvervoer Dordrecht 1990 – 2000

Op maandag 18 december 1989 gingen de wijzigingen in het lijnennet in, die noodzakelijk waren in verband met de opening van het nieuwe Merwedeziekenhuis aan de Karel Lotsyweg en waarbij ook rekening werd gehouden met bovengenoemde aanbevelingen. Om de Dordtenaren er op voor te bereiden, was een kaart met het

nieuwe lijnennet huis aan huis bezorgd. Behalve de drie reeds genoemde snel-diensten, waarvan er al twee bijna een jaar reden, kende dit net de volgende lij-nen:

<i>Lijnnr.</i>	<i>Vanaf</i>	<i>Verbinding</i>
Lijn 1	1989	Wielwijk – Sterrenburg – Merwedeziekenhuis (verder als lijn 2 naar Crabbehof)
	1993	Wielwijk – Sterrenburg – Merwedeziekenhuis – Dubbeldam – Stadspolders
Lijn 2	1989	Merwedeziekenhuis – Dubbeldam – Centrum – Oud Krispijn – Crabbehof (tot aan zomerdienst 1993: terug vanaf Merwedeziekenhuis verder als lijn 1 naar Wielwijk)
Lijn 3	1993	Vissershoeek – Centrum
	1995	Vissershoeek – Oudelandshoeek – Centrum
Lijn 4	1984	(Industrieterrein Dordtse Kil) – Wielwijk – Centrum – Staart – Merwedepolder – (Merwelanden) (ongewijzigd)
	1994	(Industrieterrein Dordtse Kil) – Wielwijk – Centrum – Stadspolders
Lijn 5	1984	Sterrenburg – Krispijn – Centrum – Stadspolders (ongewijzigd)
	1994	Sterrenburg – Krispijn – Centrum – Staart – Merwedepolder – Merwelanden
Lijn 6	1957	Centrum – Dubbeldam – Werkendam (ongewijzigd)
Lijn 7	1973	Sterrenburg – Merwedeziekenhuis – Eemsteynplein – Centrum (ongewijzigd)
Lijn 8	1989	Merwedeziekenhuis – Nieuw Krispijn – Land van Valk – Vogelbuurt – Centrum – Oud Krispijn – Merwedeziekenhuis (tot zomerdienst 1995)
Lijn 9	1989	Merwedeziekenhuis – Oud Krispijn – Centrum – Vogelbuurt – Land van Valk – Nieuw Krispijn – Merwedeziekenhuis (tot zomerdienst 1995)
Lijn 20	1994	Citybus (oostelijke lus door centrum)
Lijn 21	1994	Citybus (westelijke lus door centrum)
Lijn 24A/24B	1994	Servicebus Krispijn

Vanaf 6 november 1994 werd Dordrecht verbonden met Utrecht door Interliner lijn 388.

De lijnen 8 en 9 stopten aan de achterzijde van het station bij de Krispijnuitgang evenals lijn 17 en de sneltreinbus naar Oosterhout (B.B.A. lijn 91), die vanaf 1990 ging rijden. Deze laatste lijn werd ingaande zomerdienst 1995 vervangen door Interliner lijn 402 naar 's-Hertogenbosch. Met ingang van dezelfde zomerdienst verhuisde de halte van lijn 17 naar de voorzijde van het station. Eveneens in 1995 werden twee nieuwe Mercedes-‘buitenbussen’ type O 408 in gebruik genomen voor de dienst op Werkendam.

Reeds in 1994 was in Dordrecht met hulp van de Europese Unie en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een proef met het *Citybussysteem* van start gegaan, waarbij met een hoge frequentie door de binnenstad werd gereden met kleinere, milieuvriendelijke bussen. Doel van deze proef, die plaatsvond in de periode 1994-1995, was het uittesten van verschillende typen Citybussen maar tevens een aantal andere aspecten als frequentie, route, halteplaatsen e.d. De Citybus had belangrijke voordelen ten opzichte van reguliere bussen in de nauwe Dordtse binnenstad: hij was namelijk korter en door de meesturende achteras wendbaarder. Het hydraulische systeem van deze achteras was echter erg storingsgevoelig door het feit, dat hij niet van dubbele wielen kon worden voorzien, maar wel het grootste gedeelte van het gewicht van de bus met de achteringeplaatste motor moest torsen. Zoals te verwachten was, zorgde zowel de *LPG*, als de *elektrische* en *hybride* motor in vergelijking met een dieselmotor voor minder geluid- en stankoverlast. De resultaten van de proef toonden aan dat het Citybusconcept kansen bood bij het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad. Daarbij ging vanwege de betrouwbaarheid de voorkeur uit naar een bus met LPG-aandrijving.

Na een geslaagde proef met een Servicelijn Krispijn vanaf december 1994, ging de gemeenteraad in november 1995 akkoord met de invoering van een *Servicebussysteem* al bleef dit voorlopig beperkt tot de ringlijn 24A/24B door Krispijn. Het idee achter de Servicebus was om in te spelen op de behoeften van met name ouderen en invaliden door een goede toegankelijkheid (gemakkelijk in- en uitstappen door een lage vloer), goede bereikbaarheid (dicht net van haltes met korte loopafstanden naar de halte), bruikbaarheid voor iedereen (ook rolstoelen) en uitgebreide serviceverlening door de chauffeur. Daarbij gold dat ouderen een grote en nog steeds groeiende doelgroep voor Stadsvervoer Dordrecht vormden. Tevens diende het Servicebussysteem als alternatieve vervoersvoorziening voor een groot deel van de mensen die volgens de Wet Voorzieningen Gehandicapten (W.V.G.) recht hadden op bijzonder vervoer, waardoor het systeem mede bekostigd kon worden met WVG-gelden. Bij het opstellen van de plannen werd ervan uitgegaan dat ongeveer 70% van deze mensen gebruik van het Servicenet zouden kunnen maken.

De proeven met de City- en Servicebus waren de aanzet tot een fundamentele heroverweging van het stadsvervoer in Dordrecht en de ontwikkeling van een bus-systeem dat expliciet rekening hield met de wensen en behoeften van verschillende groepen reizigers.

5.4.1 Het drie-bussensysteem

Het landelijke verkeers- en vervoersbeleid, zoals dat begin jaren negentig van de vorige eeuw werd ontwikkeld, beoogde enerzijds automobilisten ertoe te bewegen de auto vaker te laten staan en in plaats daarvan met het openbaar vervoer te reizen en anderzijds het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor een grotere groep ouderen en gehandicapten. Tegelijkertijd werd van het openbaar vervoer een betere dekking van de kosten verwacht. Daarom zou er een nieuwe opzet van het openbaar vervoer moeten komen waarbinnen klantgerichtheid centraal stond. Essentieel



Afb. 5.22 Onder het motto ‘Van deur tot deur met de Dordtse driekleur’ werd het drie-bussysteem bij het publiek onder de aandacht gebracht, 1997 (fotoarchief S.V.D.).

daarvoor waren het onderscheid naar doelgroepen en afstemming van de netwerken op de behoeften van de klant.

Hoewel de beleidsplannen van de gemeente Dordrecht grotendeels hierbij aansloten, nam de historische binnenstad daarin toch een speciale positie in. Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer werd beschouwd als een belangrijk middel voor de versterking van de economische positie van de binnenstad. Het verbeterde immers de bereikbaarheid, maar vergrootte ook de leefbaarheid in dit stadsdeel. Verdere groei van het autogebruik zou namelijk leiden tot meer verkeersopstoppen en dus langere reistijden, hogere vervoerskosten en hogere emissies.

Op basis van deze beleidsplannen vond een herstructurering van het stedelijke openbaar vervoer plaats door Stadsvervoer Dordrecht in samenwerking met de gemeente. Dit zogenaamde drie-bussysteem, dat op 1 juni 1997 van start ging, omvatte drie typen bussen elk met zijn eigen functie en herkenbaar aan zijn eigen kleur, te weten:

1. *Expresbussen* (groen) die voor een snelle verbinding tussen de buitenwijken en het Centraal Station moesten zorgen.
2. *Citybussen* (wit) die met een heel hoge frequentie in oostelijke en westelijke richting door de binnenstad reden en de relatie Centraal Station – Binnenstad onderhielden.
3. *Servicebussen* (blauw) die een fijnmazig busnet voor de ontsluiting van de woonwijken vormden, met om de 100 tot 150 meter een bushalte en met het Merweziekenhuis (thans locatie Dordwijk van het Albert Schweitzerziekenhuis) als knooppunt.

