

Openbaar Vervoer in de Noord-Friesche/Groninger grensstreek.

Door J.S. Giezen

In het Informatiebulletin van het Noordelijk Bus Museum publiceerde de heer Giezen, kenner van het noord-Nederlandse autobusvervoer, in 1984/1985 een uitgebreide geschiedenis van het autobusvervoer in de Noord-Friesche/Groninger grensstreek.

Noord-oost Friesland was en is geïntereerd op de stad Dokkum, de stad Leeuwarden met haar grote vrijdagse markt, maar voor een deel ook op de stad Groningen met haar ziekenhuizen, handelsondernemingen en dinsdagse markt. De verbindingen waren echter vroeger niet zo best; wel was er de spoorlijn Leeuwarden - Groningen met een behoorlijk aantal verbindingen per dag. In Veerwoude gaf dan de paardetram van de NTM aansluiting naar Dokkum. Per 15 mei 1928 was dit een stoomtramlijn geworden, nog later reden motortrams. Van Dokkum kon men dan per spoor doorreizen naar Metslawier en Anjum en westwaarts naar Holwerd, Ferwerd en via Stiens naar Leeuwarden (het Dokkumer Lokaaltje). Het hoeft geen nader betoog dat in een gebied met dergelijke gecompliceerde en onvolledige verbindingen de autobusdienstondernemers omstreeks 1923-1924 een braakliggend terrein ontdekten en daarvan gretig gebruik gaan maken. De hierbij afgedrukte dienstregeling van omstreeks 1926 van de firma van de Mossel en Visser te Ee geeft hiervan een prachtig voorbeeld. Op dinsdag één maal per dag vanuit Ee naar Groningen en wel via Lioessens en Anjum en weer via Ee. Op woensdag, de marktdag te Dokkum, 4 diensten Ee - Dokkum vv en vrijdags naar Leeuwarden. De eerste dienst vertrekt al om 5.10 uur ten behoeve van de marktkooplieden naar Leeuwarden.

Zo zijn er vele ondernemers in deze streken, er is zelfs een autobusdienst parallel aan de spoorlijn Groningen - Leeuwarden. Die dienst wordt door de NV Dokkumer Auto Mij, voorheen v.d. Bij en de Bree uitgevoerd. De bijgaande dienstregeling van 18 januari 1926 geeft deze dagelijkse (behalve zondag) dienst weer en er blijkt uit dat men toen al vervoersverboden kende, namelijk Zwartewegsend - Leeuwarden, wegens contract met de autodienst Dokkum - Leeuwarden. .Tt Vergunningverlening 1927 is ook voor de in dit gebied werkzame autobusondernemers het jaar van de waarheid, want in dit jaar moet bij Gedeputeerde Staten een vergunning worden aangevraagd voor het onderhouden van geregelde autobusdiensten. In dit geval bij twee colleges van GS, zowel van Friesland als van Groningen. In het algemeen zijn die colleges soepel en verlenen meestal wel een vergunning aan de bestaande ondernemers, zij het echter dat zij ook de belangen van de Nederlandsche Spoorwegen goed in de gaten houden. Aan de andere kant worden ook de belangen van de hoofdsteden Leeuwarden en Groningen niet uit het oog verloren. Hoewel de colleges in het algemeen wel gelijklopend optreden, zijn er toch ook verschillen. GS van Friesland verlenen vergunningen tot 1 januari 1933, dus voor zes jaar, behoudens tussentijdse opzegging, en GS van Groningen verlenen de vergunning voor onbepaalde tijd, dus tot wederopzegging. Eén ding is wel duidelijk: een doorgaande verbinding Leeuwarden - Groningen zit er niet in, en deze is ook niet aangevraagd. Ondernemer R. v.d. Bij te Niezijl concentreert zich op de lijn Grijpskerk - Groningen. GS van Groningen verlenen vergunning tot het in werking houden van een dagelijkse autobusdienst, behalve zondag, via Niezijl, Noordhorn en Zuidhorn. Een bepaling is dat tenminste twee, en ten hoogste vijf verbindingen per dag mogen worden gereden. Op dinsdagochtend is er een extra rit naar Groningen en op de zaterdagavond een extra rit van Groningen naar Grijpskerk. Later is de vergunning gewijzigd en is het maximum van vijf diensten veranderd in zeven.

Door de Nederlandsche Spoorwegen is hiertegen fel geprotesteerd, maar GS motiveren hun beslissing met de opmerking dat aan deze dienst behoefte bestaat, daar sommige plaatsen helemaal geen NS-station bezitten (Niezijl en Noordhorn), en in andere plaatsen het NS-station ver van het centrum verwijderd ligt (Grijpskerk).

