

De Geldersche Tramwegen

Inleiding

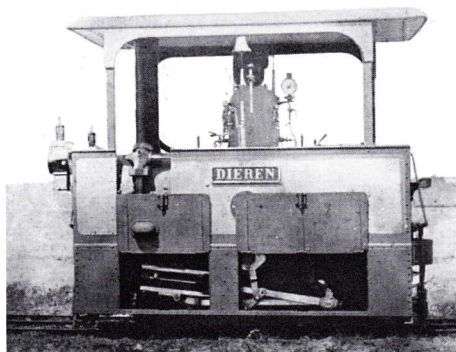
Gedurende ongeveer vijftig jaar was de Geldersche Tramwegen in ons deel van de Betuwe het synoniem voor openbaar vervoer. Zeker naarmate men verder van het station in Ressen af woonde, was de bus hét aangewezen middel van vervoer. De geschiedenis van het van oorsprong Achterhoekse vervoerbedrijf is daarmee ook in belangrijke mate de geschiedenis van het openbaar vervoer in onze streek. In dit Kringblad het eerste deel van een bijdrage over het Gelderse autobusbedrijf. We staan hierbij ook stil bij hetgeen aan het vervoer per autobus voorafging: het vervoer per tram. Want het is uiteraard niet voor niets dat de tram in de naamgeving van het autobusbedrijf bewaard bleef.

De stoomtrams van de N.V. Geldersche Stoomtramweg Maatschappij

Lang was de Achterhoek onderbedeeld op het gebied van infrastructuur. Verharde wegen en bevaarbare waterwegen waren er niet: de Achterhoek deed zijn naam eer aan. Het enige middel van geregeld vervoer was de diligence of omnibus. Dat veranderde pas nadat in 1878 de spoorlijn Zutphen-Winterswijk werd aangelegd en in 1885 de lijn Zevenaar-Doetinchem-Winterswijk. De industriële ontwikkeling van de Achterhoek die in de tweede helft van de negentiende eeuw op gang kwam met de opkomst van ijzergieterijen, leer- en textielfabrieken, deed de behoefte aan vervoer toenemen. Grondstoffen en brandstoffen moesten aangevoerd kunnen worden en producten moesten worden afgevoerd.

Op 1 juli 1879 was de eerste stoomtramlijn van Nederland tussen Den Haag en Scheveningen gaan rijden. Ondernemers uit de Achterhoek zagen daar ook wel iets in voor hun regio en er werden diverse plannen voor de aanleg van stoomtramlijnen ontwikkeld. Eén van die ondernemers was de Doetinchemse bankier Erdbrink. Hij had de benodigde concessies weten te verwerven en was de initiatiefnemer voor de oprichting van de N.V. Geldersche Stoomtramweg Maatschappij (GSTM) op 9 november 1880 te Dieren. Erdbrink werd hiervan de eerste directeur. Op 25 juni 1881 nam de GSTM de stoomtramlijn Doetinchem-Doesburg-Dieren feestelijk in gebruik.

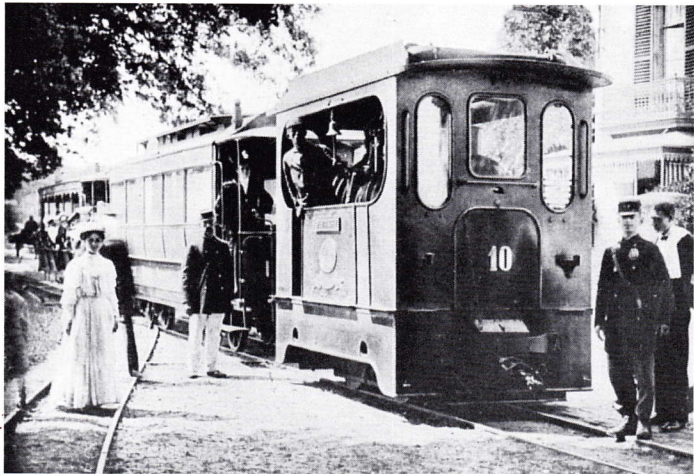
Afb. 1. Met vier van deze locomotieven werden de eerste tramdiensten van de GTSM uitgevoerd.



De lijn Doetinchem-Doesburg-Dieren was een lijn met een lengte van 17 km en met een smalle spoorbreedte van 75 cm waardoor een goedkope aanleg ervan mogelijk was. Het bedrijf behoorde in die jaren nog tot de pioniers op het gebied van de stoomtram in Nederland. De maatschappij draaide vanaf het begin goed. Al in 1882 werd de lijn doorgetrokken naar Terborg. In 1887 volgde een lijnstuk vanuit Dieren naar Velp, waar overgestapt moest worden op de paardentrams van de Arnhemsche Tramweg Maatschappij.