Zoals reeds vermeld, was er al voor de officiële invoeringsdatum, 1 juni 1997, met onderdelen van het drie-bussensysteem geëxperimenteerd. Zo reden er sinds december 1994 Citybussen op beide routes door de binnenstad en was ook de Servicelijn in Krispijn al operationeel. Verder was in 1996 de frequentie van de Expressebussen tijdens de ochtendspits verhoogd en reed sinds die tijd een aantal van deze bussen in de ochtendspits niet meer via de binnenstad.

Vanaf 1 juni 1997 reden de Expressebussen, net als de streekbussen, niet meer via het vertrouwde buscircuit Achterom – Bagijnhof – Johan de Wittstraat in de binnenstad. Daarvoor in de plaats deden ze oostelijk van het Centraal Station een groot nieuw busstation aan, waarvoor het parkeerterrein moest wijken. De grond voor dit als tijdelijk bedoelde busstation huurde de gemeente van de N.S. Hierop werden 24 halteplaatsen aangelegd, waarbij verscheidene lijnnummers per halte werden gecombineerd: elf haltes voor de Expresse- en streekdiensten, drie Citybushaltes en tien bufferplaatsen. Zowel vóór het stationsgebouw als bij de Krispijnuitgang verschenen naast de al bij elke uitgang bestaande halte voor de Interliners drie Servicebushaltes.

Door middel van een grote publiciteitscampagne moest de bekendheid met het drie-bussensysteem onder (potentiële) busreizigers worden vergroot.

Ter verhoging van de kostendekkingsgraad werd per 1 januari 1998 de zone, die tot dan toe de hele stad had omvat, gesplitst in twee zones, waarbij de Randweg (N3) de zonegrens vormde. Alleen in de wijk Merwedepolder op het oostelijke gedeelte van de Staart bleef alles tot 27 augustus 2000 bij het oude, doordat door de geïsoleerde ligging van deze wijk vrijwel elke reis door twee zones ging. Ongeveer 35% van de reizigers zag door deze herzonering de prijs van een rit, afhankelijk van de gebruikte kaartsoort, met ongeveer 50% stijgen.

Andere onderdelen van het voorgenomen beleid waren de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen en aanvullend parkeerbeleid zoals wijzigingen in het aanbod en in de tarieven.

Het drie-bussensysteem kende de volgende lijnnummers en verbindingen:

Expressebussen:

- | | |
|----|---|
| 1 | Station Stadspolders – Drechtstedenziekenhuis (thans locatie Amstelveen – wijk van het Albert Schweitzerziekenhuis) |
| 2 | Centraal Station – Dubbeldam |
| 3 | Vissershoeke – Crabbehoef |
| 4 | Wielwijk – Stadspolders |
| 5 | Sterrenburg – Staart |
| 6 | Dordrecht – Werkendam – Sleeuwijk |
| 7 | Sterrenburg – Centraal Station |
| 14 | Centraal Station – Dordtse Kil |
| 17 | Centraal Station – Sterrenburg |



Afb. 5.23 In het drie-bussensysteem kregen de Expresbussen, die de verbindingen tussen de wijken en het station onderhiielden, een groene kleur. Een bus van het type O 405 van lijn 4 staat gereed bij het Drechtstedenziekenhuis (het vroegere Refaja) in Wielwijk om via het centrum naar Stadspolders te rijden, circa 1996, (fotoarchief S.V.D.).

Citybussen:

- 19 Centraal Station – Bagijnhof – Centraal Station (vanaf 24 mei 1998)
- 20 Centraal Station – Statenplein – Centraal Station (oostelijke ringlijn binnenstad)
- 21 Centraal Station – Grote Markt – Centraal Station (westelijke ringlijn binnenstad)

Servicebussen:

- 22A/22B Reeland/Krispijn
- 23 Staart – Merwedeziekenhuis
- 24A/24B Krispijn/Reeland
- 25 Stadspolders – Merwedeziekenhuis – Drechtstedenziekenhuis
- 27A/27B Crabbehof/Wielwijk
- 28A/28B Sterrenburg
- 29A/29B Dubbeldam

De Expresbus moest een snelle verbinding vormen tussen de buitenwijken en het Centraal Station, vooral bedoeld voor forensen. Door het weghalen van lussen in de routes, die voortaan door de City- en Servicebussen werden bediend, werden de lijnen gestrekt, waardoor met hetzelfde aantal bussen een hogere frequentie kon worden bereikt. Een nadeel voor reizigers uit de buitenwijken en uit omliggende gemeenten met bestemming binnenstad was, dat er bij het station een overstap nodig was op de Citybus.

Om het gebruik van de Citybus te stimuleren, kon één persoon op vertoon van een kaartje van één van de parkeergarages gelegen aan de rand van het centrum gratis met de Citybus reizen. Andere gebruikers van deze bus konden bij de chauffeur een kaartje à f 1 kopen of gebruik maken van de strippenkaart. Tijdens de ochtendspits en de openingstijden van de winkels vertrokken er maar liefst 26 Citybussen per uur vanaf het Centraal Station van de lijnen 19, 20 en 21 samen. In geval van een overstap was er dus nauwelijks een wachttijd.

Het knooppunt van het Servicenet werd gevormd door het nieuwe busstation bij het Merwedeziekenhuis. Hier kon niet alleen worden overgestapt op alle andere Servicebussen, maar ook op de Expresslijnen 1 en 7, sommige streeklijnen en de Interliner naar Utrecht (lijn 388).

Ook op interlokaal gebied veranderde er in die periode iets bij S.V.D. al stond dit los van het drie-bussensysteem. Zo reed lijn 6 met ingang van 1 juni 1997 van Werkendam via Sleeuwijk-Tol door naar Sleeuwijk. In Sleeuwijk-Tol werd aansluiting gegeven op de Interliners lijn 400 (Utrecht – Oosterhout) en lijn 401 (Utrecht – Breda) en op de B.B.A.lijnen 120, 121 en 128 naar onder meer Gorinchem, Raamsdonksveer en 's-Hertogenbosch.

Vanaf 24 mei 1998 ontstond door koppeling van twee sneldiensten, lijn 17 van S.V.D. en lijn 258 van Z.W.N., een doorgaande verbinding tussen Sterrenburg, Dordrecht C.S., waar de omnummering plaatsvond, en Rotterdam (metrostation Kralingse Zoom). Door de lange reistijd van 65 minuten en de vele vertragingen op de A16 bleef de belangstelling ervoor gering. Met ingang van 16 juni 2000 werd deze koppeling ongedaan gemaakt en werden de routes van de lijnen 14 en 17 aan



Afb. 5.24 Een 'buitenbus' Mercedes O 408 (bouwjaar 1995) op lijn 6 bij het eindpunt Sleeuwijk – Tol in 1998, (fotoarchief S.V.D.).

elkaar gekoppeld tot sneldienst 17 (Sterrenburg – Centraal Station – Dordtse Kil). De Interliner lijn 402 (Dordrecht – Waalwijk – 's-Hertogenbosch) werd in 1998 met ingang van de zomerdienst opgeheven. Hiervoor in de plaats kwam een B.B.A. spitssneldienst lijn 97 (Dordrecht – Made – Raamsdonksveer – Oosterhout) met vier ritten in de ochtendspits naar Dordrecht en in de middagspits vijf ritten vanaf Dordrecht.

Vanaf 1998 reed lijn 5 niet meer door naar de Merwelanden, maar werd de garage aan de Baanhoekweg weer het eindpunt. Met een taxibus, de zogenaamde *Biesbus*, kon daar vandaan op verzoek de reis naar de Merwelanden worden voortgezet tegen betaling van f 1 per rit.