Met deze vergunning is het dan ook verder gebeurd; alle andere ondernemers, die over de Friesche Straatweg rijden krijgen een vervoersverbod opgelegd. Alleen voor de drie ondernemingen die bij Aduard op de Friesche Straatweg uitkomen, wordt een uitzondering gemaakt. De maatschappij Noordelijk Westerkwartier, de firma J. Huizenga en de firma Nienhuis en Jager krijgen dit verbod niet. Het is van Aduard tot Groningen maar een korte afstand, er liggen geen dorpen meer, terwijl de spoorlijn niet parallel aan de weg loopt, maar in Zuidhorn afbuigt via den Horn en Hoogkerk naar Groningen.

Noordelijk Westerkwartier en Huizenga verzorgden de verbindingen Oldehove - Ezinge - Feerwerd - Garnwerd naar Groningen, terwijl Nienhuis en Jager een dagelijkse dienst (behalve zondag) reed van Zoutkamp via Ulrum en Zuurdijk - Warfhuizen - den Ham - Aduard naar Groningen. Sedert 1924 verzorgde deze onderneming, toen nog Nienhuis en Hein geheten, de bootritten van Zoutkamp (boot Schiermonnikoog) naar Groningen. Bij de definitieve concessie krijgt zij een vervoersverbod voor de bootdienst Electra - Groningen.

We zien dan eerst een concessie afgegeven aan de heer H. Schriemer te Kommerzijl voor de dienst van Kommerzijl over Heereburen, Frijtum en Noordhorn naar de stad Groningen vv, op dinsdag en vrijdag één

maal per dag met een vervoersverbod tussen Noordhorn en Groningen. Aan de heren M. en P. Roorda en K. Meijer, allen te Munnekezijl, wordt een vergunning verleend voor de dienst Munnekezijl - Kommerzijl - Niehove - Noordhorn en verder naar Groningen vv op dinsdag één maal per dag, eveneens met uitsluiting van lokaal verkeer op het traject Noordhorn - Groningen. Deze laatste vergunning wordt reeds op 16 februari 1928 overgedragen aan Geert de Vries te Munnekezijl. Er mag inmiddels ook op donderdag éénmaal worden gereden over het gehele traject.

Op 14 februari 1929 wordt aan de heren H. Schriemer te Kommerzijl en G. de Vries te Munnekezijl gezamenlijk vergunning verleend voor een tweetal autobusdiensten, te weten: .SB 3 .SU "1:" een autobusdienst van Pieterzijl - Munnekezijl - Kommerzijl via Niehove en Noordhorn naar Groningen. Op dit traject mogen op werkdagen tenminste twee en ten hoogste zes diensten worden onderhouden. Op dinsdag mag één extra slag worden gereden, en .SU "2:" een autobusdienst op dinsdag via Heereburen en Frijtum in plaats van via Niehove, onder de bepaling dat tenminste éénmaal en ten hoogste twee maal zal worden gereden. .SE Vanzelfsprekend geldt weer een vervoersverbod tussen Grijpskerk en Groningen, terwijl de eerder aan beide ondernemers verleende vergunningen worden ingetrokken.

Eind 1933 kan men ook op zondagen gaan rijden met twee diensten per dag. Op feestdagen werd reeds eerder gereden. Evenals bij de eerder verleende vergunningen komt ook nu weer de NS met protesten. De NS is namelijk bang dat de ondernemers die ook via Burum naar Munnekezijl rijden, via hun lokale dienst Burum - Kollum (zelfde gemeente) passagiers voor Kollum zouden vervoeren. Normaal gaan deze per trein naar Buitenpost en dan met de bus van de firma Veenstra naar Kollum.

Op 16 januari 1936 worden de vergunningen ten name gesteld van de heer H. Schriemer, de heer de Vries tredt uit. Ook de heer Schriemer zal niet lang zelfstandig blijven: op 14 maart 1938 wordt door hem, tezamen met de heren Binnema en *Wolters* te Kommerzijl de NV K.A.B. (Kommerzijlster Autobusbedrijf) opgericht en worden de vergunningen ten name van deze NV gesteld. Verderop in dit artikel komen wij op de KAB terug.

Aan de heer S. Dam te Kollumerpomp wordt vergunning verleend voor een dienst van zijn woonplaats naar Grijpskerk - Groningen, via Warfstermolen en Pieterzijl, éénmaal per dag op dinsdag. Evenals zijn plaatsgenoot R. Brinkman krijgt hij een vervoersverbod tussen Grijpskerk en Groningen. Aan Brinkman wordt vergunning verleend voor één dienst op dinsdag en donderdag op hetzelfde traject. De heren G. van de Mossel en P. Visser te Ee krijgen een vergunning voor één dienst van Ee via Munnekezijl naar Groningen, ook met vervoersverbod.

De heer T. Fennema, stoomboot- en autobusondernemer te Engwierum, krijgt een vergunning voor een dienst van Engwierum via Warfstermolen en Pieterzijl naar Groningen. Dan was er Gerben de Vries te Ee, die een vergunning krijgt voor een tweetal diensten, te weten Rinsumageest - Driesum - Westergeest - Oudwoude - Kollum - Visvliet naar Groningen, en Ee - Engwierum - Warfstermolen - Munnekezijl - Kommerzijl - Niezijl naar Groningen. Elk der drie bovengenoemde diensten mag éénmaal per dag op dinsdag rijden. Er geldt een vervoersverbod tussen Niezijl respectievelijk Grijpskerk en Groningen. De Vries draagt in 1930 zijn vergunningen over aan zijn zonen S.P. en J. de Vries te Ee. In 1939 zijn dit de oprichters van de N.V. Lauwersdiensten.