Maar niet alleen de GSTM groeide. Naast dit bedrijf waren in de Achterhoek nog diverse andere stoomtramwegmaatschappijen actief en geleidelijk aan kwamen in het gehele gebied tramverbindingen tot stand. De meeste daarvan zouden vroeger of later door de GSTM worden overgenomen. Op 4 plaatsen, te weten Dieren/Doesburg, Doetinchem, Terborg en het Duitse Isselburg/Anholt sloot de tramlijn aan op een spoorweg, wat uiteraard in het belang was van de reizigers en het goederenvervoer.

Afb. 2. De locomotieven uit de beginjaren (zie afb. 1) werden al snel vervangen door sterkere.



Het trambedrijf van de GSTM rendeerde goed en zou pas tegen het eind van zijn ruim zestigjarig exploitatieperiode, aan het eind van de Tweede Wereldoorlog, voor het eerst in de rode cijfers belanden. Hiermee onderscheidde de GSTM zich van de meeste andere tramexploitanten, die veelal een noodlijdend bestaan kenden. De echte bloeiperiode van de stoomtram lag rond 1920. Behalve een groot aantal stop- en sneltrams in de reizigersdienst, was er een goederendienst bestaande uit normale goederentrams (voor wagenladingsvervoer) en ook reden er snelgoederentrams (voor stukgoederenvervoer).

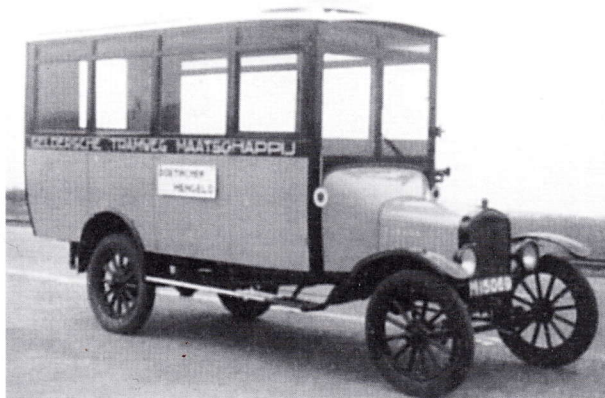
Met de opkomst van het wegvervoer in de twintiger jaren begon de neergang van het vervoer per stoomtram. De ruime beschikbaarheid van overtollig geworden legervoertuigen na het einde van de Eerste Wereldoorlog maakte dat er een relatief goedkoop alternatief op de vervoersmarkt kwam.

Het beroepsvervoer werd nog niet gehinderd door regelgeving betreffende veiligheid, dienst- en rusttijden en een vergunningenstelsel was er ook nog niet. Handige ondernemers kochten een vrachtautochassis, bouwden een carrosserie op de laadbak en reden hiermee vervolgens een autobusdienst. Daar kon natuurlijk geen stoomtramwegmaatschappij tegenop.

De directie van de GSTM zag met toenemende zorg dat zodra er ergens een autobusdienst ging rijden de reizigers massaal overstapten van de tram op de bus. Er zat maar één ding op: de klanten moesten behouden worden door het opzetten van een eigen autobusdienst. Op 24 juli reden 1923 reden de eerste bussen van de GSTM.

Bussen en motortrams bij de GSTM

Voor de nieuwe autobusdiensten kocht de GSTM 13 T-Ford chassis, die door drie verschillende carrosseriebedrijven werden afgebouwd voor het vervoer van personen.



In het tempo waarin de bussen werden opgeleverd, werden nieuwe lijndiensten in gebruik genomen.

Afb. 3. De bekende T-Ford, omgebouwd tot autobus. Al snel bleek dat deze lichte bussen niet geschikt waren voor het personenvervoer op lijndiensten.

In totaal werden in de tweede helft van 1923 tien verschillende lijndiensten opgestart, met een totale lengte van 128 km. Ze bleken niet allemaal even rendabel en tegen het eind van 1924 waren hiervan alleen nog de diensten op de eerste lijn Doetinchem-Zelhem-Hengelo en op de achtste lijn Terborg-Silvolde-Dinxperlo over. De in 1924 geopende autobuslijn Zutphen-Dieren-Arnhem, met een lengte van 30 km, ontwikkelde zich echter enorm voor- spoedig en vormde al snel het zwaartepunt van het autobusbedrijf.