De invoering van het drie-bussensysteem op 1 juni 1997 ging met veel tegenslagen gepaard. Als gevolg van problemen bij de werving van ongeveer 60 nieuwe chauffeurs waren de eerste maanden extra inspanningen noodzakelijk van degenen die al in dienst waren. Volgens de planning zou het wagenpark voor 1 juni 1997 worden uitgebreid met tien Servicebussen en zeven Citybussen, terwijl er half september nog eens zes pendelbussen voor het Servicenet bij zouden komen. Deze zes blauwe DAF/Berkhof-pendelbussen zouden overigens de eerste Dordtse stadsbussen worden met twee uitstapdeuren. Door vertragingen bij de leverancier werden echter de nieuwe Servicebussen half september afgeleverd, de Citybussen eind oktober en de helft van de pendelbussen in mei 1998. Dit leidde vooral bij het Citynet, dat met te kleine bussen gereden moest worden, tot capaciteitsproblemen. De Citybussen hadden bovendien te kampen met opstoppingen in de binnenstad onder meer als gevolg van foutparkeerders, waardoor reizigers hun aansluitende Expressebus misten.

Voor het Servicenet waren 180 nieuwe halte/zitunits nodig. Nadat eind mei de eerste 80 waren geplaatst, bleek dat ze niet bestendig waren tegen vandalisme, zodat het werk tijdelijk werd stopgezet. Pas half september werd het karwei voltooid. Bij veel haltes ontbraken nog de informatievoorzieningen, zoals de kastjes voor de vertrekstaten, omdat die niet tijdig voorradig waren. De Servicebussen veroorzaakten in sommige straten schade aan het wegdek, wat een reden was tot herziening van de route.

Op het grote busstation, dat een tijdelijk karakter had, ontbraken veel voorzieningen.

Al tijdens het eerste jaar bleek uit diverse onderzoeken dat de invoering van het drie-bussensysteem maar een beperkte invloed had op het gebruik van het stadsvervoer. De groep mensen die dit systeem een verslechtering vond, was ongeveer even groot als de groep die vond dat er sprake was van een verbetering. De grote investeringen en de veel hogere exploitatiekosten waren echter gebaseerd op prognoses die een flinke toename van het aantal reizigers hadden voorspeld. De verwachtingen waren vooral te hoog gespannen geweest bij het Servicenet. Slechts 10% van de mensen die volgens de Wet Voorzieningen Gehandicapten recht hadden op bijzonder vervoer, ging gebruik maken van de Servicebus in plaats van de verwachte 70%. Het Servicenet, dat ruim 20% van het totale aantal

wagenkilometers van het stadsvervoer voor zijn rekening nam, verzorgde slechts 6% van de totale vervoersvraag.

Binnen een jaar kon al worden geconcludeerd, dat de invoering van het drie-bus-sensysteem de negatieve trend in de reizigersaantallen sinds 1991 niet had weten te keren. Hoewel in opeenvolgende evaluatierapporten werd geconstateerd, dat een langere gewenningsperiode nodig zou zijn, wilde de gemeente gelet op de groeiende exploitatietekorten daar niet op wachten. Zij besloot het bedrijf te verkopen. Landelijk groeide in de jaren negentig namelijk de overtuiging dat het allemaal anders moest en dat de introductie van marktwerking en privatisering zou leiden tot een betere en goedkopere dienstverlening. De overheid werd gezien als te duur, niet innovatief en onvoldoende klantgericht.

Als opvolger van directeur H. van der Beek, die sinds 1997 deze functie bekleedde, werd per 1 augustus 1999 een interim-directeur aangesteld, de heer E.P. Schuringa, die de onderhandelingen zou voeren met de gegadigden over de verkoop- en concessievoorwaarden. Hierbij moest ook de positie van het personeel voldoende aandacht krijgen. Vooral op dit laatste punt scoorde de Haagsche Tramweg Maatschappij (H.T.M.) wat beter dan andere mededingers zoals de B.B.A. en R.E.X.X., een combinatie van de R.E.T. en Connexxion. De H.T.M. werd dan ook per 1 januari 2001 de nieuwe eigenaar. Met de verkoop van het bedrijf en het verlenen van de concessie aan de H.T.M. kwam er dus een einde aan de gemeentelijke exploitatie van het autobusbedrijf, die op 1 januari 1957 was begonnen.

Vanaf het jaar 2000 gingen de stadsbussen tijdens de winkelopenstelling weer via het centrum rijden, waarvoor een centrumhalte met enkele abri's werd ingericht voor het hoofdpostkantoor in de Johan de Wittstraat en voor de andere richting aan de Spuiboulevard. De door veel reizigers als bezwaarlijk ervaren overstap bij het station op de Citybus om het centrum te bereiken, was daarmee overbodig geworden.

31 december 2000

Een tijdperk van
44 jaar gemeentelijk
openbaar busvervoer
wordt afgesloten.



Afb. 6.1 Waterbus *Devel* nadert op 24 december 2004 de aanlegplaats Veerplein in Zwijndrecht, (foto G. Gast).

6 Recente ontwikkelingen

6.1 Stadsvervoer Dordrecht (S.V.D.) B.V. 2001 – heden

S.V.D. werd dus per 1 januari 2001 een dochteronderneming van de H.T.M. onder leiding van een nieuwe directeur, de heer W.H. Valkenburg. De medewerkers waren niet langer gemeenteamtbenaar en vielen voortaan onder de c.a.o. van de H.T.M. In opdracht van de gemeente Dordrecht verzorgde S.V.D. het openbaar vervoer, waarbij wederzijdse verplichtingen waren vastgelegd in de concessie, die een looptijd had tot 1 januari 2007. Tot en met de winterdienst 2004 – 2005 werden de volgende lijnen geëxploiteerd:

Lijn 1	(Industrieterrein Dordtse Kil) – Wielwijk – Sterrenburg – Albert Schweitzerziekenhuis (locatie Dordwijk) – Dubbeldam – Stadspolders (vanaf zomerdienst 2004 doorrijdend naar Oudelandshoek)
Lijn 2	Centrum – Dubbeldam
Lijn 3	Crabbehof – Oud Krispijn – Centrum – Oudelandshoek
Lijn 4	Wielwijk – Centrum – Stadspolders
Lijn 5	Sterrenburg – Krispijn – Centrum – Staart – Merwedepolder
Lijn 6	Dordrecht – Werkendam – Sleeuwijk (vanaf zomerdienst 2004 ingekort tot Werkendam; ingaande winterdienst 2004 verzorgd als buurtbus lijn 231 van de B.B.A.)
Lijn 7	Sterrenburg – Albert Schweitzerziekenhuis (locatie Dordwijk) – Eemsteynplein – Centrum (ongewijzigd)
Lijn 17	Sterrenburg – Centraal Station – Industrieterrein Dordtse Kil
Lijn 20	Centraal Station – Binnenstad – Energiehuis
Lijn 20-P	pendelbus Energiehuis – Scheffersplein (alleen op zaterdag)
Lijn 21	Centraal Station – Eemsteynplein – Nieuw Krispijn (vanaf zomerdienst 2004)

De doelstelling was een reizigersgroei van 15% te realiseren aan het eind van de concessieperiode. Het eerste jaar waardeerden de reizigers de dienstverlening met het rapportcijfer 7,1. Blijkbaar hadden ze de zeer negatief ervaren periode van het drie-bussensysteem achter zich gelaten, wat ook viel op te maken uit een vergelijking met oude gegevens. De waardering van reizigers voor de totale dienstverlening vertoonde het volgende beeld:

Onderzoek	Waardering
Kwaliteitsmonitor G.V.B. Dordrecht 1989	7,6
S.G.B. Kwaliteitsmonitor 1992	7,3
S.G.B. Kwaliteitsmonitor 1995	7,2
Consumentenbond 1995	7
Mu Consult 1998	6,3



Afb. 6.2 Een Mercedes O 405 rijdt hier op 12 juni 2002 als één van de laatste in de kleurencombinatie oranje en ivoor, (diacollectie A. van der Togt).

