

Het Biltsch Auto Bedrijf en de bus naar Bilthoven

Honderd jaar geleden reden de eerste lijnbussen door Bilthoven. De bussen vertrokken aanvankelijk vanaf het gemeentehuis in de Dorpsstraat, De Bilt, maar reden later vanuit Utrecht. De dienstregeling ging van start op 20 augustus 1923 en werd uitgevoerd door het Biltsch Auto Bedrijf (B.A.B.). Deze onderneming was al eerder begonnen met een lijndienst Utrecht - Zeist. Het vervoerbedrijf was op die route enige tijd een belangrijke concurrent van de elektrische tram.

‘Op den toch al reeds overbelasten verkeerweg Zeist-de Bilt-Utrecht zal de volgende week door het Biltsch Auto Bedrijf (B.A.B.) een omnibusdienst worden ingesteld [...], zo lezen we in de *Aaltense Courant* van honderd jaar geleden (13 juli 1923). ‘Daar ook de elektrische trams op hetzelfde traject om het kwartier rijden, is men op mooie Zondagen zijn leven niet zeker, met al die trams, auto’s, motorrijwielen en gewone fietsen’. Geen mooie binnenkomer, zo’n stukje in de krant, voor een beginnende vervoersmaatschappij, die haar oog heeft laten vallen op het genoemde traject.

Top-chauffeurs

Gelukkig bejagent de lokale pers de nieuwkomer vriendelijker. Het *Utrechts Nieuwsblad* heeft het over ‘acht frisch geschilderde, keurig loopende en gerieflijk ingerichte bussen’, waarmee de dienstregeling uitgevoerd zal worden. Aan het stuur zitten ‘net geuniformeerde, voor hun taak, na ernstige keuring, ter dege bekwaam bevonden chauffeurs. ... Solide vernikkelde grepen en handvatten vergemakkelijken het in- en uitstijgen, ruim uit elkander geplaatste banken bieden een naar omstandigheden gemakkelijk zitje, kristalglazen reflectors verbergen elektrische lampjes, die des avonds het lezen mogelijk maken. Practisch is zeker ook wel de automatisch werkende ruitenveger, die met gelijkmatige maai-beweginkjes de voorruit schoon houdt wanneer door een ongunstige weersgesteldheid het uitzicht van den chauffeur mocht worden belemmerd’.

De *Biltsche Courant* verwelkomt het B.A.B. met vergelijkbare bewoordingen. Die schrijft onder andere: ‘De Mij. heeft de hand weten te leggen op eenige als zeer bekwaam bekend staande chauffeurs, die een waarborg zullen zijn, dat men met gevoel van gerustheid in de auto stapt, wetende zich niet aan den eersten den besten jakkeraar te hebben overgegeven’. De krant sluit af met een sneer naar de exploitant Ooster Spoorweg

Maatschappij (O.S.M.) van de sinds 1909 in bedrijf zijnde elektrische tram: 'We wenschen het B.A.B. een groot succes toe en hopen, dat de inwoners onzer Gemeente een ruim gebruik van de auto's zullen maken, al zou het alleen maar daarom zijn, aan de O.S.M. te toonen, dat wij niet ongevoelig zijn gebleven voor het feit, bijna altijd genoodzaakt te zijn geweest met een staanplaats tevreden te moeten zijn. Voor de bewoners van Kloosterpark en halte Kerklaan was de kans een zitplaats machtig te worden, op vele dagen en uren al zeer gering.'

Jakkeraars

Ook de *Zeister Courant* oogde tevreden: 'De wagens maken een uitnemenden indruk; zijn fraai geschilderd, loopen zonder horten of stooten en bieden plaats voor 16 personen. Vergeleken bij de bussen, die een vorige maal een zwakke poging waagden om een dienst te onderhouden, zien deze wagens er schitterend uit'. De lofzang op de chauffeurs bleef in dit geval uit. In plaats daarvan lezen we: 'Nader vernemen wij nog, dat reeds op dezen eersten dag in de Potterstraat in Utrecht een voetganger door een dezer bussen werd aangereden. Te hopen is het, dat de bestuurders der auto's zich zullen onthouden van een jacht in snelheid met de tram. Ongelukken zullen daardoor niet kunnen uitblijven'. Die voorspelling bleek inderdaad bewaarheid te worden. Op 26 augustus 1928 bijvoorbeeld belandde er op de Utrechtseweg bij Steinenburg bij een inhaalmanoeuvre zelfs een bus met zijn neus in de Biltse Grift (zie kader).