Ook één dinsdagse dienst met vervoersverbod mag de heer M.C. de Jong te Murmerwoude rijden, van Rinsumageest via Murmerwoude, Driesum, Oudwoude, Kollumerpomp, Visvliet naar Groningen. Dezelfde voorwaarden zijn van kracht voor de heren J. en P. Iedema, die de dienst van Paesens - Ee - Engwierum - Kollumerpomp via Munnekezijl en Grijpskerk naar Groningen uitvoeren. Het bedrijf van de heer de Jong bestaat heden ten dage nog steeds te Damwoude (het vroegere Murmerwoude), de bussen dragen het opschrift "Silver Coach". .Tt De spoorwegen spreken....

Het zijn dus nogal wat ondernemers die hun diensten aanbieden in de jaren '30. Tegen al deze vergunningen waren door de NV Nederlandsche Spoorwegen bezwaren ingebracht, zij stellen zich namelijk op het standpunt dat alle diensten naar de spoorwegstations in Buitenpost, Grijpskerk en Zuidhorn dienen te worden geleid en dat geen enkele vergunning mag worden afgegeven voor diensten tot Groningen.

Gedeputeerde Staten van Groningen daarentegen huldigen het standpunt dat men het de passagiers niet te lastig moet maken met overstappen, dat aan de diensten behoefte bestond en dat zij door het opleggen van een vervoersverbod tussen Grijpskerk en Groningen of een deel daarvan al genoegzaam aan de bezwaren van de Spoorwegen tegemoet komen. Dit geldt temeer, daar het hier diensten betreft die één of twee keer per week rijden en dus zal het onttrekken van vervoer aan de spoorwegen wel meevallen. Zoals zo vaak namen de Spoorwegen dit niet en gaan ze in beroep bij de Kroon. Dit alleen wat betreft de diensten ten westen van Grijpskerk, de anderen worden met rust gelaten. Het betreft dus de diensten van S. Dam te Kollumerpomp, T. Fennema te Engwierum, J. en P. Iedema te Niawier, M.C. de Jong te Murmerwoude en de firma van de Mossel en Visser te Ee.

Helaas voor de ondernemers stelt de Kroon de NS in het gelijk, en worden zij gedwongen om voortaan van en naar het spoorwegstation te Grijpskerk te rijden. De beschikking van de heren van Dam en de gebroeders Iedema komt af op 29 februari 1928 en die van de heer Fennema, en van de Mossel en Visser

op 1 maart 1928. De heer de Jong, die zich een uitermate taaie tegenstander betoont, krijgt uitstel van executie tot dinsdag 7 augustus 1928. Wel moest de uitspraak met onmiddellijke ingang worden uitgevoerd en dus moesten de diensten op Groningen direkt worden gestaakt. De vergunningen worden door de beide colleges van GS aangepast.

De NS gaan zo ver in hun bezwaren, dat zij in het geval van de heer de Jong het college van GS van Friesland verwijten, dat deze niet aan het aan haar gedane verzoek heeft voldaan, om de autobusdienst bij het station van Buitenpost te laten eindigen. Heel fijntjes merkt de Raad van State op, dat dit niet voor inwilliging vatbaar is: krachtens de Wet Openbare Vervoermiddelen geschiedt de vaststelling van de route niet door de Overheid, en er kan geen andere vergunning worden verleend dan voor het traject waar voor is aangevraagd.

