

Autobusondernemer J.H.G. Leloup uit Rijsenburg

Kees Floor

In de jaren twintig van de vorige eeuw was het openbaar vervoer per bus sterk in opkomst. De lijndiensten werden geëxploiteerd door ondernemers die hun nek uitstaken. Een van hen was horlogier-opticien Jean Henri Gérard Leloup (1888-1966, roepnaam Gerard), Kerkstraat 3 te Rijsenburg (zie kader). In 1923 begon hij met de *Eerste Amerongsche Autobusdienst*, die passagiers uit Amerongen, Leersum, Doorn en Driebergen naar station Driebergen bracht. Aanvankelijk was er nog wat onduidelijkheid over de precieze dienstregeling, maar gelijklopende advertenties in de *Amerongsche Courant* van 8 en 15 december verschaften helderheid. Er waren zeven ritten per dag in beide richtingen. Bushaltes kende men destijds nog niet of waren niet in gebruik; je kon op verzoek overal langs de route in- of uitstappen. Een van zijn vaste klanten was minister Colijn, die een buitenverblijf bezat in Leersum.

Concurrentie

Al een week later introduceerde Leloup een verbeterde dienstregeling met aansluiting op alle treinen. In beide richtingen kwam er een achtste rit bij en 's avonds reed er bij minstens vijf passagiers voor Amerongen nog een extra bus vanaf het station. Door concurrentie was hij wel gedwongen om een aantrek-

kelijke dienstregeling op te zetten. De *Eerste Bus Onderneming* (EBO) van garagehouder Wessel van Setten W.Ezn, Hoofdstraat 73, Driebergen, reed namelijk al vanaf oktober 1923 tussen het station en het dorp of door naar Doorn. Die bus zette je voor de voordeur af. En H.W.J.M. Lutkie Jr. uit de Melvill van Carnbeelaan te Driebergen begon een lijndienst Doorn-Utrecht. De eerste ritten van zijn *N.V. Nederlandsche Omnibus Auto Maatschappij* (NOAM) waren op 22 december 1923, de dag waarop Leloup, vermoedelijk niet toevallig, zijn verbeterde dienstregeling liet ingaan. Alle drie busondernemingen concurreerden niet alleen met elkaar, maar ook met de tram.



Een T-Ford-bus van het Biltsch Auto Bedrijf met chauffeur Ruth G. van de Sluis. Autobusondernemer J.H.G. Leloup uit Rijsenburg reed eveneens met T-Fords. Datering: 20 augustus 1923. Bron: Familiearchief J. van de Sluis.



Geen subsidie

Om de dienst van Leloup in de lucht te houden, achtte hij extra geld nodig. Hij vroeg subsidie aan bij de gemeenten Leersum en Amerongen, maar die werd in beide gevallen geweigerd. Men had wel sympathie voor de onderneming, maar vreesde precedentwerking als er meer vervoerders op hetzelfde traject zouden gaan rijden. Bovendien had de Oosterstoomtram ook nooit subsidie ontvangen.

Mogelijk kon de dienst rendabel gemaakt worden door de bussen te laten doorrijden via Zeist naar Amersfoort. Die wijziging ging in op 12 juli 1924. Uiteindelijk bleek ook dit niet de oplossing; op 7 maart 1925 werd de dienst beëindigd. De *Amerongsche Courant* van 14 maart 1925 schreef daarover het volgende: "Verleden zaterdag overleed in den aanvalligen leeftijd van ongeveer 16 maanden de Amerongsche autobus van den heer Leloup. Als doodsoorzaken worden genoemd, slechte verzorging en als gevolg daarvan ondervoeding en ongeregelde leefwijze." Door die 'slechte verzorging' legde de Kantonrechter te Utrecht hem een boete op van f 25 dan wel 25 dagen hechtenis wegens 'het als ondernemer van een autobusdienst rijden met een motorrijtuig dat niet is goedgekeurd'.

Een bus van de Utrechtsche Brockway Bus Maatschappij, onder directie van J.H.G. Leloup uit Rijsenburg. Datering: augustus 1925. Bron: Utrecht in Woord en Beeld, 1925 p343.