Met de tram was het echter nog niet gedaan. In 1926 kwam een belangrijke en lang gewenste uitbreiding van de tramlijn tot stand. De lijn die tot dan eindigde in Velp kon worden doorgetrokken naar Arnhem. Daarmee was een rechtstreekse verbinding tussen de Achterhoek en de provinciehoofdstad verkregen, wat een grote stimulans voor het vervoer betekende. De tramlijn van de GSTM bereikte met deze uitbreiding haar grootste lengte: 56 km.



Omdat de gemeente Arnhem niet wilde dat in de stad met stoomtrams werd gereden, werd vanaf dat moment op de gehele lijn Dieren-Arnhem motortractie gebruikt; trams aangedreven door benzinemotoren.

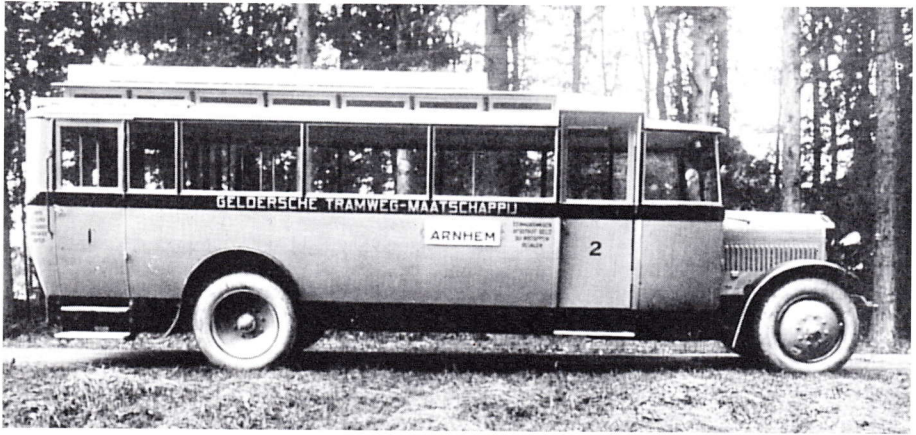
Afb. 4. De benzinetrans van de GTSM in 1926 bij de eerste rit door de Parkstraat in Arnhem.

Ook op andere trajecten werd hierna geleidelijk aan afgestapt van aandrijving met stoom. Vanwege deze modernisering werd de naam van het bedrijf in 1929 omgezet van Geldersche Stoomtramweg Maatschappij (GSTM) in Geldersche Tramweg Maatschappij (GTM). Vanaf 1930 werd de stoomtractie voor wat betreft het personenvervoer vrijwel geheel afgeschaft. Dat had vooral te maken met het openen van een autobusdienst Gendringen-Doetinchem-Dieren-Arnhem. Als gevolg daarvan werd de tramdienst ingekrompen, waardoor de resterende tramritten met motortrams konden worden gereden.

De ontwikkeling van de eerste autobusdiensten

Voor de grote drukte op de in 1924 geopende 30 km lange buslijn Zutphen-Dieren-Arnhem werden de lichte T-Fords ongeschikt geacht. Daarom werd besloten tot aankoop van vijf Franse De Dion Bouton chassis; algemeen beschouwd als het meest moderne en degelijke materieel dat in die jaren te koop was. Door carrosseriebedrijven Bij 't Vuur uit Arnhem en Pennock uit Den Haag werden hierop 26-persoons carrosserieën gebouwd. De bussen hadden een 4-cilinder De Dion Bouton benzinemotor van 60 pk, driemaal zoveel als de T-Ford motoren. Overigens moet daarbij wel worden bedacht dat de nieuwe bus een leeg gewicht van 4900 kg had. Zoals in die tijd gebruikelijk hadden de bussen afzonderlijke compartimenten voor 1^e en 2^e klas. Dat onderscheid zou bij de GTM tot in 1933 worden gehandhaafd.

De T-Fords waren alle crèmekleurig geschilderd. De nieuwe bussen werden in donkergeel met een zwarte bies en een wit dak uitgevoerd. Dit kleurenschema bleef met kleine verschillen gehandhaafd tot 1977; het maakte de bussen van de Geldersche Tramwegen altijd uitstekend herkenbaar.



Afb. 5. In 1924 kwamen deze De Dion Bouton bussen de T-Fords vervangen.

De lijn Arnhem-Dieren-Zutphen begon op 27 juli 1924 als uurdienst, zij het in de stille avonden op het trajectdeel Dieren-Zutphen als twee-uurdienst. Het reizigersaanbod op het traject bestond vooral uit forenzen en toeristen. Wat ook elders was gebeurd nadat er een busdienst werd geopend op een lijn waar tevoren het vervoer door een tram geschiedde, gebeurde ook hier: de reizigers gaven massaal de voorkeur aan de bus. Vanwege de grote drukte moesten zelfs versterkingsritten worden gereden. Eind 1924 werden nog twee en begin 1925 nog drie extra De Dion Bouton bussen aangeschaft, waardoor vanaf juni 1925 op het traject Arnhem-Zutphen al een halfuurdienst kon worden gereden.