De diverse ondernemers rijden nu, zoals opgemerkt, naar het station in en wat GS van Groningen al in hun overwegingen hadden vermeld, namelijk dat bij het afkappen van een gedeelte van de dienst deze niet meer lonend zal zijn, bleek maar al te waar. Als eerste legt de heer M.C. de Jong het bijltje er bij neer en zijn gewijzigde vergunning wordt reeds op 7 maart door GS ingetrokken, terwijl de vergunning van de heer S. Dam op 31 oktober 1929 wordt ingetrokken. Die van van de Mossel en Visser volgt op 14 maart 1929. De heer Fennema heeft het anders bekeken, want reeds op 5 juli 1928 wordt hem een nieuwe vergunning verleend voor een autobusdienst van Engwierum over Kollumerpomp, Warfstermolen, Pieterzijl en Kommerzijl naar Niezijl, Noordhorn en Groningen, op dinsdag éénmaal per dag vv, en met het onvermijdelijk vervoersverbod tussen Niezijl en Groningen. Verscheidene jaren rijdt de heer Fennema deze dienst, tot op 6 september 1934 de vergunning wordt overgedragen aan de gebroeders K.&J. Dijkstra te Munnekezijl. De heer Gerben de Vries te Ee ziet de bui misschien al eerder hangen, want hij laat reeds op 17 november zijn op 9 juni voorafgaand verstrekte vergunning (twee diensten op dinsdag, waarvan één over Grijpskerk) intrekken en krijgt een vergunning voor de dienst Ee - Engwierum - Warfstermolen en vandaar over Munnekezijl, Kommerzijl, Niezijl en de Friesche Straatweg naar Groningen. De ondernemers die in Niezijl of Noordhorn op de Friesche Straatweg komen worden verder met rust gelaten en kunnen hun diensten als voorheen uitoefenen tot in de stad Groningen. Enkele ondernemers komen in Zuidhorn op de Friesche Straatweg, onder meer de heer R. Hasper te Doezum met de dienst Surhuisterveen - Groningen, en de firma Liefvering en Visser, die van Opende naar Groningen rijden. Na overname van de diensten van de heer Hasker komt er een samenwerking tot stand en ontstaat de GAM, de "Grootegaster Autobus Maatschappij", ondernemers Liefvering, Nauta, Remkema en Visser. Daarnaast is er de firma Fokkinga en Zijlstra, later de FSZ, die van Surhuisterveen via Stroobos en Gaarkeuken naar Groningen rijdt. Voor al deze ondernemers geldt een vervoersverbod tussen Zuidhornerschipvaart (halverwege Brittil en Zuidhorn) en Groningen.

Dan is er nog de dienst van de gebroeders J. en P. Iedema uit Niawier. Zij onderhouden de verbinding Paesens - Grijpskerk station vv. In tegenstelling tot de anderen laten de gebroeders Iedema hun vergunning niet intrekken, integendeel: zij breiden uit! Reeds op 26 januari 1928 krijgen zij vergunning om de dienst dagelijks, behalve zondag, twee maal per dag vice versa uit te oefenen. Zij houden dit verscheidene jaren vol tot zij op 17 augustus 1933 hun vergunning overdragen aan de NV GADO te Hoogezand.

.KF .sp 8c .KE De Nederlandse Spoorwegen krijgen nog geen rust, want er melden zich nieuwe ondernemers aan voor het uitoefenen van autobusdiensten in aansluiting op en van de boten naar Schiermonnikoog en Ameland. Reeds op 28 januari 1928 wordt vergunning verleend aan de heer Wieger Holwerda te Anjum voor het uitoefenen van een autobusdienst van Groningen naar Oostmahorn via Pieterzijl en Dokkumer Nieuwe Zijlen vv, uitsluitend op werkdagen en gedurende het tijdvak 15 juni tot en met 31 augustus met tenminste één en ten hoogste twee diensten per dag en de beperkende voorwaarde, dat op het traject binnen de provincie Groningen geen reizigers worden opgenomen dan wel uitgelaten. Met ingang van 19 december 1935 wordt hem ook toegestaan op feestdagen te rijden, het tijdvak wordt veranderd in 1 juli tot en met 14 september en tevens wordt hem toegestaan drie dagen voor tot drie dagen na de Paas- en Pinksterdagen zijn dienst uit te voeren. Tevens wordt dan de vergunning gesteld op naam van de firma "Holwerda en Weidenaar" te Anjum-Oosternijkerk. Deze firma is een der oprichters van de NOF. Dit wat de bootdienst op Schiermonnikoog betreft.

Op 13 december 1928 wordt vergunning verleend aan de heren Watze G. en Willem G. de Jong te Sint Anna Parochie en aan A. van der Bos en W. de Vries, beiden te Holwerd, gezamenlijk voor een busdienst van Groningen naar de aanlegsteiger te Holwerd, via de Friesche straatweg tot Visvliet en verder via Kollum en Dokkum, dagelijks tenminste één en ten hoogste twee ritten gedurende het tijdvak van 1 april tot 10 september. Voor het gebied van de provincie Groningen geldt een verbod tot het opnemen van passagiers in de richting Groningen dan wel op de terugreis het uitlaten van passagiers. Verder wordt nog dispensatie verleend van het rijden in het genoemde tijdvak van 1 april tot Pinksteren en van 16 augustus tot 10 september. Op 28 februari 1933 wordt de vergunning ten name gesteld van de gebroeders de Jong, van der Bos en de Vries traden uit.

Het bedrijf van de Jong bestaat nog steeds als toeringcarbedrijf "De Jong Tours" te Sint Anna Parochie; de heren de Vries en van der Bos komen we in dienstregelingen uit circa 1927 tegen als carrosseriebouwers te Holwerd.

Tegen deze boottendiensten wordt weer fel geprotesteerd door de NS; zij willen de Amelandier dienst leiden naar het station te Buitenpost en de dienst naar Schiermonnikoog (zie Informatiebulletin 25) naar Grijpskerk. Het ongemak voor de passagiers, zoals sjouwen met bagage en overstappen, wordt daarbij uit het oog verloren. Gedeputeerde Staten gaan niet op de verzoeken van de Spoorwegen in en verlenen de vergunningen. De spoorwegen ondernamen hiertegen verder geen actie en de rust lijkt te zijn weergekeerd in het gebied.

