

Openbaar vervoer langs het Boterdiep.

De heer J.S. Giezen belicht de geschiedenis van het busvervoer langs het Boterdiep.

Het Boterdiep, de vaarverbinding van Groningen naar Uithuizen, mocht zich rond de eeuwwisseling gelukkig prijzen met een groot aantal vaste diensten als "snikken" en beurtvaarders, maar daar gaat dit artikel verder niet op in.

Hier wordt bedoeld het openbaar vervoer over de weg langs dit diep en dan wel per autobus.

Reeds in 1912 werd door een aantal vermogende particulieren een autobusonderneming in het leven geroepen, die een dagelijkse dienst ging onderhouden van Usquert naar Groningen via Kantens-Middelstum-Onderdendam-Bedum-Zuidwolde en terug. Dit was de tweede geregelde autobusdienst in Nederland.

De bedoeling was van Uithuizen te rijden, maar deze gemeente voelde daar niet zoveel voor en zo werd Usquert begin- en eindpunt.

In het gebied waren twee spoorlijnen, namelijk van Groningen naar Delfzijl over Sauwerd, Bedum, Loppersum en Appingedam en de lijn van Groningen naar Roodeschol over Sauwerd, Winsum, Warffum en Uithuizen. De aan deze spoorlijnen gelegen dorpen hadden dus wel een verbinding met "de stad", maar plaatsen als Kantens, Rottum, Middelstum, Onderdendam, Ellerhuizen, Noordwolde en Zuidwolde beschikten niet over een verbinding. Officieel had Middelstum wel een station, de halte Westwijtwerd aan de spoorlijn Groningen-Delfzijl, maar de halte lag ongeveer 3½ kilometer van het dorp verwijderd. Men zag dus wel wat in een busverbinding met Groningen.

De maatschappij pakte de zaken voortreffelijk aan; in Berlijn werden twee nieuwe bussen besteld met klasse-indeling, en er waren twee chauffeurs, de heren G. Blijham en H. Kuitert. De heer Kuitert komen we verderop in het verhaal nog tegen, van de heer Blijham is te vermelden dat ook hij later autobusondernemer in geworden; samen met de heer W. vd Veen te Hornhuizen nam de heer Blijham in 1929 de autobusdienst van de gemeente Kloosterburen over. Op werkdagen reed hij via Hornhuizen-Kloosterburen-Wehe-Baflo-Winsum en Adorp naar Groningen, op zondagen werd van Kloosterburen via Broek, Pieterburen, Westernieland en Baflo naar Winsum gereden.

In 1938 was de firma van der Veen en Blijham tezamen met de firma's van Dijk + Flikkema en Nienhuis + Jager oprichter van de NV Marnedienst te Zoutkamp.

De busdienst reed dagelijks het traject Usquert-Groningen, zij het dat vaak 's winters wanneer de wegen onder water stonden niet kon worden gereden. Ook maakte zij de eerste wereldoorlog mee, ook geen beste tijd. Na 1918 ging het beter, maar toen kwamen ook de concurrenten opzetten. En dat waren er nog al wat:

- Tj. Rijzinga te Uithuizen reed het traject Uithuizen-Usquert-Kantens-Middelstum-Onderdendam-Bedum-Ellerhuizen-Groningen en daarnaast nog van Uithuizen via Zandeweer, Westeremden en Huizinge en dan verder via Onderdendam naar Groningen.
- H. Bisschop te Kantens reed van Kantens via Middelstum-Bedum naar Groningen.
- H. Kuitert te Rottum reed van Rottum via Kantens-Bedum naar Groningen.
- R. Smedinga te Bedum reed het traject Middelstum-Onderdendam-Bedum-Groningen.

Deze vier ondernemers reden allen dagelijks en ook meerdere diensten per dag. Maar daarmee zijn we er nog niet, want de heer G. Reer te Middelstum reed ook nog het traject Middelstum-Onderdendam-Bedum-Ellerhuizen-Groningen, zij het alleen op dinsdag en donderdag. Op dinsdag -marktdag in Groningen- reed Smedinga ook nog het traject Middelstum-Westwijtwerd-Bedum-Ellerhuizen-Groningen vv.

Alsof dit niet genoeg was kwam ook nog de heer S. Bulthuis te Den Andel op dit traject te rijden, namelijk met een busdienst Warffum-Onderdendam-Bedum-Ellerhuizen-Groningen, 3x per dag, twee keer rechtstreeks en een keer via Tinallinge, op dinsdag, donderdag, vrijdag en zaterdag.

Het was dus langs het Boterdiep omstreeks 1925 een komen en gaan van autobussen, op de hoofdlijn reed Rijzinga 7x, Bisschop 4x, Kuitert 3x en Smedinga 4x. Het geheel werd 2 tot 3x per dag aangevuld door de tweede lijn van Rijzinga over Zandeweer, die in Middelstum ook weer op het traject Kantens-Groningen uitkwam. In totaal zo'n 20 diensten per dag, op bepaalde dagen aangevuld door de diensten van Reer en Bulthuis, dus wel zo'n 25x per dag. Op dinsdag reden de ondernemers meer diensten. Op zondag reden Bisschop, Kuitert en Rijzinga, hoewel minder diensten dan op werkdagen.