Arbeidsomstandigheden

Het enthousiasme over de nieuwe vervoersmaatschappij werd in vakbondskringen niet gedeeld. *De Transportarbeider* van 4 april 1925 noemt het gebruikte materieel 'soms tijds zeer gevaarlijk'. Men zou zich wel tweemaal moeten bedenken voor men zijn leven in deze vehikels ging wagen. Het vakbondsblad vond ook de arbeidsvoorwaarden beneden de maat. Bij een overmatige arbeidsduur verdienden de chauffeurs slechts f 15,- per week, aangevuld met een halve cent per vervoerde passagier. Geen wonder dat een vakman daar zijn leven niet waagt, aldus de vakbondskrant. En geen wonder dat er een groot verloop was in personeel. Bij het minste malheur volgde ontslag en werd een ander aangenomen.

Op de dag van verschijnen van het artikel in *De Transportarbeider* brak er een staking uit onder de chauffeurs. *De Biltse Koerier* van 10 april schrijft daarover: 'Zaterdag 4 April is te 6 uur bij het Biltse Auto Bedrijf een staking onder personeel uitgebroken. Hoofdzak blijkt het onverwacht uitbreiden van den werktijd tot 84 a 90 uur per week en het zonder voorkennis ontslaan van drie chauffeurs. De staking was niet algemeen. Door het in dienst treden van andere chauffeurs ging de dienst gewoon door.' *De Transportarbeider* van 16 mei had geen goed woord over voor die stakingsbrekers en noemde hen onderkruipers. Directeur G.P.H. Wortman had een van hen juist enkele dagen tevoren ontslagen wegens

Bus duikt Biltsche Grift in

Het Biltsch Auto Bedrijf (B.A.B.) gaf bij de start van de lijndiensten hoog op over de kwaliteit van de chauffeurs van zijn bussen. Er zouden zeker geen jakkeraars bij zitten. Na een ongeluk op de Zeisterstraatweg (Utrechtseweg) op 26 augustus 1928 kun je daar vraagtekens bij plaatsen (zie foto). Weliswaar moest de chauffeur in dat geval volgens Utrecht in woord en beeld uitwijken voor een fietser, die we, als we tussen de regels door lezen, als veroorzaker van het ongeval moeten beschouwen. Andere bladen, zoals het Algemeen Handelsblad wijzen echter naar de chauffeur van de bus, die aan het inhalen was en te hard reed. Zij schrijven:

'Auto-ongelukken in den omtrek van Utrecht.

Op den drukbereden straatweg van Utrecht naar de Bilt, waar vrijwel iedere boom sporen draagt van een aanrijding, is Zondagmorgen dicht bij het dorp de Bilt even na elven een B.A.B.-autobus, rijdende naar Bilthoven met 15 passagiers, ter hoogte van het landgoed Steynenburg met den kop in den Biltsche Grift terecht gekomen. De groote gele wagen, waarin talrijke passagiers zaten, o.a. uit Amsterdam en Utrecht, reed met nog twee andere auto's op den weg in de richting Zeist. De chauffeur van de bus, die volgens eenige getuigen met groote snelheid reed, wilde een der voor hem rijdende



Een B.A.B.-bus belandde bij een inhaalmanoeuvre na een botsing tegen een boom met zijn neus in de Biltse Grift, 26 augustus 1928.