Nu keren echter de rollen zich langzaam om, want op 30 januari 1930 wordt de dienst Grijpskerk - Groningen van de heer R. vd Bij overgenomen door de NV GADO te Hoogezand. In Utrecht zal op het hoofdkantoor van de spoorwegen de schrik merkbaar zijn geweest, want met de GADO, onder leiding van de zeer actieve directeur D. van der Ploeg, hebben de Spoorwegen al de nodige ervaring opgedaan ten oosten van de stad Groningen en nu komt deze zich ook nog bewegen ten westen van Groningen. Eerst blijft alles vrij rustig, maar reeds in 1932 krijgt de GADO een vergunning van GS van Groningen voor het dagelijks uitoefenen van een dienst Groningen - Dokkum via Grijpskerk, Visvliet en Kollum. Eén van de voorwaarden is dat de dienst mag worden gereden maar niet behoeft te worden gereden, en met uitsluiting van vervoer binnen de provincie Groningen. De dienst kan niet worden gereden, daar de GS van Friesland de vergunning voor het Friese gedeelte weigeren. Zoals uit de geplaatste -handgeschreven- dienstregeling blijkt werd het volledige traject vier maal daags afgelegd. Later wordt nog een gewijzigde dienstregeling ingediend, met drie slagen daags, maar ook dit mocht niet baten.

De Handelsvereniging in Dokkum is fel tegen de vergunning verlening gekeerd, men is namelijk bang klanten te verliezen omdat het door de doorgaande dienst Dokkum - Groningen gemakkelijk zou worden in de stad Groningen te winkelen. Pas in de tweede wereldoorlog is de verbinding door de NV NADO tot stand gebracht. Later is ze weer vervallen, en nu bestaat de doorgaande verbinding tussen Groningen en Dokkum alleen tijdens het zomerseizoen in de vorm van GADO-buslijn 34.

De LAB te Leeuwarden, die vergunning aanvraagt voor de rechtstreekse lijn Leeuwarden - Buitenpost - Grijpskerk - Groningen, met eventueel een vervoersverbod op Grijpskerk - Groningen ter bescherming van de GADO, waarschuwt al voor een consequentie van het verlenen van een vergunning aan de GADO. De GADO zal dan namelijk in staat zijn, om in samenwerking met de heer Meinema te Kollum (dienst Kollum - Leeuwarden) via de omweg over Kollum passagiers van Groningen naar Leeuwarden te brengen.

Overigens wordt ook de vergunningaanvraag van de LAB niet gehonoreerd.

Inmiddels gaat de GADO door en krijgt het voor elkaar, dat op de lijn van Groningen naar Grijpskerk tenminste 10 diensten per dag kunnen worden gereden. Op 12 maart 1936 krijgt zij vergunning te rijden vanaf Visvliet met twee diensten per dag heen en terug en bovendien nog ten hoogste veertien diensten op het traject Grijpskerk - Groningen. Tevens heeft zij in 1933 de dienst van de gebroeders ledema overgenomen (inmiddels rijdende vanaf Niawier en niet meer vanaf Paessens naar Grijpskerk) en na veel geharrewar en steeds weer nieuwe aanvragen lukt het eindelijk om van deze dienst een drie maal daagse dienst (op werk- en feestdagen) te maken, met overstap te Grijpskerk. Nar het station te Grijpskerk werd niet meer doorgereden.

Onder aanvoering van de GADO hebben diverse particulieren dus door hun taaiheid en hun vasthoudendheid de slag met de spoorwegen tot een geod einde gebracht, totdat in maart 1938 de GADO uit de particuliere sfeer komt - de heer van der Ploeg verkoopt de gehele GADO aan de NV ATO, waarmee dus de GADO een overheidsbedrijf wordt.

Het lijngedeelte Niawier - Munnekezijl wordt op 28 februari 1939 aan de NV KAB te Kommerzijl overgedragen. De KAB koppelt dit aan haar lijn van Munnekezijl via Kommerzijl, Niehove en Noordhorn naar Groningen. De inwoners van het Friesche gebied behouden aldus, zij het via een ander route, toch hun doorgaande verbinding met de stad Groningen. Het traject wordt nu vier maal dagas gereden met op dinsdag, markttag te Groningen, nog een extra dienst.

In de streek is ook nog een soort dwarsverbinding geweest. Op 28 juli 1932 wordt aan de heer D. van der Slink te Kollum vergunning verleend tot het in werking brengen van een autobusdienst van Zoutkamp naar Buitenpost, via Munnekezijl, Pieterzijl, de Leegte en Burum, waarbij op vrijdag naar Warfstermolen mag worden doorgereden. De Nederlandse Spoorwegen zijn voor deze vergunning, de firma Schriemer en de Vries en ook de firma Nienhuis en Jager zijn tegen. Een groot succes is het niet, want reeds op 29 augustus 1934 wordt de vergunning weer ingetrokken. .Tt Crisis en oorlog.