S.V.D. Kwaliteitsmeter 2001	7,1
S.V.D. Kwaliteitsmeter 2002	7,2
S.V.D. Kwaliteitsmeter 2003	7,2

S.V.D. had dan ook voor de passagiers in 2001 een aantal positieve elementen in petto. In januari verschenen de eerste zes DAF/ Den Oudsten-bussen met een lage in- en uitstap en met twee uitstapdeuren. Ze waren van exact hetzelfde type als in Den Haag bij de H.T.M. rondreed. Eind september volgden nog zeven bussen van hetzelfde type.

Vanaf juni stond een Infobus twee dagen per week bij het station waar behalve informatie ook strippenkaarten en abonnementen verkrijgbaar waren. Nieuw was ook de uitgave van gratis dienstregelingen: de winterdienst als boekje en de negen weken durende zomerdienst als vouwblad. Informatie over streeklijnen die Dordrecht aandeden, werd echter niet meer verstrekt. De keerzijde van de privatisering was immers dat de vervoersbedrijven als concurrenten van elkaar bijvoorbeeld bij aanbestedingen van concessies op dezelfde markt opereerden. Van enige samenwerking, zoals in de tijd dat het nog overheidsbedrijven waren, kwam dus niet veel meer terecht.

Connexxion verzorgde het streekvervoer vanuit Dordrecht naar de Hoeksche Waard, IJsselmonde en de Alblasserwaard. Vanaf 1 januari 2003 werd de concessie in de twee laatstgenoemde regio's door de provincie Zuid-Holland gegund aan Arriva.

Een groot succes was de Zomerretour, die voor f 3,50 te koop was in de maanden juni tot en met september 2001 en waarvan er 76.000 over de toonbank gingen. Dit betrof een dagretour, die na 9.00 uur geldig was op alle S.V.D.-lijnen binnen Dordrecht.

Meer dan 20.000 mensen maakten van 12 tot en met 15 september gebruik van het gratis reizen ter gelegenheid van de opening van het vernieuwde Statenv plein. De lijnen 2, 3, 4, 5 en 7 gingen permanent via de centrumhalte rijden in plaats van alleen tijdens de winkelenstelling.

Langs de Provinciale weg werd richting centrum de vrije busbaan in gebruik genomen.

In 2001 werd bij een aantal verkeerslichten de beïnvloeding ervan door bussen in werking gesteld, nadat in het verleden als voorbereiding hierop bij reconstructies van kruispunten de installaties al waren aangepast. Daartoe was in Dordrecht inder tijd gekozen voor het *Vetagsysteem* (Vehicle tagging), waarvoor detectielussen in het wegdek moesten worden aangebracht.

De introductie van de euro op 1 januari 2002 verliep vrijwel probleemloos. In 2002 startte S.V.D. zijn eigen website en er kwam een *klantenpanel*, een groep regelmatige gebruikers van stadsbussen afkomstig uit diverse wijken die meedachten en allerlei zaken aan het busbedrijf meldde. Er vond al langer elk kwartaal overleg plaats met de afdeling Drechtsteden van de vereniging van reizigers in het openbaar vervoer, Rover, en met de Dordtse Adviesraad voor het Gehandicaptenbeleid.



Afb. 6.3 Een DAF/Den Oudsten-bus van lijn 3 staat in 2001 bij zijn eindpunt in Crabbehof aan de Domela Nieuwenhuisweg, (fotocollectie C. Langendam).

De lage-vloerbussen werden volgens een vast schema ingezet, zodat reizigers, die deze informatie in het busboekje konden vinden, er op konden rekenen. Vooral mensen met kinderwagens wisten dit te waarderen.

In de zomer kwamen vier nieuwe Mercedes Citybussen de dure en storingsgevoelige bussen van het Deense merk DAB vervangen. De nieuwe wagens hadden geen meegestuurde achteras zoals hun voorgangers.

De verkoop van het Zomerretour, dit keer een maand eerder te koop, steeg ondanks een forse prijsverhoging in 2002 met 53% tot een aantal van 116.000. In oktober werden op beide centrumhaltes deabri's vervangen door een lange overkapping.

De laatste zes zaterdagen van het jaar was het stadsvervoer gratis, evenals het gebruik van de Waterbus, waarbij de gemeente de gederfde inkomsten vergoedde om zo de parkeerdruk in de binnenstad te verminderen. De toeloop van reizigers was enorm, ook mensen die nooit met de bus reisden, probeerden het uit. Deze actie zou de daaropvolgende jaren herhaald worden, maar dan op vijf zaterdagen en de zondag tijdens de Kerstmarkt.

Op 1 december 2002 werden op enkele plaatsen in de binnenstad de *pollers* (verticaal beweegbare afsluitpalen) in gebruik genomen. Hoewel de aansturing ervan door de Citybussen goed werkte, ontstonden er in het begin toch vertragingen als er voor de bus uit auto's strandden bij de pollers.

In de ochtend- en avondspits ging lijn 4 een 10 minutendienst rijden in plaats van een 15 minutenfrequentie, maar de route naar het industrieterrein Dordtse Kil ver-



Afb. 6.4 De blauwe DAF/Berkhof-bussen, oorspronkelijk aangeschaft voor het Servicenet, waren de eerste Dordtse stadsbussen met twee uitstapdeuren, 15-11-2002. (diacollectie A. van der Togt)

viel. Lijn 17 reed voortaan door naar het nieuwe industriegebied Dordtse Kil III. Lijn 1 kreeg in Dubbeldam een andere route.

Het *Business Resort Amstelwijck* werd vanaf 20 januari 2003 aangesloten op het openbaar vervoer door middel van een taxidienst, die in de spitsuren voor busreizigers gratis ging rijden tussen deze nieuwe kantorenwijk en het Albert Schweitzer-ziekenhuis (locatie Amstelwijck).

Op 14 mei 2003 werd de *S.V.D.-Klantenservice* bij het busstation geopend. Dit gebouwtje verving de Infobus. Omdat het streekvervoer niet wilde bijdragen aan deze serviceverlening, werd over deze bedrijven geen informatie verstrekt, wat bij veel reizigers op onbegrip stuitte.

Van de Zomerretour werden er 127.000 verkocht, een stijging met 9% ten opzichte van 2002. Met ingang van de zomerdienst verviel de Biesbus, de taxibus tussen de Baanhoekweg en de Merwelanden.

De Citybus lijn 20 kon zijn definitieve route via de Prinsenstraat gaan rijden na het gereedkomen van de werkzaamheden in deze straat. Vanaf 2003 reed lijn 20-P alleen op zaterdag extra non stop pendelritten op een deel van de route van lijn 20 tussen het gratis parkeerterrein Energiehuis en het Scheffersplein. Hij verving de gratis pendelbus die sinds november 2002 reed en door de nieuwe route van de Citybus min of meer overbodig was geworden.

In 2003 kwamen rond de Hugo van Gijnweg vrije busbanen in dienst met verkeerslichtenbeïnvloeding door bussen bij drie opeenvolgende kruispunten. Lijn 5 werd hierdoor merkbaar sneller, wat een belangrijke voorwaarde was om de frequentieverhoging van elke 15 naar elke 10 minuten in de avondspits op deze lijn betaalbaar te maken. Bij de lijnen 2, 7 en 17 ging de frequentie juist omlaag van elke 15 naar elke 20 minuten. S.V.D. wilde vooral in zijn sterke lijnen investeren om de beoogde reizigersgroei van 15% te halen. Een staking op 11 oktober 2003 tot 11.30 uur uitgeroepen door de F.N.V. tegen het kabinetsbeleid werkte uiteraard niet in het voordeel van deze doelstelling. De gemeente diende bij S.V.D. een schadeclaim in van € 5.000 vanwege niet geleverde productie.

Niettemin had S.V.D. na drie jaar, dus halverwege de concessieperiode, al een reizigersgroei van 10% gerealiseerd.