Enige concentratie was wel gewenst, Bulthuis had zijn geluk inmiddels op een ander traject beproefd, ook wel in concurrentie met andere ondernemers en de spoorwegen, maar minder fel. In 1927 kwam het concessiestelsel, verleend door het College van Gedeputeerde Staten van de provincies. In het algemeen werd aan de ondernemers die al in 1926 of eerder reden een concessie verleend en zo kregen Tj. Rijzinga, H. Bisschop, H. Kuitert en R. Smedinga allen een concessie; de aanvraag van de heer Reer werd

afgewezen met de motivering dat hij niet dagelijks reed en er op voldoende wijze in de vervoersbehoefte werd voorzien. Ook beroep op de Kroon mocht niet baten, het bleef bij een afwijzing. Rijzinga kreeg twee lijnen en het langste traject, namelijk vanaf Uithuizen naar Groningen en Smedinga het kortste, namelijk van Middelstum naar Groningen. Dit laatste was dus tevens het gemeenschappelijke traject waarover alle vier de ondernemers reden. Rijzinga mocht op de hoofdlijn ten hoogste drie diensten onderhouden en op de andere lijn één dienst. Bisschop mocht ten hoogste drie diensten rijden waarvan één over de Noordwolderweg om de plaats Noordwolde aan te doen. Kuitert mocht ten hoogste drie diensten onderhouden, en Smedinga ook ten hoogste drie, waarvan één over de Noordwolderweg en één over Westerwijtwerd. Kuitert en Bisschop mochten op dinsdag een extra dienst uitvoeren. Buiten de dinsdagen waren er op het gemeenschappelijke traject nu ten hoogste 13 diensten mogelijk, en om de spoorwegen die zwaar tegen de vergunning hadden geprotesteerd te ontzien was in elk van de vier vergunningen de volgende bepaling opgenomen dat: "Tussen kilometerpaal 12 tegenover de steenfabriek ten noorden van Bedum en kilometerpaal 9.3 tegenover de steenfabriek ten zuiden van Bedum geen passagiers mogen worden opgenomen naar Groningen en geen passagiers worden uitgelaten die te Groningen zijn opgenomen".

Men zou denken dat de zaak na de concessieverlening enigzins in een rustiger vaarwater zou komen, maar niets was minder waar. De spoorwegen gingen in beroep bij de Kroon met hun eerder gestelde eis, dat de diensten zouden worden beëindigd en aangevangen bij het spoorstation te Bedum, waar de passagiers aan de spoorwegen moesten worden overgegeven. De spoorwegen zouden voor verder vervoer van Bedum naar Groningen en andersom zorgdragen. Er is dus in zestig jaar niets veranderd, alleen was toen het woord aantakken nog niet uitgevonden.

Zie nu het Integro-plan in noord en noord-oost Groningen; ook nu willen de spoorwegen de buslijnen laten eindigen op de spoorstations Winsum en Appingedam, en wie weet, als het plan lukt komt ook Bedum wel eens aan de beurt. Het verschil tussen toen en nu is dat men toen te maken had met kleine particuliere ondernemers, die hun investeringen (soms met geleend geld gedaan) en hun broodwinning veilig wilden stellen daarom vochten als leeuwen om overleefd te blijven, niet in het minst gesteund door de inmiddels opgerichte vereniging tot bescherming van het autobusverkeer. Deze te Groningen gevestigde vereniging met haar zeer actieve secretaris Mr. H.T. Meijering, die pleidooi na pleidooi hield, boekte zeer zeker behoorlijke resultaten. Nu hebben de spoorwegen te maken met door het Rijk gesubsidieerde ondernemingen (vaak dochterondernemingen van de NS), dus is de weerstand veel geringer dan die van een aantal particulieren. Ook de publieke opinie speelde een rol, toen was er praktisch geen eigen vervoer, nu kan men voor de eigen auto kiezen of gaan carpoolen, ook een woord dat toen niet bestond. De affaire werd geboekstaafd onder de naam "Bedumer bussen" en Mr. Meijering c.s. mochten het genoegen smaken dat dit heilloze plan van de spoorwegen niet doorging en dat de ondernemers konden blijven doorrijden naar de stad Groningen.

Inmiddels had ook de crisis haar intrede gedaan en dat was ook nog een extra handicap, het was ook te zien aan de wagenparken van de ondernemingen: meest kleinere en oudere wagens. In 1932 gingen Rijzinga (die ook nog wel eens werd aangeduid met de naam RADO), Bisschop en Kuitert samen en werd de naamloze vennootschap "Verenigde Autobus Dienst Onderneming VADO" opgericht, en wel op 23 februari 1932. Deze VADO nam toen het bedrijf van R. Smedinga te Bedum met twee busjes over, zodat toen de vier bedrijven in de VADO waren verenigd. Er werden, zoals gesteld, veel kleine en oude bussen ingebracht, totaal achttien stuks, terwijl er nog één nieuwe wagen bijkwam. Deze wagen was al voor de toetreding tot de VADO door een der ondernemers besteld; het betreft hier een Dodge uit 1933.