De crisisjaren hebben inmiddels hun tol geeist; meerdere ondernemers legden er het bijtje bij neer, anderen werden overgenomen en bij de ingang van de winterdienstregeling 1938 zijn er van de in totaal 17 ondernemers die er waren nog 6 over, + 2 in het badseizoen. De behoefte aan marktdiensten wordt ook minder, enerzijds door eigen vervoer per luxe auto en rijwiel, anderzijds door het veel frequentere rijden van de overblijvende ondernemingen die ook op het marktvervoer inspeelden. .SB 3 .SU De gebroeders de Jong

te Ee hebben nog steeds hun marktdienst vanaf Ee over Morra, Oostmahorn, Anjum en Ee door over Engierum, Warfstermolen en Kommerzijl naar Groningen. .SU De GADO verzorgt een dagelijkse dienst van Visvliet naar Groningen. .SU De KAB heeft haar dagelijkse dienst van Niawier en Metslawier over Ee, Kollumerpomp, Munnekzijl en Kommerzijl en zo verder over Niehove naar Groningen, met zijtakken naar Burum en Pieterzijl en tevens de locale dienst Burum - Kollum. .SU In Zuidhorn komt nu alleen de GAM uit Grootegast op de Friesche Straatweg, met twee diensten vanaf Surhuisterveen, te weten via Doezum en via Stroobos. Fokkinga, Snijder en Zijlstra (FSZ) hebben hun activiteiten gestaakt en concentreren zich op hun diensten van Surhuisterveen naar Drachten resp. Leeuwarden. .SU In Aduard komt de dienst van de HABO vanuit het Humsterland (Oldehove, Ezinge, Feerwerd) van de heer Huizenga te Groningen op de Friesche Straatweg, evenals de dienst .SU van de Marnedienst uit Zoutkamp met de lijn via Zuurdijk, Warfhuizen en den Ham naar Groningen. De Marnedienst is op 2 oktober 1938 door de firma Nienhuis en Jager, tezamen met twee andere partners, opgericht. Deze verzorgt nu in het seizoen ook de bootdienst van Groningen naar Zoutkamp. .SE Op 10 mei 1940 vindt de fatale inval van de Duitsers in ons land plaats. Vijf jaren, waarin het openbaar vervoer volledig wordt afgebroken, zullen volgen.

Bundeling is nu het woord, en als eerste wordt op 28 november 1940 door de ATO de NV KAB, met 6 autobussen, gekocht van de heren Binnema en *Wolters*; Schriemer was inmiddels als aandeelhouder uitgetreden. Door de nieuwe eigenaar wordt het bedrijf normaal voortgezet en op 1 januari 1941 komt er een uitbreiding door de overname van de GAM met 8 autobussen. De exploitatie van de GAM komt nu bij de KAB. Lang duurt dit niet, want op 5 mei 1941 wordt de exploitatie voortgezet door de NV NOORDER AUTOBUSDIENST ONDERNEMING NADO (in oprichting), gevestigd te Groningen. Deze NV ontstaat door een statutenwijziging van de KAB te Kommerzijl. De NADO krijgt bovendien de lijn Visvliet - Grijpskerk - Groningen, inmiddels ingekort tot Grijpskerk - Groningen, van de GADO in exploitatie. Aangezien op 1 december 1940 ook het lijndienstbedrijf van de firma Fokkinga, Snijder en Zijlstra te Surhuisterveen door de ATO was overgenomen, kwam ook de lijn Surhuisterveen - Drogeham - Leeuwarden bij de NV NADO in exploitatie.

De NADO zal echter nog een grotere vlucht nemen; vanaf 6 oktober 1941 bestrijkt zij een nog veel groter gebied. De NV Gebr. Sprietsma te Dokkum is namelijk per 4 augustus 1940 door de ATO aangekocht en ook de exploitatie van de Sprietsma-lijn, toen in twee delen geplitst, komt in handen van de NADO. Tevens wordt op 1 december 1940 de NV Lauwersdiensten van de Gebr. de Vries met 4 bussen door de ATO gekocht. Bij de overname van Sprietsma zijn 5 bussen betrokken, vande FSZ neemt de NADO 3 stuks over. De NADO berijdt nu de volgende lijnen:

- Grootegast - Surhuisterveen - Enumatil - Hoogkerk - Groningen (er wordt niet meer via Zuidhorn gereden);
- Surhuisterveen - Drogeham - Hardegarijp - Leeuwarden;
- Surhuisterveen - Rottevalle - Drachten;
- Grijpskerk - Zuidhorn - Groningen;
- Niawier - Ee - Kommerzijl - Niezijl - Groningen;
- Dokkum - Waexens - Holwerd - Ferwerd - Stiens - Leeuwarden;
- Dokkum - Hantum - Ternaard - Holwerd, met te Holwerd aansluiting op de dienst naar Leeuwarden.

in totaal dus zeven lijnen. De NADO is een grote maatschappij met meer dan 30 bussen.