Vanaf januari 2004 stroomden tien nieuwe DAF/Den Oudsten-bussen in, waarmee het totale aantal wagens van dit type op drieëntwintig kwam. Met het aanpassen van de twee installaties aan weerszijden van de overweg Krommedijk medio 2004 waren ook de laatste verkeerslichten in Dordrecht door bussen te beïnvloeden.

Om de forse bezuinigingen door de rijksoverheid te kunnen opvangen, werd door S.V.D. overwogen lijn 6 (Dordrecht – Werkendam) op te heffen en de frequentie op lijn 1 (Wielwijk – Stadspolders) te halveren tot een uurdienst. Bovendien zou lijn 1 dan kunnen worden doorgetrokken naar Oudelandshoek en lijn 20 zou één keer per uur als lijn 21 vanaf het station kunnen doorrijden via het Eemsteynplein en de Blauwe Tunnel naar Nieuw Krispijn en terug.

Als alternatief voor lijn 6 besloot de provincie Noord-Brabant hier een buurtbus te starten.

De exploitatiekosten hiervan waren aanmerkelijk lager, omdat de kleine buurtbussen door vrijwilligers werden gereden. Om de exploitant, de B.B.A., voldoende voorbereidingstijd te geven, kon de buurtbus niet met ingang van de zomerdienst 2004 gaan rijden, zodat S.V.D. deze dienst nog voor haar rekening moest nemen. Dit gebeurde in een afgeslankte vorm door vanuit Werkendam niet meer door te rijden naar Sleeuwijk.

Aangezien S.V.D. zowel met het opheffen van lijn 6 als met de frequentieverlaging van lijn 1 buiten de afspraken trad van het contract uit 2001, moest de gemeente Dordrecht hiermee akkoord gaan. Het voorstel van S.V.D. leverde een jaarlijkse besparing op van € 246.000, waarmee de rijksbezuiniging tot en met 2006 kon worden ingeboekt. Beide lijnen waren slecht renderende voorzieningen. Het aantal passagiers op lijn 6 was sinds 1997 gehalveerd door de toename van het aantal concurrerende openbaar vervoerlijnen vanuit Sleeuwijk en Werkendam via Sleeuwijk-Tol. Deze halte was een groot succes door de snelle, hoogfrequente verbindingen naar Utrecht en Breda.

De lage bezetting van lijn 1 was een gevolg van het feit dat deze als enige *tangentiele* lijn, dus een dienst die niet in het stadscentrum kwam, een aantal buitenwijken onderling verbond en de beide ziekenhuizen aandeed.

Ter financiering van de bijdrage aan de B.B.A.-exploitatie van de nieuwe lijn tussen Werkendam en Dordrecht met ingang van 16 augustus 2004 werd de gemeenteraad gevraagd € 50.000 beschikbaar te stellen. Voor het doorrijden van lijn 6 in afgeslankte vorm door S.V.D. gedurende de zomerdienst was nog € 20.000 nodig. In totaal moest dus € 70.000 beschikbaar worden gesteld. De gemeenteraad stemde op 1 juni 2004 unaniem in met het voorstel.

De vrijwillige chauffeurs van het buurtbuscomité Werkendam begonnen dus aan hun taak op maandag 16 augustus 2004. Deze buurtbus lijn 231 reed na Werkendam via Sleeuwijk-Tol door naar station Gorinchem. Er werden elf retourritten per dag uitgevoerd. In opdracht van de B.B.A. bleef S.V.D. nog wel twee drukke ritten in de ochtendspits rijden van Werkendam naar Dordrecht. De kleine buurtbus was daarvoor namelijk niet geschikt. En zo kon de verbinding tussen Dordrecht en Werkendam, die door autobusbedrijf Schram was gestart op 28 april 1930 met een overstap bij de pont en vanaf 2 november 1936 met een doorgaande lijn, toch in stand worden gehouden.

Met het afstoten van de laatste interlokale lijn deed Stadsvervoer Dordrecht zijn naam eer aan, want er werden nog uitsluitend stadslijnen geëxploiteerd, net als in de beginjaren van de E.D.A.D. tot aan de overname van dit bedrijf op 14 augustus 1933 door Dirkzwager.

Per 1 januari 2005 werd de concessie van Viacom Outdoor voor de exploitatie van de abri's verlengd. Binnen enkele maanden zouden alle abri's worden vervangen door een moderner exemplaar en hun aantal worden uitgebreid van 160 tot bijna 200.

Bij een arbeidsintensieve onderneming als een autobusbedrijf drukken uiteraard de loonkosten zwaar op de exploitatiekosten. Het bruto aanvangssalaris van een buschauffeur steeg gedurende de eerste vijftig jaar van de gemeentelijke exploi-



Afb. 6.5 De reclame op de achterkant van de Citybussen symboliseert de aansluiting die lijn 20 geeft op de Waterbussen bij de Hooikade en bij de Merwekade, 24-5-2003. (diacollectie A. van der Togt)

tatie met een factor 7,64 en in de daarop volgende periode tot heden, een tijdsspanne van drieëntwintig jaar, met een factor 1,63 (zie ook bijlage II). De tariefstijgingen in beide periodes weerspiegelen dat enigszins. Op basis van één zone en een 15-strippenkaart gekocht in de voorverkoop steeg de prijs in beide tijdvakken met een factor 5,33 respectievelijk 2,35. Het gebruik van de auto werd gedurende de laatste twee decennia juist aanzienlijk duurder vooral door de sterk gestegen brandstofprijs en de toegenomen parkeerkosten.

6.2 De Waterbus en de Fast Ferry 1999 – heden

Met ingang van maandag 8 november 1999 begon de reguliere dienst met een nieuw middel van openbaar vervoer, namelijk de Waterbus, die via twee routes over de rivieren Oude Maas, Noord en Beneden Merwede de verbinding ging onderhouden tussen de Drechtsoevergemeenten:

Dordrecht Hooikade – Zwijndrecht – Dordrecht Merwekade – Papendrecht – H.I. Ambacht – Alblasserdam
 en
 Dordrecht Hooikade – Zwijndrecht – Dordrecht Merwekade – Papendrecht – Slie-drecht

In beide gevallen werd een halfuurdienst gevaren, waardoor er tussen Dordrecht Hooikade en Papendrecht een kwartierdienst ontstond. De diensten werden uitge-



Afb. 6.6 Een Waterbus nadert in september 2000 de halte Merwekade.
(diacollectie A. van der Togt)

voerd met vier speciaal voor dit doel gebouwde catamarans met een lengte van 30 meter en een vaarsnelheid van 35 km per uur. De schepen droegen de namen van vier kleinere rivieren in de regio: *Alblas*, *Devel*, *Rietbaan* en *Wantij*. Ze hadden een capaciteit van 120 passagiers, waarvan 80 met zitplaats, en 60 fietsen.

Naast gewone veerkaartjes kon er gebruik worden gemaakt van de strippenkaart. De fietsen mochten aanvankelijk alleen op de korte trajecten gratis mee, maar later werd dit op alle trajecten toegestaan. De veerponten van de voetveren Dordrecht – Papendrecht en Dordrecht – Zwijndrecht bleven nog varen tot 20 december 1999.

Onder de naam *Fast Ferry* startte eveneens op 8 november 1999 een snelle lijndienst over water tussen Dordrecht Merwekade en Rotterdam Willemskade bij de Erasmusbrug met een tussenstop in Ridderkerk *De Schans* vlak bij het transferium, een mobiliteitsknooppunt met een parkeerterrein en een busverbinding. Voor deze dienst waren twee 37 meter lange catamarans gebouwd met een capaciteit van 150 zitplaatsen en 20 fietsen, de *Piet Hein* en de *Witte de With*. Ze waren van het type *River Runner* net als de Waterbus. Doordat de vaarsnelheid 55 km per uur bedroeg, bleek al snel, dat de golfslag bij deze snelheid schade veroorzaakte aan meertouwen en steigers en overlast gaf voor afgemeerde schepen. Op veel plaatsen moest daarom langzamer worden gevaren, waardoor de reistijd langer werd. De vaartijd over het traject Dordrecht – Rotterdam ging van 35 naar 40 minuten en het aantal retourvaarten daalde op werkdagen van 22 naar 16. Strippenkaarten waren niet bruikbaar, want de Fast Ferry hanteerde ongeveer de N.S.-tarieven (2^e klasse). Ook in dit geval konden na verloop van tijd de fietsen gratis mee.