Bron: Utrecht in Woord en Beeld, 31 augustus 1928.

was opengemaakt konden de passagiers zich redden. Gelukkig liepen de meeste gewonden slechts snijwonden op, die ten huize van den daar wonende arts, dr. Mes (Utrechtseweg 200), werden verbonden. Ook dr. Majier uit De Bilt (Wilhelminalaan 2a) verleende assistentie. Een tweetal passagiers werden ernstiger verwond, zodat ze per luxe auto moesten worden getransporteerd. Eén hunner brak zijn sleutelbeen. De autobus is in den loop van den dag uit het water gesleept'.

Die dag was wel een pechdag voor het B.A.B. Rond vijf uur 's middags kwam een bus van de maatschappij op de hoek van de Groenekansegweg en de Brandenburgerweg in botsing met een van links komende personenauto. Een van de inzittenden van die auto, een vrouw uit Amsterdam, werd daarbij uit de auto geslingerd en liep een zware hersenschudding op. Ditmaal trof de buschauffeur geen blaam; hem was ten onrechte geen voorrang verleend.

auto's passeeren. Terzelfder tijd spurpte ook deze wagen om de voorste in te halen, zoodat op een gegeven oogenblik de drie auto's naast elkander voortsuisden. De autobus was de meest linksche en kwam in de knel; een aanrijding tegen een boom volgde, waardoor de stuurinrichting defect raakte, hetgeen later uit enkel onderdeelen die op den weg werden gevonden, werd bevestigd. De bus was door de botsing niet tot staan gekomen, maar zigzagde nu den weg over om tenslotte hulpeloos in den Biltsche Grift aan den rechterkant te tuimelen. Nadat de achterdeur van de bus

dronkenschap en het niet opvolgen van bevelen. Wortman, eerder directeur van de Utrechtsche Taxi Automobielen Maatschappij, kon bij de vakbond uiteraard ook geen goed meer doen.

Buslijnen

Op 13 juli 1923 begon het B.A.B. met zijn activiteiten. Vanaf die datum onderhouden zijn gele bussen een kwartierdienst van Utrecht via De Bilt naar Zeist en terug. De bussen stonden op een Ford T chassis met een houten opbouw. Je moest aan de zijkant instappen en achter uitstappen. Een bus kon maximaal 16 personen vervoeren; vol was vol.

Al op 20 augustus 1923 werd het B.A.B.-net uitgebreid met een tweede buslijn:

een uurdienst door De Bilt en Bilthoven. De voorlopige route ving aan bij het Biltse



Een T-Ford-bus van het B.A.B. met chauffeur Ruth G. van de Sluis op 20-08-1923. Op de bus reclame voor 'His Master's Voice' Grammofoons en platen van Agent: J. Wegman-Heringa Nobelstraat Utrecht. Tel. 1637. Bron: Familiearchief J. van de Sluis.



Een Studebaker-bus van het B.A.B. in de Dorpsstraat, destijds Utrechtscheweg 84a, De Bilt, voor het nieuwe kantoor omstreeks 1927.

Prentbriefkaart uitg. L. Platteel, De Bilt. Poststempel 1931.

gemeentehuis in de Dorpsstraat, waar aansluiting was met de bussen van en naar Utrecht. Het traject ging vervolgens via de Burgemeester De Withstraat, Hessenweg, Brandenburgerweg, Tuindorp, Leijenscheweg (Inventum), Soestdijkscheweg en station Bilthoven naar

Hotel De Leijen (Hoek Gezichtslaan en Soestdijkscheweg). Bij de halten Inventum en Hotel De Leijen kwamen houten wachtlokalen. De dienst werd aanvankelijk uitgevoerd met de Ford-bussen. Vanaf 1926 werden drie Studebaker-bussen ingezet met elk 22 zitplaatsen; de Ford-bussen gingen dienen als reserve. Startpunt van de lijn werd eerst het Janskerkhof, later het busstation op het Vredenburg. De bus kwam niet meer langs het gemeentehuis in de Dorpsstraat, maar ging vanaf Utrecht linksaf bij het Meteorologisch Instituut de Bilthovenseweg op. Eindpunt werd de halte Beethovenlaan (Van der Helstlaan). In aansluiting op de busdienst kwam er een zijtak van Hotel Bilthoven (In den Vollen Potvisch) naar Station Bilthoven. Deze met de oude Ford-bussen bereiden zijlijn was echter verliesgevend en werd per 31 augustus 1930 opgeheven.