Op 30 juni 1942 wordt ook het bedrijf HABO van de heer J. Huizenga te Groningen overgenomen door de ATO. De vier bussen en de exploitatie komen in handen van de NADO. Reeds eerder, op 24 december 1931, waren de vergunningen van het eerder genoemde bedrijf Noordelijk Westerkwartier te Ezinge/Oldehove door Huizenga overgenomen.

Op 30 mei 1942 wordt ook de vergunning en één autobus van de Wed. Eltink te Groningen overgenomen, de dienst Hoogkerk - Groningen komt in exploitatie bij de NADO.

Aangezien het de ATO ook is gelukt om de aandelen van de NOF te Dokkum over te nemen en wel op 1 januari 1942, is de concentratie van de diensten in noord-oost Friesland een feit en worden de Friesche lijnen niet langer bediend door de NADO, maar door de NOF en de NTM.

De dienstregeling van 2 november 1942 geeft dit duidelijk weer, we zien de lijnen

- Surhuisterveen - Grootegast - Enumatil - Hoogkerk - Groningen;
- Dokkumer Nieuwe Zijlen - Kommerzijl - Niezijl - Groningen (het gedeelte van Niawier naar Dokkumer Nieuwe Zijlen wordt door de NOF bediend);
- Grijpskerk - Zuidhorn - Groningen;
- Kommerzijl - Oldehove - Aduard - Groningen;
- Groningen - Hoogkerk; .

in totaal dus nog zes lijnen. Aangezien de Marnedienstlijn Zoutkamp - Zuurdijk - Warfhuizen - Groningen inmiddels is omgelegd over Schouwerzijl, Mensingeweer, Winsum en Adorp rijden over de Friesche Straatweg alleen maar NADO-bussen. Bootdiensten zijn er niet meer, omdat particulieren niet naar de eilanden mogen en indien de bezetter mensen (arbeiders voor de bouw van bunkers en militairen) naar de

eilanden wil hebben, worden er wel bussen gevorderd, onder andere van het Gemeentelijk Trambedrijf te Groningen.

De exploitatie van de NADO wordt op 17 juli 1944 beëindigd en in handen gegeven van de NV GADO te Hoogezand. Het materieel van de NADO wordt verdeeld onder de GADO, de NOF en de NTM, waarbij de GADO het leeuwendeel krijgt; de NADO wordt een slapende vennootschap. .

De na-oorlogse periode

Bij de definitieve vergunningverlening na de oorlog komt hierin geen wijziging; de GADO wordt streekvervoerder voor dit gebied en dringt maar heel even in Friesland door, namelijk bij het eindpunt Surhuisterveen en van de lijn Kommerzijl - Munnekezijl wordt het eindpunt Kollum. Wel krijgt de GADO de bootdienst naar Holwerd, van Groningen tot Quatrebras over de Friesche straatweg, en via Veenwouden en Dokkum naar de steiger.

De bootdienst naar Oostmahorn wordt niet hervat. Wel doet de Marnedienst haar intrede op de Friesche straatweg, de Marnedienst rijdt namelijk weer de deze dienst. Na de overname van de Marnedienst door de GADO eind 1954 komt ook deze lijn in exploitatie bij de GADO. Ook wordt aan de GADO iets later nog vergunning verleend voor het traject Grijpskerk - Visvliet - Buitenpost. Een aantal jaren is tot Buitenpost gereden, thans is deze lijn ingekort tot Burum waarheen en waarvan nu enkele malen daags rechtstreeks via Grijpskerk en Zuidhorn naar de stad Groningen wordt gereden.

De inpoldering van de Lauwerszee brengt de nodige veranderingen met zich mee; op Lauwersoog wordt een nieuwe veerhaven aangelegd en ook de bootdienst op Schiermonnikoog vertrekt sedert eind 1970 vanuit deze haven. De diensten van Oostmahorn en Zoutkamp komen te vervallen.

De GADO en de FRAM spelen hierop in; de GADO rijdt dagelijks van Groningen naar Lauwersoog via de provinciale weg Winsum - Ulrum, waarbij een enkele dienst door de dorpen loopt. De FRAM, de Friesche streekvervoerder waarin de NOF, de LABO, de LAB, de NTM en later ook de ZWH en de lijndiensten van de ESA zijn opgegaan, verzorgt een dienst van Leeuwarden via Giekerk, Rinsumageest, Dokkum, Metslawier en Anjum naar Lauwersoog, eveneens dagelijks.

De dienst naar Holwerd wordt in het seizoen dagelijks uitgevoerd, buiten het seizoen wordt alleen op vrijdag en zondags gereden. De FRAM rijdt dagelijks van Holwerd naar Leeuwarden.