Utrechtsche Brockway Bus Maatschappij

Het einde van de lijn Amerongen - Amersfoort betekende niet het einde van Leloup als exploitant van buslijnen. Vanaf 3 november 1924 reed hij namelijk al de route Amerongen - Utrecht. Hij was niet de enige vervoerder op dat traject. De NOAM (vanaf 22 december 1923) en de EBO (vanaf 15 april 1924) gingen hem voor. De beide concurrenten reden tot Doorn. Ze beschikten over moderner materieel en stemden hun dienstregeling op elkaar af. In juni 1925 gingen de NOAM en haar directeur Lutkie failliet. Leloup nam de ritten van de onfortuinlijke vervoerder over. Hij zette daarbij zijn destijds reeds als verouderd beschouwde T-Ford busjes in; in de volksmond werden ze wel sigarenkistjes genoemd (figuur 1). Om in de concurrentiestrijd stand te houden was echter moderner en comfortabeler materieel nodig. Leloup kreeg dat tot zijn beschikking door op 2 juni 1925 een maatschappij te vormen onder de naam *Utrechtsche*

UTRECHTSCHЕ BROCKWAY-BUSMAATSCHAPPIJ
 DIRECTEUR: J. H. G. LELOUP — RIJSENBURG

ZATERDAG 8 AUG.
HEROPENING

van den dienst DOORN—UTRECHT V.V. met groote
 nieuwe wagens, ingericht naar de eischen des tijds.
 De bussen vertrekken vanuit Doorn vanaf 7 uur tot
 12 uur elk heel uur en na den middag 5 minuten vóór
 elk heel uur — Vanuit Utrecht vanaf 8 uur tot 1 uur
 op de heele uren en daarna tot 's avonds 10.55 uur
 5 minuten voor het heele uur — Zaterdags, Zon- en
 Feestdagen vertrekken ook de ochtendbussen 5 min.
 voor elk uur — Tarieven: Doorn—Utrecht **45 cent**,
 Driebergen—Utrecht **35 ct.**, Zeist—Utrecht **20 ct.**,
 De Bilt—Utrecht **12½ ct.**, enz. — Tienrittenboekjes
10 pCt. korting — — Abonnemeenten zeer billijk

Advertentie uit De Zeister
 Courant van 8 augustus 1925.

Brockway Bus Maatschappij met Martin C. van der Wal uit Amsterdam. Laatstgenoemde was importeur van luxe bussen van het Amerikaanse merk Brockway. Leloup werd verantwoordelijk voor de exploitatie van de buslijnen en huurde zeven modernere Brockway-bussen van zijn compagnon (figuur 2). Alle bussen kregen een vogelnaam: Karekiet, Kwikstaart, Kievit, Zwaluw, Lijster, Nachtegaal en Leeuwerik. Op elke bus was een afbeelding van de desbetreffende vogel aangebracht. De claxon produceerde een 'krachtig maar aangenaam' vogelgeluid. Je kon de bussen gemakkelijk herkennen door de blauwe streep die rondom op de carrosserie was aangebracht. In het donker voerden de bussen tevens een blauw licht. De bekleding van de zitplaatsen was ook blauw, evenals de uniformen van de chauffeurs. Deze 'sierlijke en comfortabel ingerichte' bussen, die vanaf 8 augustus 1925 werden ingezet op het traject Utrecht – Doorn (figuur 3), vielen bij de reizigers in de smaak. Ook de verslaggever van *Het Nieuws* (11 augustus 1925), die mee mocht met een proefrit, was enthousiast: "De wagen liep prachtig, geruischloos en zonder schokken. Neen, dat is een verschil met de Fordjes waarmee de heer Leloup tot dusver zijn passagiers vervoerde en die toch absoluut niet thuis hoorden in

onze luxe en natuurschoone omgeving. Ons inziens zullen deze mooie wagens er toe bijdragen, dat de lust om per autobus door de Stichtsche Lustwarande te rijden steeds groter wordt, vooral nu alle busmateriaal van prima kwaliteit is."

Een rechtszaak

In het contract dat Leloup en van der Wal waren aangegaan, stond dat de maatschap ontbonden zou worden geacht als er een naamloze vennootschap zou worden geformeerd. De bussen zouden dan eigendom worden van die N.V.

Op 24 november 1925 richtte Van der Wal, samen met jhr. Emile Louis Theodore van der Maesen de Sombreff, de gelijknamige N.V. *Utrechtsche Brockway Bus Maatschappij* (U.B.B.M.) op. Hij deed dat buiten medeweten van Leloup. De maatschappij was een dochteronderneming van de Nederlandse Brockway Bus Maatschappij te Amsterdam, die via andere dochters ook actief was of zou worden in onder andere Tilburg, Schiedam en Haarlem. Van der Wal claimde vervolgens de eigendommen van de gelijknamige maatschap. Daar kon Leloup uiteraard niet mee akkoord gaan. De zaak kwam voor de rechter en Leloup kreeg in maart 1926 gelijk.