Utrecht-Bilthoven

Het B.A.B. verkreeg in 1926 van de gemeente De Bilt het alleenrecht voor het continueren van een lijndienst van Utrecht naar Bilthoven. De belangrijkste concurrent bij de vergunningaanvraag, de N.V. Utrechtsche Brockway Bus Maatschappij, had het nakijken. Het gemeentebestuur had het anders gewild, maar was door de raad teruggefloten. Ook veel inwoners van Bilthoven waren niet blij met het monopolie van het B.A.B. Zij hadden goede ervaringen met de Brockway-bussen, die drie maanden lang op dezelfde route hadden gereden. Men hoopte dat door concurrentie de ticketprijzen zouden zakken en de dienstverlening zou verbeteren. De vereniging 'Plaatselijk Belang' te Bilthoven stelde een petitie op waarin erop werd aangedrongen de vrije concurrentie tussen twee of



De B.A.B. bus bij het station in Bilthoven. Prentbriefkaart uit 1928.

meer busondernemingen te handhaven. De petitie werd getekend door 977 (70% van de) meerderjarige inwoners van Bilthoven en opgestuurd naar het gemeentebestuur, dat zich er volledig achter stelde. Ook de afdeling De Bilt/Bilthoven van de Nederlandse Vereniging voor Huisvrouwen drong er bij de gemeenteraad op aan Brockway een kans te gunnen. Desondanks bleef de raad bij haar besluit: Het bedrijf kreeg van de gemeente definitief geen toestemming tot het uitvoeren van een lijndienst op Bilthoven. In 1927 oordeelde ook de provincie dat de lijn naar Bilthoven geëxploiteerd mocht worden door het B.A.B. en dat Brockway op dat traject niet mocht rijden. Bilthoven bleef bereikbaar per bus en per trein.

Brockway diende vervolgens in 1930 opnieuw een vergunningaanvraag voor een dienst Utrecht-Bilthoven in bij het provinciebestuur. Naar aanleiding daarvan liet Plaatselijk Belang weer van zich horen. De vereniging achtte het B.A.B. niet in staat de lijn Utrecht-Bilthoven naar behoren te exploiteren. Weliswaar waren er enkele nieuwe, grotere bussen aangeschaft, maar veel ritten werden nog uitgevoerd met volgepropte T-Fords.



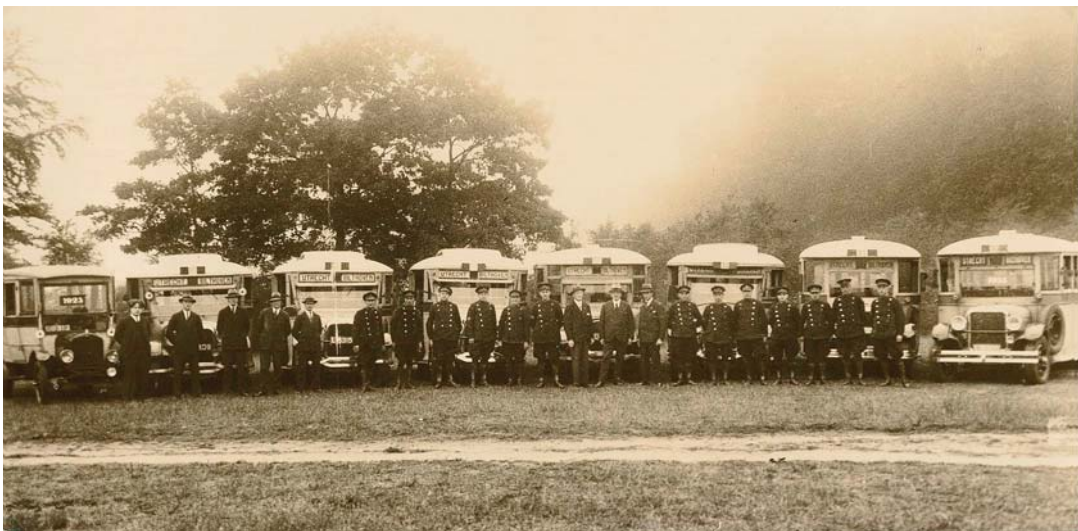
Emmaplein met recht vooruit de bus van de N.V. Biltch Autobedrijf (B.A.B.) en rechts de bus van de N.V. Utrechtsche Brockway-Bus Maatschappij (U.B.B.M.), 1934. Bron: Beeldbank Historische Kring D'Oude School.