De belangrijkste verklaring voor de voorkeur van de reizigers was de verkorting van de reisduur. Sinds 1922 was de maximumsnelheid van stoomtrams 35 km/u. Bij motortrams bedroeg het maximum 45 km/u. De Dion Bouton bussen haalden gemakkelijk 60 km/u. Ter illustratie: het traject Arnhem-Gendringen kostte met de stoomtram 2 uur en 9 minuten, met de motortram 1 uur en 44 minuten en met de bus maar 1 uur en 6 minuten.



Afb. 6. De meeste T-Fords werden omgebouwd tot 1,5-tons vrachtauto's en ingezet in afhaal- en besteldiensten. Daar deden ze nog dienst tot het midden jaren dertig.

De busreis van Arnhem naar Zutphen duurde in 1927 nog 80 minuten. Gelet op het belang van verkorting van de reisduur, werd een maatregel genomen die uniek was voor Nederland. Er werden conductrices aangesteld, die werden belast met de kaartverkoop in de bussen. De reistijd kon daardoor terug naar 57 minuten. Zelfs in de landelijke pers werd gewag gemaakt van deze nieuwigheid vanwege 'de gevaren van het persoonlijk verkeer' waaraan deze jongedames zouden worden blootgesteld. De GTM zette echter door en nam tot in de jaren zestig enige honderden conductrices in dienst.



Afb. 7. De eerste 3 conductrices (1927).

De ontwikkeling van het busbedrijf werd ook in het begin van de dertiger jaren met kracht voortgezet. Op de lijn Gendringen-Doetinchem-Dieren-Arnhem werd in 1930 de stoptramdienst gestaakt en vervangen door een autobusuurdienst. Er kwamen ook busdiensten naar Duitse plaatsen als Isselburg/Anholt en Emmerik. Dat het goed ging met het bedrijf mag worden afgeleid uit de aanschaf in 1930 van twaalf nieuwe De Dion Bouton bussen, waarvoor de 31-persoons carrosserie door Verheul werd geleverd.

In de Achterhoek waren rond 1930 nog vijf andere tramwegmaatschappijen actief. Die verkeerden echter alle vanaf 1920 onveranderd in een financieel kritieke situatie. Vanuit het Rijk en de provincie werd daarom vanaf het eind van de twintiger jaren aangedrongen op een fusie van die maatschappijen met de GTM. Als eerste werd in 1931 de N.V. Geldersch-Overijsselsche Stoomtramweg Mij uit Lochem overgenomen.

De GTM groeide echter niet alleen door fusies met noodlijdende maatschappijen uit de Achterhoek. Door het overnemen van de Fa. Hartkoorn kreeg men de vergunning voor de buslijn Ede-Arnhem. Met het overnemen van de vergunning van A.M. van Eldik uit Arnhem kwam de GTM voor het eerst ook in de Betuwe terecht. Vanaf 9 november 1931 werd een lijndienst gereden van de schipbrug over de Rijn bij Elden, via Elst naar de veerstoep aan de Waal bij Lent. Het reizigersaanbod op de lijn Arnhem-Dieren bleef zich zó sterk ontwikkelen dat daar al in 1932 een 7,5 minutendienst moest worden gereden.

Als gevolg van de concurrentie van de busdiensten verloren de spoorwegen op de diverse stations langs de lijn Arnhem-Zutphen 25 tot 50% van de reizigers. De spoorwegen en de GTM werden steeds duidelijker concurrenten.



Afb. 8. Op de dijk in Lent staat de bus naar Bemmel te wachten. Op deze plaats stapten passagiers in en uit die toen nog met de veerpont de Waal moesten oversteken.

De 22^e februari 1933 is een belangrijke datum wat betreft de Betuwse activiteiten van de GTM. Op die dag kwam de N.V. Betuwsche Stoomtramweg-Maatschappij onder directie van de GTM. Om te zien hoe deze Betuwse maatschappij tot dan toe haar activiteiten had uitgevoerd en hoe het tot deze overname was gekomen, maken we hier een zijsprong om kort in te gaan op de geschiedenis van de BSM.