Na een wat moeizame aanlooperperiode steeg het aantal passagiers zeer sterk, al waren dit hoofdzakelijk dagjesmensen en nauwelijks forensen, de doelgroep waarvoor de verbinding vooral was bestemd. Zowel de Waterbus als de Fast Ferry gaven aansluiting op het stads- en regionale vervoer, waaronder de Citybus in Dordrecht.

Begonnen als één onderneming voor het openbaar vervoer over water werd het bedrijf al snel gesplitst. Voor de Fast Ferry was dit *High Speed Ferry b.v.*, waarin participeerden Doeksen Transport Group b.v. te Rotterdam, Heymen Shipping Company b.v. te Arnhem, Connexxion n.v. en de gemeente Dordrecht. Het andere bedrijf, Waterbus b.v., was een activiteit van de gemeente Dordrecht en Connexxion n.v. In beide gevallen trad de provincie op als opdrachtgever.

Per 5 maart 2001 vond een reorganisatie van de dienstregelingen plaats. In verband met het geringe aantal reizigers verviel de halte Hendrik Ido Ambacht, terwijl de Fast Ferry voortaan de halte Alblasterdam aandeed in plaats van de Waterbus. Deze laatste voer dus niet meer over de Noord, maar ging met een hogere frequentie varen op de oude veertrajecten Dordrecht – Zwijndrecht en Dordrecht – Papendrecht.

Vanaf 2002 werden er in de zomermaanden met een reservewaterbus uitstapjes georganiseerd naar Gorinchem, Schoonhoven en Oud Beijerland.

Het stijgende aantal passagiers van de Waterbus gaf weer hoe succesvol deze voorziening was. Op werkdagen kwamen er tijdens de spitsuren extra vaarten op het traject Dordrecht – Sliedrecht. Bovendien werd deze Waterbusdienst langs de Bene-



Afb. 6.7 Een Fast Ferry is in september 2000 juist afgevaren bij de Merwekade richting Rotterdam, (diacollectie A. van der Togt).

den Merwede half april 2002 uitgebreid met een halte op verzoek bij de Hollandse Biesbosch en in 2003 met een vaste halte Papendrecht Oosteind.

De Fast Ferry kreeg in 2003 een stopplaats in Krimpen aan de IJssel, terwijl de frequentie tijdens de spitsuren omhoog ging.

Vanaf 1 januari 2006 zullen de Waterbus en de Fast Ferry weer worden geëxploiteerd door één bedrijf, waarin deelnemen de gemeente Dordrecht, Connexxion n.v. en een combinatie van Doeksen en Heymen. Een vijfde Waterbus is in de zomer van 2004 afgeleverd. Voor de nieuwe dienstregeling vanaf 2006 zijn nog extra schepen nodig.

6.3 Op weg naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (H.O.V. – D.)

Na een terugblik op 125 jaar openbaar vervoer in Dordrecht is een korte vooruitblik op deze vorm van vervoer op zijn plaats temeer daar er de komende jaren op dit gebied nogal wat gaat veranderen.

Op 29 juni 2004 werden door de Dordtse gemeenteraad het *Mobiliteitsplan Drechtsteden* en de *Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (H.O.V. – D.)* vastgesteld. De Kadernota richt zich specifiek op het busvervoer. Deze plannen zijn ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de zeven gemeenten die samen de Drechtsteden vormen. Dit samenwerkingsverband bestaat uit de gemeenten Alblasterdam, Papendrecht, Sliedrecht, Hendrik Ido Ambacht, Zwijndrecht, Dordrecht en 's-Gravendeel.

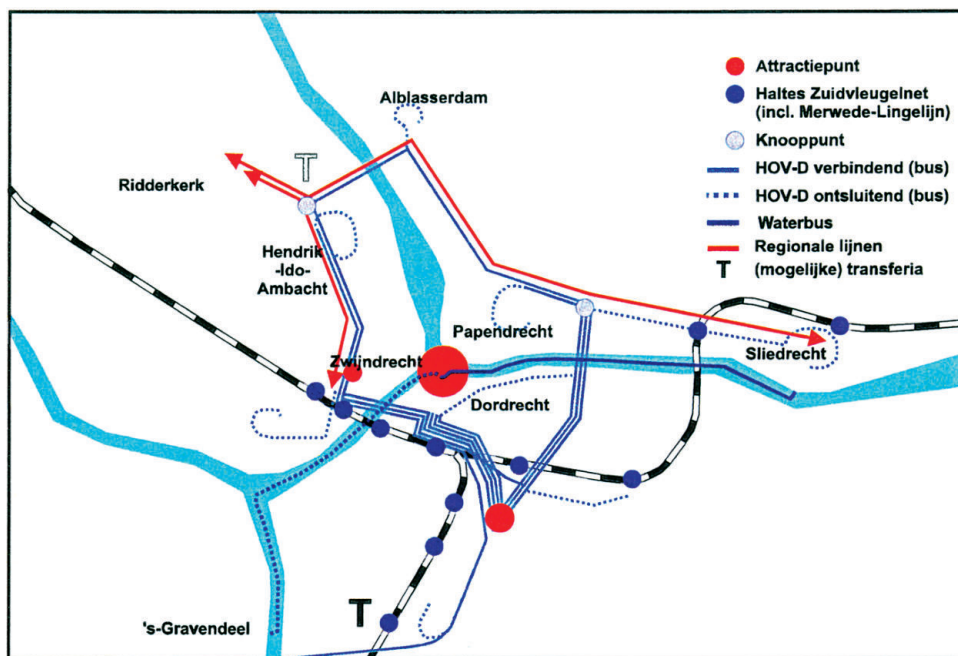
In dit gebied met ruim 260.000 inwoners zal de behoefte aan mobiliteit de komende jaren sterk toenemen. Om aan deze groei tegemoet te komen, worden in bovengenoemde plannen voorstellen gedaan, zodat de bereikbaarheid van de Drechtsteden onderling en van de regio Rotterdam gewaarborgd blijft. Een integrale aanpak van drie vormen van openbaar vervoer, per *spoor*, per *bus* en over *water*, speelt hierin een belangrijke rol.

Per spoor

In 2007 worden de Betuweroute en de H.S.L. (Hoge Snelheids Lijn) in gebruik genomen. Hierdoor komt er op het bestaande spoor capaciteit vrij die benut gaat worden door de zogenaamde *Stedenbaan*. Dit is een metro-achtig systeem tussen Dordrecht en Leiden met een hoge frequentie en mogelijkheden voor nieuwe stations. Naast de lightrailvoertuigen van de Stedenbaan blijven er intercitytreinen rijden. Als het Stedenbaanconcept wordt uitgebreid met het spoortraject Dordrecht C.S. – Sliedrecht (en eventueel verder naar Gorinchem en Geldermalsen) ontstaan er niet alleen goede verbindingen in de richting Rotterdam, maar ook tussen de Drechtsteden onderling. Binnen dit gebied liggen thans vijf stations:

Zwijndrecht, Dordrecht C.S., Dordrecht-Zuid, Dordrecht-Stadspolders en Sliedrecht.

Daarnaast wordt er gedacht aan extra stations ter hoogte van Zwijndrecht Bakestein, Dordrecht Spoorzone, Dordrecht Leer- en Gezondheidspark, Dordrecht Amstelvijk, en in de richting Sliedrecht ter hoogte van Dordrecht Stadion (alleen open bij evenementen in Stadion Krommedijk of op Sportpark Reeweg) en Sliedrecht Baanhoek-West.



Afb. 6.8 Lijnennet (schematisch) HOV-D, (bron: Kadernota XTNT, Utrecht).