'Terwijl de Ford autobus zelfs ten plattelande tot de uitzonderingen behoort, bewijst dit voertuig op gemeld traject nog steeds zijn twijfelachtige diensten', aldus Plaatselijk Belang. Brockway kreeg ook de steun van Carl Haasters, koopman op de Julianalaan 225, die 1043 handtekeningen van sympathisanten uit de gemeente De Bilt verzamelde. De R.K. Kiesvereniging De Bilt-Bilthoven deed eveneens een duit in het zakje. Zij steunde Brockway in de hoop dat de katholieke kerk van Bilthoven vanuit alle delen van de

parochie beter bereikbaar zou worden. Overigens kreeg Brockway ook nu bij de provincie nul op het rekest; het bedrijf mocht de dienst Utrecht-Bilthoven niet uitvoeren. Toch zouden later Brockway-bussen Bilthoven nog gaan aandoen. In 1934 kreeg het bedrijf van de provincie toestemming een busdienst uit te voeren vanaf station Den Dolder, via station Bilthoven naar Maartensdijk (gemeentehuis). De dienst werd opgestart op 20 mei en was slechts een kort leven beschoren: op 4 augustus werden op deze onrendabele lijn de laatste ritten gereden.

Utrecht-Zeist

De vergunningverlening voor de lijndienst van Utrecht via De Bilt naar Zeist verliep voor het B.A.B. minder voorspoedig. De provincie had in maart 1928 weliswaar een vergunning afgegeven waarmee de concurrentie met de elektrische tram kon worden aangegaan, maar tegelijkertijd moest men concurreren met drie andere busondernemingen. Na beroepen bij de Kroon werd de vergunning van het B.A.B. bij Koninklijk Besluit van 15 september 1928 echter ingetrokken. Na het bekend worden van die uitspraak kwamen afgevaardigden van de VVV's van Utrecht, De Bilt, Zeist, Driebergen en Doorn bijeen om zich over de ontstane situatie te beraden. De afdeling De Bilt van de VVV verzamelde 1725 handtekeningen van inwoners van De Bilt die erop aandrongen alle bestaande buslijnen Utrecht-Zeist te handhaven. Ook de gemeente De Bilt wenste zich niet zonder meer bij het besluit van de Kroon neer te leggen. Daarom belegde de VVV op 15 oktober een speciale protestvergadering in hotel Poll, waar werd besloten een nieuwe vergunning aan te vragen.



Het personeel tijdens het 10- jarig bestaan van het B.A.B. in 1933. Het materieel bestond uit een T-Ford uit 1923 met houten opbouw (16 personen) en zeven autobussen (22 personen) van het merk Studebaker ook met houten opbouw van omstreeks 1927. Bron R.H.C. Vecht en Venen te Breukelen.

B.A.B.-directeur Wortman diende vervolgens die nieuwe aanvraag in met kleine routewijzigingen, die door de provincie werd goedgekeurd. Daardoor kon zijn bedrijf de dienstregeling op het traject Utrecht-Zeist hervatten. Doordat de dienst niet rendabel was, werd hij na ongeveer een half jaar gestaakt. De bussen van het B.A.B. zouden niet meer terugkeren op het traject Utrecht-Zeist. Wel werd nog steeds bezwaar gemaakt als een andere aanbieder een vergunning voor een dienst op de Utrechtseweg aanvroeg.