Bij de definitieve concessieverlening in 1952 vragen de gebroeders P. en J. de Vries, nu gevestigd te Opende, wel weer een vergunning aan voor een marktdienst tussen Ee en Groningen, maar deze aanvraag wordt afgewezen. Bij de concessieverlening van de NOF komen van dezelfde gebroeders aanvragen aan voor een lijn van Dokkum - Oostrum - Ee - Kollum - Zwaagwesteinde - Veenwouden - Hardegarijp - Leeuwarden en Ee - Westergeest - Zwagerveen op vrijdag als marktdienst, maar ook deze aanvraag wordt afgewezen. Dit was ongeveer het patroon van de diensten van de firma de Vries van voor de oorlog, bovendien hadden zij het bedrijf van H. Meinema te Kollum overgenomen met de dienst Kollum - Leeuwarden. Bovendien waren de gebroeders de Vries medeoprichters van de NV Lauwersdiensten, welke later aan de ATO was verkocht.

Er komt nog wel een particuliere onderneming te rijden, want op 20 december 1951 wordt door de Commissie Vergunningen Personenvervoer, de CVP, gunstig beschikt op een aanvraag van Dijkstra's Autobedrijf DAB te Munnekezijl voor een dienst op vrijdag van Zoutkamp via Lauwerzijl, Quatrebras, Quatrebras, Munnekezijl, Warfstermolen, Halfweg, Burum en de Stuiver naar Buitenpost, station. Dijkstra was ook voor de oorlog reeds te Munnekezijl gevestigd, later te Engwierum en daarna weer te Munnekezijl. Men denkt dat er behoefte aan de dienst is, en er worden geen bezwaren ingebracht. Een lang leven is deze dienst niet beschoren, want reeds op 17 mei 1953 wordt de vergunning op verzoek van DAB weer ingetrokken omdat het vervoersaanbod te laag is voor een lonende exploitatie.

Langs de Friesche straatweg rijden van de afdraai bij Burum in de richting Groningen nu dus uitsluitend GADO-bussen, en aan de ander zijde vanaf Buitenpost in de richting Leeuwarden slechts FRAM-lijndienstbussen.

De plaatsen ten westen van Kollum missen hun rechtstreekse verbinding met Groningen. Kollum, Kollumerpomp, Warfstermolen, Munnekezijl en Kommerzijl hebben wel een rechtstreekse dienst naar Groningen. De frequentie is echter in vergelijking met voor de oorlog verlaagd. Langs de hoofdroutes zijn de verbindingen in vergelijking met de vooroorlogse situatie beter geworden (Surhuisterveen - Grijpskerk Zuidhorn/Hoogkerk - Groningen, Grijpskerk - Niezijl - Noord- en Zuidhorn - Groningen). De kleinere dorpen zijn er echter niet op vooruitgegaan, zoals Burum en Pieterzijl. In Pieterzijl voorziet een gemeentelijk busje met vrijwilligers in de behoefte. Stroobos en Gerkesklooster zijn per buurbus te bereiken, evenals Lutjegast en Niehove dat slechts twee maal daags met de bus bereikbaar is.

De oude lijn van de firma Nienhuis en Jager is teruggekeerd. GADO lijn 36 loopt van Zoutkamp via Houwerzijl, Zuurdijk, Warfhuizen, Saaksum, Ezinge, Feerwerd, Garnwerd, Oostum en Dorkwerd naar Groningen. Pas bij de rand van de stad Groningen komt deze lijn op de Friesche straatweg. De lijn Groningen - Hoogkerk wordt niet meer door de GADO gereden. Door de annexatie van de gemeente

Hoogkerk is dit gemeente Groningen geworden. De verbinding wordt nu onderhouden door het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf Groningen.

Van de firma R. Brinkman te Kollumerpomp is weinig bekend. Het schijnt dat maar even op de vergunning gereden is en dat toen de dienst is gestaakt. Van intrekking of overdracht van de vergunning is geen enkele aanwijzing te vinden.

Volledigheidshalve zij nog vermeld, dat het hierboven de ondernemingen betreft die in 1927 een vergunning hebben aangevraagd. Deze zijn in de archieven te achterhalen, maar voor de concessietijd, dus in de jaren 1923 tot 1927 zijn er nog meer ondernemers geweest.

Zo werkte de firma Iedema indertijd samen met de firma Buwalda en was te Ee de firma Krol actief, in Nes de firma de Jong en in Wierum de firma Smit, en zo zullen er meer zijn geweest. Zoals in de aanvang van dit artikel is aangegeven reed men meerdere trajekten, onder andere naar Dokkum of Leeuwarden en dan op speciale dagen. Ook werd op woensdagen naar Leeuwarden gereden en bijvoorbeeld op vrijdag naar zowel Leeuwarden als Groningen. Zoals uit de gepubliceerde dienstregelingen moge blijken, waren de bussen op dagen dat moet werd gereden te huur voor gezelschappen. Vaak waren het ondernemingen met één of twee autobussen en in de meeste gevallen reed de ondernemer als chauffeur en deed tevens dienst als monteur - er moest immers brood op de plank komen!