De zaak moest nu eerst worden gereorganiseerd; de vergunningen werden op naam van de VADO gesteld, de dienstregeling werd aangepast en de VADO reed nu twee lijnen, namelijk de hoofdlijn Uithuizen-Usquert-Kantens-Middelstum-Onderdendam-Bedum-Elterhuizen-Zuidwolde/Noordwolde-Groningen vv. en de route van Uithuizen via Zandweer-Westeremden-Huizinge en verder Onderdendam-Groningen.

De VADO pakte de zaken met de nodige voortvarendheid aan, veel oudere en kleinere bussen werden afgevoerd en reeds in 1921 kwam een nieuwe 21 persoons Ford het wagenpark versterken, in 1936 gevolgd door twee Kromhouts met een 26 persoons carrosserie van Hainje. Later zijn deze wagens bij de VADO voorzien van Kromhout dieselmotoren. In 1937 kwamen weer twee nieuwe wagens, namelijk een 31 persoons Chevrolet en een 40 persoons Kromhout, beide weer met een carrosserie van Hainje. In 1938 en 1939 kwam ieder jaar een nieuwe wagen, resp. een 34 persoons Volvo-Medema met een Volvo diesel volgens Hesselman patent en een 37 persoons Studebaker met weer een carrosserie van Hainje. Van de kleinere 15-18 persoons busjes voor 1932 zien we een ontwikkeling naar 40 persoons wagens, en ook komen er dieselmotoren. De VADO was dan ook een zeer goed bedrijf met bijzonder mooi materieel in

een zeer fraaie oranje kleur en met een goed dienstbetoon. Het was een lust voor het oog om deze bussen te zien rijden! Op de hoofdlijn was in 1938 een starre uurdienst van kracht, terwijl op de bijlijn over Zandeweer 1 a 2 verbindingen per dag werden geboden.

Echter ook kwam weer als altijd de overheid om de hoek kijken; die wilde namelijk af van de ondernemingen met 1-2 lijnen en was geporteerd voor de vorming van streekvervoerondernemingen, grotere ondernemingen die in een bepaalde streek het gehele vervoer voor hun rekening namen en soms wel 7-10 lijnen bereden.

In november 1939 werd de NV VADO overgedragen aan de al eerder genoemde NV Marnedienst te Zoutkamp, die daarmee het gehele vervoer in noord-Groningen in haar bezit kreeg. Aan de Marnedienst werd toen ook het gehele wagenpark, bestaande uit negen autobussen, overgedragen; op é én na allemaal door de VADO nieuw aangeschafte wagens. Die ene wagen was een Berliet met dieselmotor, die nog van Rijzinga afkomstig was en bij de Marnedienst niet meer veel dienst heeft gedaan.

De VADO-bussen werden nu in de kleuren en met de emblemen van de Marnedienst erop onder dezelfde nummers 17, 19 en 25 tot en met 31 op de weg gebracht. De meesten hebben de gehele oorlogstijd en nog ver daarna dienst gedaan, enkelen zijn afgevoerd (o.a. de 27 naar de NOF te Dokkum) of gesloopt, drie stuks kregen nog een nieuwe carrosserie en enkelen zijn in de tweede wereldoorlog door de Duitsers gevorderd.

Ook de Marnedienst bleef niet zelfstandig: eind november 1954 werden de aandelen door de NV GADO overgenomen, waardoor dus ook de Marnedienst een overheidsbedrijf was geworden.

Nog een aantal jaren bleef de Marnedienst als zelfstandige onderneming naast de GADO bestaan, maar op 1 juli 1957 was het definitief afgelopen en werden de nog aanwezige bussen door de GADO overgenomen en de gehele dienstuitvoering geschiedde nu door de GADO. De oude lijnen van de NV VADO zijn nu genummers 61 en 62, en worden nog over dezelfde routes gereden als destijds de NV VADO. De frequentie is op dit moment nog weer veel groter dan in de VADO-tijd, langs het Boterdiep rijdt nu ieder uur een bus naar Uithuizen, waarvan de meeste via Uithuizermeeden -Roodeschool-Spijk-Bierum en Holwierde doorgaan naar Delfzijl.

Op lijn 62, de bijlijn via Zandeweer-Garsthuizen-Huizinge-Middelstum-Onderdendam-Bedum naar Groningen, rijden nu vier diensten per dag. Dit is op maandag-zaterdag, op zaterdag is de frequentie op lijn 61 geringer en op zondag is het een twee-uursdienst. Op lijn 62 wordt in het weekeinde niet gereden.

En nu is het zoals reeds gezegd maar afwachten, wat er in de toekomst als de Integroplannen nog verder worden doorgezet, verder met de lijnen langs het Boterdiep zal gebeuren, wordt het ooit nog eens weer zo iets als voor 1924, enkele diensten per dag? Dit lijkt echter niet waarschijnlijk.