Tegenslag

Die gang van zaken rond de busdienst Utrecht-Zeist was niet de enige tegenslag die het Biltsch Auto Bedrijf gedurende zijn bestaan te verwerken kreeg. Het kantoor was aanvankelijk gevestigd op Soestdijkseweg 3, naast het toenmalige hotel Nas. Daar was ook een garage. Op 12 juni 1924 brak er brand uit, waarbij een bus verloren ging. Dankzij adequaat ingrijpen van chauffeurs konden drie andere bussen in veiligheid gebracht worden. Het dak van de garage moest na de brand worden hersteld. Gelukkig was de boel verzekerd.

Een tweede tegenslag was het per 15 november 1929 intrekken van de vergunning van collega-vervoerder J.H.G. Leloup uit Rijsenburg, die van Utrecht op Doorn reed. Leloup huurde bussen van het B.A.B., die nu niet meer verhuurd konden worden en werkeloos langs de kant stonden. Voor het B.A.B. was dat een financiële strop, temeer daar men de vergunning van Leloup om op dat traject te mogen rijden niet mocht overnemen; men had dat wel gehoopt.

De jaren 30

In de jaren dertig mocht het B.A.B. op Bilthoven blijven rijden. De route begon op het busstation, Vredenburg, Utrecht en eindigde op de Haydnlaan, hoek Palestrinalaan in Bilthoven. Voor de uitvoering van de dienstregeling beschikte het bedrijf inmiddels over zeven Studebakers van omstreeks 1927 en nog één overgebleven oude Ford uit 1923. In 1935 kwam er een tweede lijndienst bij: van Zeist (Panweg) via Bosch en Duin en Den Dolder naar Bilthoven (sanatorium Berg en Bosch). Vermoedelijk werd deze dienst voor de oorlog al weer opgeheven.

Eind jaren dertig was Wortman nog steeds directeur en inmiddels enig eigenaar van het rond 1935 naar Palzerweg 161 in Den Dolder verhuisde Biltsch Auto Bedrijf. Hij ging in 1939 gesprekken aan met de Nederlandse Spoorwegen, die moesten leiden tot de verkoop.



Vierrittenkaart.



Een Hansa Lloyd-bus van het B.A.B. op de kruising van Laurillardlaan, Soestdijkseweg Noord en de Gezichtslaan. Achter de bus is het wachtlokaal van het B.A.B. te zien. Bron: Utrecht in Woord en Beeld, 2 oktober 1936.

Door de mobilisatie en het uitbreken van de oorlog lagen de onderhandelingen enige tijd stil, maar in december 1940 werd de verkoop beklonken. Koper van de vergunningen, de aandelen, het materieel, het vastgoed en de voorraden was de Gooische Tramweg Maatschappij, een onderneming die gelieerd was aan de NS. Het wagenpark

van de B.A.B. bestond ten tijde van de verkoop nog uit acht bussen: twee Studebakers, vijf Hansa Lloyds en één Chevrolet. Er is nog slechts sprake van één buslijn, te weten Utrecht-Bilthoven. Wortman, zijn vrouw en zijn kinderen van onder de 21 jaar mochten na de verkoop gratis van die busverbinding gebruik blijven maken.

Auteurs:

Fred Meijer geboren in Utrecht en inmiddels gepensioneerd. Woont sinds 1959 in de gemeente De Bilt. Heeft zich vanaf 1977 als amateur historicus vooral bezig gehouden op het gebied van de Nederlandse spoorwegen.

Loes Meijer-Ott (1950) woont sinds haar geboorte in de gemeente De Bilt. Werkte als financieel medewerkster op de financiële administratie van het supermarktconcern Plus. Is nu gepensioneerd. Reeds jarenlang verzorgt zij de lay-out van de Biltse Grift.

Kees Floor (1947) werkte als meteoroloog bij het KNMI in De Bilt. Hij schreef talrijke artikelen voor de Volkskrant, diverse weerbladen en periodieken van historische verenigingen.