Aanrijding op de Utrechtseweg te Zeist met onder andere een Dodge-bus van Sagitta, de busonderneming van J.H.G. Leloup uit Rijsenburg. Datering: 1926-1930. Bron: Gemeentearchief Zeist.

Nachtelijk schermutselingen

Die uitspraak van de rechter was voor Van der Wal een streep door de rekening. Hij liet het er echter niet bij zitten en deinsde er niet voor terug voor eigen rechter te spelen. Op zaterdag 6 maart 1926 kwam hij in de loop van de avond met twintig man personeel naar de remise van Leloup in Driebergen om de Brockway-bussen, desnoods met geweld, te bemachtigen. Er ontstonden vechtpartijen tussen chauffeurs die Leloup trouw bleven en collega's die, al dan niet na omkoping, op de hand waren van Van der Wal. Zo kon het gebeuren dat een van de bussen de weg opging, terwijl twee chauffeurs uit verschillende kampen vochten om het stuur. Ondertussen werd er achterin de bus gevochten door voor- en tegenstanders van Van der Wal. De slingerende bus werd door de politie van Zeist van de weg gehaald en in beslag genomen. Uiteindelijk wist het kamp-Leloup twee bussen te behouden, de Kievit en de Leeuwerik, terwijl de vijf overige bussen in handen kwamen van Van der Wal.

De volgende ochtend reden, voor zover er bussen beschikbaar waren, twee Brockway-bussen de dienstregeling, een van Leloup en een van Van der Wal. De politiekorpsen van

Utrecht, De Bilt en Zeist voerden extra controles uit, omdat de sfeer gespannen was en er door de nachtelijk schermutselingen geen aandacht meer was geweest voor controle en onderhoud van het materieel. De remmen van een van de bussen waren niet in orde; die bus werd in beslag genomen.

Ook maandagochtend was er nog een incident, waarbij een bus van Leloup en twee van Van der Wal betrokken waren. De chauffeurs probeerden op de Catharijnesingel in Utrecht collega's uit het andere kamp in de wielen te rijden, wat gevaarlijke situaties voor het verkeer en de passagiers dreigde op te leveren. De politie greep in en hielp een dienstregeling op te zetten waarbij chauffeurs geen in dezelfde richting rijdende collega's van de tegenpartij tegen konden komen. In de loop van de maand werd de zaak in der minne geschikt. De maatschap Leloup/Van der Wal werd op 5 april 1926 ontbonden. Beide exploitanten bleven rijden op het traject Utrecht-Doorn.

Vergunningen

Begin jaren twintig kon iedereen die daar heil in zag een buslijn beginnen. Meer dan gemeentelijke vergunningen om een aangevraagde standplaats bij begin- en eindpunt van de route te mogen gebruiken, was niet nodig. In 1927 kwam daarin verandering. Om interlokale buslijnen te mogen exploiteren

was vanaf dat moment een vergunning nodig van het provinciebestuur. Zo'n vergunning gaf aan welke maatschappij op welke route met welke frequentie, tegen welke tarieven en onder welke verdere voorwaarden een nieuwe busdienst mocht uitvoeren of een bestaande busdienst voortzetten. Leloup kreeg met zijn - na de sores met Van der Wal - gestichte eigen busbedrijf Sagitta op 29 maart 1927 toestemming om zijn lijndiensten Utrecht – Zeist en Utrecht – Doorn in werking te houden. Hij voerde de dienst uit met Dodge Brothers-bussen, waarvan er wel eens een betrokken raakte bij een verkeersongeluk (figuur 4). De bussen leken veel op die van Brockway. Ze waren grijs met een blauwe band. In het donker waren ze te herkennen aan rode en blauwe toplichten. Ook de Sagitta-bussen hadden namen en wel die van snelle zoogdieren, zoals Haas, Gazelle en Hert. De concurrenten, waaronder de U.B.B.M. tekenden tegen het verlenen van een vergunning aan Leloup echter bezwaar aan bij de Kroon. Die zette een streep door de busdienst naar Zeist en legde voor de dienst naar Doorn een vervoersverbod op tussen Utrecht en Zeist. Dit verbod hield in dat Leloup vanuit Utrecht alleen reizigers mocht meenemen die verder moesten dan Zeist, Het Rond. Omgekeerd mocht hij na Zeist geen passagiers meer laten instappen. Overigens gold dat vervoersverbod ook voor andere busondernemingen.