Om een hoge frequentie te realiseren, is het noodzakelijk de spoorbaan tussen Dordrecht C.S. en Amstelveen eveneens viersporig te maken en langs de enkelsporige lijn in de richting Sliedrecht een aantal stations van passeerspooren te voorzien.

Per bus

Per 1 januari 2007 wordt het busvervoer binnen het Drechtstedengebied opnieuw aanbesteed, maar dan als één concessie. Het verschil tussen stads- en streekbus verdwijnt dus en er ontstaat één regionaal netwerk. Er zullen dan alleen nog streekbussen rijden die verbindingen met aangrenzende regio's onderhouden.

De ruggengraat van het nieuwe buslijnennet wordt gevormd door een ringvormig tracé door de Drechtsteden, waarvan de drie bruggen over de rivieren bij Zwijndrecht, Alblasterdam en Papendrecht deel uit maken en dat verder gebruikmaakt van bestaande hoofdwegen in de gemeenten. In dit zogenaamde HOV-D-tracé zijn de stations Zwijndrecht en Dordrecht C.S. opgenomen en bestemmingen van regionaal belang zoals het centrum van Dordrecht, het Leerpark en de sport- en gezondheidsvoorzieningen, die rond de Karel Lotsyweg zullen verrijzen.

Het openbare busvervoer is het meest aantrekkelijk als het zoveel mogelijk directe verbindingen biedt en er dus zo min mogelijk moet worden overgestapt.

Om dit te bereiken, volgt een bus eerst een route door een woonwijk (*ontsluitend traject*), rijdt daarna naar een andere plaats via een gedeelte van het ringvormige HOV-D-tracé (*verbindend traject*) om vervolgens een andere wijk of een werk-,



Afb. 6.9 Voorbeeld van een routestrip van een eventuele buslijn Walburg – Sterrenburg. (bron: Kadernota XTNT, Utrecht)

winkel- of schoolgebied in te rijden (*ontsluitend traject*). Op het HOV-D-tracé ontstaan op deze manier bundels van buslijnen, zodat hier enerzijds overstap-mogelijkheden worden geboden en er anderzijds hoogfrequente busverbindingen ontstaan tussen de belangrijke bestemmingen gelegen aan het HOV-D-tracé. Voor een korte reistijd is het van belang, dat de bus zich snel kan verplaatsen met name over het HOV-D-trajectgedeelte. Dit is onder meer mogelijk met een grote afstand tussen de haltes, met een snelle manier van betalen, met verkeersbeïnvloeding en door dit verbindende traject vrijwel helemaal van vrije busbanen te voorzien. Bij de bushaltes wordt naast aspecten als beschutting, verlichting, veiligheid, informatie, etc. ook aandacht geschonken aan aanvullende voorzieningen, zoals fietsklemmen, parkeerplaatsen en toeleidende fiets- en voetpaden.

Per Waterbus en Fast Ferry

De regio blijft samen met de provincie het openbaar vervoer te water verder ontwikkelen. De Waterbus verzorgt hierbij de verbinding tussen de Drechtsoeverlocaties, die meestal niet of nauwelijks worden ontsloten door busvervoer. Voor de Waterbus wordt in de toekomst gedacht aan een uitbreiding met een dienst vanuit Dordrecht richting 's-Gravendeel.

In de aanbestedingsprocedure voor de Fast Ferry is een verbeterde situatie voor de Drechtsteden voorzien door extra haltes in Hendrik Ido Ambacht en Papendrecht West en een hogere basisfrequentie. Invoering van de nieuwe dienstregeling van de Fast Ferry is gepland in 2006.

In het vervoersysteem te water speelt de fiets, die gratis wordt vervoerd, een belangrijke rol in het voor- en natransport, waardoor de invloedsfeer van de haltes aanzienlijk wordt vergroot.

Concluderend moet gesteld worden, dat er veel ontwikkelingen zijn op het gebied van het openbaar vervoer. De grote investeringen in de infrastructuur die hiervoor nodig zijn, vinden gefaseerd tot 2015 plaats. Daarnaast speelt ook een grote rol het aspect van de bekostiging van de exploitatie, die zeker de komende jaren verder onder druk zal komen te staan als gevolg van rijksbezuinigingen.

De geschiedenis van 125 jaar openbaar vervoer in Dordrecht laat een ontwikkeling zien van een aanvankelijk grotere bewegingsvrijheid voor de inwoners tot een tegenwoordig noodzakelijke voorziening om de bereikbaarheid te waarborgen. Deze laatste functie zal in deze dichtbevolkte regio de komende jaren steeds belangrijker worden.

Bijlage I

Historisch overzicht wagenpark G.A.D./G.V.B./S.V.D. 1 januari 1957 – 10 augustus 2004

nrs	aantal	type	in dienst	aantal cumulatief
1-25	25	O321H De Rijk	1956-1957	25
26-28	3	OP312 De Rijk	1956-1957	28
29-30	2	O321H Den Oudsten	1959	30
1-28	28	O 302 Den Oudsten	1965-1968	58
32-35	4	O 305 Mercedes "Mannheimers"	1971	62
36-53	18	O 305 Hainje	1975-1976	80
30-31	2	O 309 Van Domburg (minibussen)	1976	82
1-8	8	O 305 Hainje	1978	90
13-16	4	O 303 Den Oudsten (buitenbussen)	1979	94
26-29	4	O 305 Mercedes "Mannheimers"	1980	98
17-22	6	O 305 Den Oudsten	1982	104
30-35	6	O 305 Den Oudsten	1984-1985	110
36-43	8	O 305 Den Oudsten	1986	118
52 81-88	8	O 405 Mercedes	1988	126
52 90-97	8	O 405 Mercedes	1990	134
52 98-99	2	O 405 Mercedes "VIP"	1990	136
52 44-49	6	O 405 Mercedes	1992	142
52 50-53	4	O 405 Mercedes	1993	146
03-04	2	Neoplan Citybus electrisch	1994	148
05	1	Van Hool Citybus diesel	1994	149
09	1	Van Hool Citybus hybride	1994	150
06-07	2	DAB Servicebus	1994	152
10	1	Van Hool Citybus aardgas	1995	153
17-18	2	Neoplan Citybus diesel	1995	155
12	1	Spijkstaal	1995	156
23-24	2	Neoplan (geel)	1995	158
52 01-02	2	O 408 Mercedes "buitenbus"	1995	160
19-21	3	Van Hool Citybus hybride	1995	163
25-26	2	Neoplan Citybus diesel	1996	165
65 01-10	9	DAB Servicebus / meegestuurd	1997	174
62 31-37	7	DAB Citybus / meegestuurd	1997	181
65 13-18	6	Berkhof lagevloer	1998	187
121-124	4	HTM Den Oudsten telbus	jan. 2001	191
184-185	2	HTM Den Oudsten	jan. 2001	193
201-207	7	HTM Den Oudsten	okt. 2001	200
651-654	4	Cito Mercedes Citybus	juni 2002	204
125-126	2	HTM Den Oudsten telbus	feb. 2004	206
178 + 180	2	HTM Den Oudsten	mrt. 2004	208
179	1	HTM Den Oudsten	apr. 2004	209
186	1	HTM Den Oudsten	juni 2004	210

Bijlage II

Ontwikkeling aanvangssalaris buschauffeur (21 jaar) 1957 – 2004

<u>Vergelijking salaris functie buschauffeur.</u>			
<u>In guldens.</u>		<u>Per 31-12-1981.</u>	<u>Per 31-12-2004.</u>
<u>Per 1-1-1957.</u>			
Salaris	f 324,48	Salaris(aanvang)	f 2149,00
Onregelmatigheidstoeslag	" 18,55	Onregelmatigheidstoeslag	" 344,00
		Persoonlijke toelage 6%	" 128,94
Totaal bruto	f 343,03		f 2621,94
			f 4261,98
Kledingtoelage	f 3,90	Kledingtoelage	f 15,00
IZA-premie	" 7,84	IZA-premie	" 107,52
Pensioenpremie	" 20,84	Pensioenpremie	" 157,41
			n.v.t.
			f 299,42
			" 407,73
*) incl. nominale premie voor 2 personen			
**) pensioen, IP, FPU opbouw en FPU basis			
<u>In euro.</u>		<u>Per 31-12-1981.</u>	<u>Per 31-12-2004.</u>
<u>Per 1-1-1957.</u>			
Salaris	€ 147,24	Salaris(aanvang)	€ 975,17
Onregelmatigheidstoeslag	" 8,42	Onregelmatigheidstoeslag	" 156,10
		Persoonlijke toelage 6%	" 58,51
Totaal bruto	€ 155,66		€ 1189,78
			€ 1934,00
Kledingtoelage	€ 1,77	Kledingtoelage	€ 6,81
IZA-premie	" 3,56	IZA-premie	" 48,79
Pensioenpremie	" 9,46	Pensioenpremie	" 71,43
			n.v.t.
			€ 135,87
			" 185,02
*) incl. nominale premie voor 2 personen			
**) pensioen, IP, FPU opbouw en FPU basis			

Over de auteur

Ir. A.G. (Anthon) Grootenboer (Dordrecht 1948) studeerde scheikundige technologie aan de Technische Universiteit Delft. Hij was gedurende 32 jaar als leraar wis-, natuur- en scheikunde verbonden aan het Johan de Witt-gymnasium in Dordrecht. Als geboren en getogen Dordtenaar is hij geïnteresseerd in de lokale geschiedenis en daarnaast heeft industrieel erfgoed zijn belangstelling.

Geraadpleegde bronnen en literatuur

Primaire bronnen:

Archief Stadsontwikkeling Dordrecht: diverse dossiers m.b.t. drie-bussensysteem, Waterbus en Fast Ferry

Archief Stadsvervoer Dordrecht: diverse beleidsnota's, jaarverslagen en materieel-overzichten

Kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden, XTNT, Utrecht 2002

Stadsarchief Dordrecht (S.A.D.): archief 6 – inventarisnr. 24, 35, 73, 281, 1448, 2205

archief 8-A – inventarisnr. 1945-1305, 1945-1321, 1945-1322, 1960-2516, 1990-620

archief 150 – inventarisnr. 3095

S.A.D. archief 163 – Dordts Tramwegcomité (1896-1905)

S.A.D. archief 355B – G.V.B.

S.A.D. diverse jaarverslagen Gemeente Dordrecht

S.A.D. Gemeentelijke Prentverzameling (G.P.V.)

Secundaire bronnen:

Alleblas, J. e.a.: *Ach lieve tijd. 800 jaar Dordrecht en de Dordtenaren*, Zwolle 1985

Alleblas, J. e.a.: *Dordrecht zoals het was*, Zwolle 1994-1996

Arbouw, H.C. en Bos J.R.: *Schakel tussen noord en zuid*, Kwartaal & Tekens Extra 11, Dordrecht 1989

Beyerman, J.J.: *De historie van de paardetram* in Dordrechtsche Courant 1-12-1941

Beyerman, J.J.: *Een en ander over tramplannen* in Dordrechtsche Courant 7-2-1942

Beyerman, J.J.: *Driekwart eeuw openbaar vervoer* in Dordrechtsch Nieuwsblad 29-12-1956

Beyerman, J.J.: *Grepen uit de geschiedenis van het honderdjarige Hotel, Café-Restaurant Ponsen te Dordrecht en uit het leven van zijn stichter Willem Johannes Ponsen (1831-1907)*, Dordrecht 1972

Boer J.: *Dordrecht en zijn veerdiensten*, Dordrecht 1991

Dalen Gilhuys, L.: *Van havermotor tot vonkendoos*, Den Haag 1989

Ditten L. van: *De paardentram te Dordrecht vóór de exploitatie door de R.T.M.* in De Tramkoerier 2^e jaargang 1948

Ditten L. van: *De ontwikkeling en het vervoer van de paardentram te Dordrecht* in De Tram 1/48, 2/48

De Dordtenaar: artikelen, diverse jaren

Dordrechtsche Courant: artikelen en advertenties, diverse jaren

Dordrechtsh Nieuwsblad: artikelen en advertenties, diverse jaren
 E.D.A.D.: *25 jaar Eerste Dordrechtse Autobus Dienst 1923-1948*, Wateringen 1948
 Faber, J.A.: *Het Spoor, 150 jaar spoorwegen in Nederland*, Amsterdam 1989
 Hoogerhuijs, H. van 't: *35 Jahre städtischer Omnibusverkehr Dordrecht* in Stadtverkehr 7/92
 Horsman, P.J. en Alleblas, J.: *Dordrecht verleden tijd*, Rijswijk 1980
 Kammen, E. van: *Dordrecht zoals het was*, Dordrecht 1987
 Kammen, E. van: *Dordrecht zoals het was (2)*, Dordrecht 1989
 Merwepost: geïllustreerd weektijdschrift voor Dordrecht en omstreken, artikelen en advertenties, Dordrecht 1922-1929
 Mobiel: *25 jaar gemeentelijk busvervoer in Dordrecht*, Dordrecht 1982
 Raadt, S.O. de: *Stadsautobusdiensten in Dordrecht vóór 1957* in Autobuskroniek 10/96, 1/97, 2/97, 3/97, 9/98, 10/98
 Reeskamp, J.: *De Nederlandse paardetram*, Zaltbommel 1966
 Wallast, M.: *Autobussen in Nederland*, Rijswijk 1987
 Wijk, W. van: *Dordrecht Weer-zien*, Dordrecht 1988-1989
 Wijk, W. van e.a.: *Dordrecht in de kaart gekeken*, Zwolle/Dordrecht 1995

Persoonlijke documentatie / informatie / herinneringen:

D. Baars, H. Bouwknecht, A.J. van Brakel, ir. H. Buurman, G.F. Dirkzwager jr., C. Doeser, W.C. Geense, ing. J.P.V.M. Laurijssens, D.L. Slieker, N. Soeteman, H. Tempelaar, A.P.H. van der Togt, P. de Vlaming.

Dit boek kwam mede tot stand door de financiële steun van

Gemeente Dordrecht

en

Stadsvervoer Dordrecht (S.V.D.) B.V.

Dordrecht



SVD

StadsVervoer Dordrecht

Doelstelling van de Vereniging Oud-Dordrecht

- a. Het beschermen, dan wel het ontplooiën van alle activiteiten dienstig tot het beschermen van het stadsgezicht van Dordrecht in zijn geheel, alsmede van de wezenlijke onderdelen daarvan, zoals monumenten, beeldbepalende bouwwerken, straat- en pleinruimten, tuin- en straatmeubilair, bruggen en het natuurschoon in en rond de stad, alles in de ruimste zin des woords.
- b. Het leveren van actieve bijdragen tot de bovengenoemde doelstelling, daar waar nodig behulpzaam te zijn bij het in goede staat houden van alle roerende en onroerende goederen, van belang voor de geschiedenis van Dordrecht.
- c. Het (waar nodig) in eigendom verkrijgen en permanent of tijdelijk beheren van onder b. bedoelde goederen, met het oogmerk deze in goede staat te brengen en te houden.
- d. Het opsporen en verzamelen van gegevens met betrekking tot de geschiedenis van Dordrecht, alsmede het uitgeven van deze gegevens, dan wel het bevorderen en steunen van zulke uitgaven.
- e. Het wekken van belangstelling voor alle verzamelingen betrekking hebbende op de geschiedenis van Dordrecht en het bevorderen van of bijdragen in het onderhouden van bestaande of nog te vormen verzamelingen van de stad.
- f. Het geven van adviezen ter bereiking van bovengenoemde doelstellingen, dan wel het verschaffen van alle middelen om de uitvoering van deze adviezen te bewerkstelligen.
- g. Het samenwerken van alle personen, instanties, die op een speciaal terrein, dan wel in algemene zin de belangstelling voor de schoonheid en historie van de stad Dordrecht willen activeren, de gemeentelijke en provinciale overheid daaronder begrepen.
- h. Al hetgeen ter verwezenlijking van voormelde doelstelling dienstig kan zijn.