Het doek valt

Concurrentie en vervoersverbod maakten het moeilijk om de lijn Utrecht – Doorn winstgevend te maken. Leloup wilde er wel mee stoppen. Hij vroeg in april 1929 aan de provincie toestemming om zijn vergunning over te dragen aan het Biltsch Auto Bedrijf (B.A.B.). Deze onderneming verzorgde reeds lijndiensten van Utrecht naar Bilthoven en naar Doorn en zou de ritten van Leloup, die



Advertentie uit het Utrechtsch Nieuwsblad van 15 september 1931.

hij deels uitvoerde met gehuurde B.A.B.-bussen, er graag bij willen hebben. De provincie verleende de toestemming echter niet. Ze keek de zaak nog eens aan en besloot in november de vergunning van Leloup voor de lijn Utrecht – Doorn helemaal in te trekken. Het gebruikte materieel voldeed niet aan de door de provincie vereiste standaards en de dienstuitvoering liet meermaals te wensen over. Leloup tekende bezwaar aan, maar zijn beroep werd op 7 augustus 1930 door de Kroon ongegrond verklaard. Vanaf 16 augustus reden de Sagitta-bussen niet meer (figuur 5). In juni 1931 werd de handelsonderneming 'autobusdienst Sagitta', destijds op het adres 1e Dorpsstraat 7 te Zeist, opgeheven.

Bronnen:

S.O. de Raadt: De Nederlandsche Brockway Bus Maatschappij en haar dochters, Haarlem 1997
Krantenartikelen: Utrechts Nieuwsblad (Het Utrechts Archief), Zeister Courant (Gemeentearchief Zeist), De Zuidwillemsvaart, Algemeen Handelsblad, NRC (delpher.nl), Het Nieuws, Amerongsche Courant, Stichtsche Courant en Doornsche Courant/De Kaap (Regionaal Archief Zuid-Utrecht).

Juwelier J.H.G Leloup uit Rijsenburg

Autobusondernemer Gerard Leloup uit Rijsenburg, was tevens horlogemaker, juwelier en opticien. Hij bracht zijn jeugd door in Helmond. In *De Zuid-Willemsvaart*, een sinds 1881 in die plaats uitgegeven nieuws- en advertentieblad voor landbouw en handel, komen we hem voor het eerst tegen als 22-jarige horlogier, die de lezer op 1 januari 1911 een zalig nieuwjaar wenst. Het jaar daarop trouwt hij met Johanna Bunnik uit Rijsenburg. Het jonge stel

zilverwerken, verschenen vanaf 1921 in *Het Nieuws*, een nieuwsblad voor onder andere Driebergen en Rijsenburg, dat tweemaal per week uitkwam. In 1922 liet Leloup nieuwe magazijnen bouwen achter de kerk, Rijsenburgschelaan 1. Daarmee kwam er meer ruimte voor muziekinstrumenten en kon hij fietsen, naaimachines en grammofoonplaten aan het assortiment toevoegen. In 1933 en 1936 behaalde dochter Angèle diploma's opticien. Vader en dochter openden in 1934 op het adres Traay 3c



vestigt zich in Helmond. Hun zaak krijgt in 1913 een vermelding in de telefoongids van Helmond: *Leloup Bunnik, Gerard, horlogier, opticien, juwelier, goud en zilverwerken*. In 1913 wordt dochter Angèle geboren, later volgen nog drie zoons. Af en toe adverteren Gerard en Johanna hun waar in *De Zuid-Willemsvaart*, vooral in de aanloop naar Sinterklaas.

In 1919 worden alle goederen uit de winkel 'tegen spotprijzen opgeruimd'. De reden wordt snel duidelijk: het gezin verhuist naar Kerkstraat 3, Rijsenburg. Daar houdt Leloup kantoor, terwijl hij in z'n oude omgeving nog wat 'filialen' aanhoudt. De advertenties voor zijn goud- en

te Driebergen gezamenlijk een 'moderne elektrische brillenslijperij'. Ze adverteerden nu eens apart, dan weer gezamenlijk. In 1937 werd Leloup failliet verklaard. Hij trok zich terug als eigenaar van de zaak; de nieuwe eigenaresse werd zijn dochter Angèle. Leloup liet overigens tot ver in de jaren veertig onder eigen naam van zich horen met zijn goud en zilver, dus ook in de periode 1923-1930 waarin zijn bussen reden en na zijn faillissement in 1937. Zijn loopbaan als juwelier-horlogier-opticien besloeg een groter deel van zijn werkzame leven dan die als autobusondernemer-van-het-eerste-uur.