De N.V. Betuwsche Stoomtramweg Maatschappij (1907-1935)

Vanaf 1879 was het vanuit de Betuwe mogelijk om op een handvol stations langs de in dat jaar geopende spoorlijn Arnhem-Nijmegen op de trein te stappen. Het betrof de halteplaatsen Rijnbrug, Laarstraat, de Wetering, Arnheimsche straat, Elst, Reeth, Ressen-Bemmel en Lent. Daarmee kon echter slechts in de behoefte van een beperkte groep Betuwanen worden voorzien, namelijk van diegenen die in de nabijheid van de betreffende stations of stopplaatsen woonden.

Na enkele mislukte pogingen om een tramlijn door de Over-Betuwe op te zetten, volgde er in 1903 een nieuw initiatief waarbij de Bemmelnaren P. van Bunge, W. Breunissen, H. Langemeijer, C. Rijssenbeek en J. Stolk betrokken waren. Nadat zij de burgemeester van Elst, Baron Van der Feltz, warm hadden gemaakt voor hun plannen, werd een comité gevormd waar ook G. Erdkamp uit Elst, A. Knipping uit Lent en J. Pruijn uit Elden toetraden. Door het comité werd een concessieaanvraag ingediend voor een tramweg-onderneming waarvan de lijn begon bij de schipbrug naar Arnhem in Elden en

eindigende bij de pont naar Nijmegen in Lent, door Elden, Huissen, Bemmeler, Vossenspels en Lent. Verder omvatte de aanvraag een zijtak van Bemmeler naar het station in Elst en een verbinding van Huissen, over Angeren, Doornenburg en Gendt naar Bemmeler. Later werd nog het tracédeel Elden-Elst-Lent aan de aanvraag toegevoegd.

Na een doorlooptijd van enkele jaren ontwikkelde het initiatief zich zodanig voorspoedig dat op 16 februari 1907 ten overstaan van notaris Van Bunge tot oprichting van de N.V. Betuwsche Stoomtramweg-Maatschappij (BSM) kon worden overgegaan. Er was bij het maken van de plannen en het berekenen van de financieringsbehoefte aanvankelijk uit kostenoverwegingen gekozen voor een spoorbreedte van 75 cm, maar op last van het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid diende, in verband met mogelijk in de toekomst gewenste uitwisselbaarheid met naburige tramdiensten, de aanleg plaats te vinden met een spoorbreedte van 106,7 cm.

Bij de financiering waren betrokken de gemeenten Elst, Bemmeler, Huissen, Gendt, Arnhem, Nijmegen, Pannerden en Valburg. Zij gaven rentegaranties af, gebaseerd op het belang van de tram per gemeente. De genoemde acht gemeenten, met in de tijd dat dit speelde een totaal van omstreeks 137.000 inwoners, verklaarden zich vooraf garant voor rentebetalingen van in totaal f 22.000 per jaar. De gemeente Bemmeler met circa 5.700 inwoners nam hierin voor f 5.500 deel, Huissen (4.800 inwoners) voor f 4.400 en Gendt (2.900 inwoners) voor bijna f 2.100. Ter vergelijking: het aantal inwoners van de gemeente Lingewaard per 1 januari 2005 bedroeg 43.185, tegen een totaal van de drie nog afzonderlijke gemeenten precies honderd jaar eerder van 13.357. Met de 6.705 inwoners van de gemeente Elst -waartoe nog de dorpen Elden en Lent behoorden- erbij was de Over-Betuwe eigenlijk nog een betrekkelijk dunbevolkt gebied.

Afb. 9. Het administratiegebouw, tevens de woning van de chef, aan de Karstraat. Dit opvallende gebouw werd aan het eind van de tachtiger jaren gesloopt.



Administratie Gebouw B. S. M. - Bemmeler

eindigende bij de pont naar Nijmegen in Lent, door Elden, Huissen, Bemmeler, Vossenspels en Lent. Verder omvatte de aanvraag een zijtak van Bemmeler naar het station in Elst en een verbinding van Huissen, over Angeren, Doornenburg en Gendt naar Bemmeler. Later werd nog het tracédeel Elden-Elst-Lent aan de aanvraag toegevoegd.

Na een doorlooptijd van enkele jaren ontwikkelde het initiatief zich zodanig voorspoedig dat op 16 februari 1907 ten overstaan van notaris Van Bunge tot oprichting van de N.V. Betuwsche Stoomtramweg-Maatschappij (BSM) kon worden overgegaan. Er was bij het maken van de plannen en het berekenen van de financieringsbehoefte aanvankelijk uit kostenoverwegingen gekozen voor een spoorbreedte van 75 cm, maar op last van het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid diende, in verband met mogelijk in de toekomst gewenste uitwisselbaarheid met naburige tramdiensten, de aanleg plaats te vinden met een spoorbreedte van 106,7 cm.

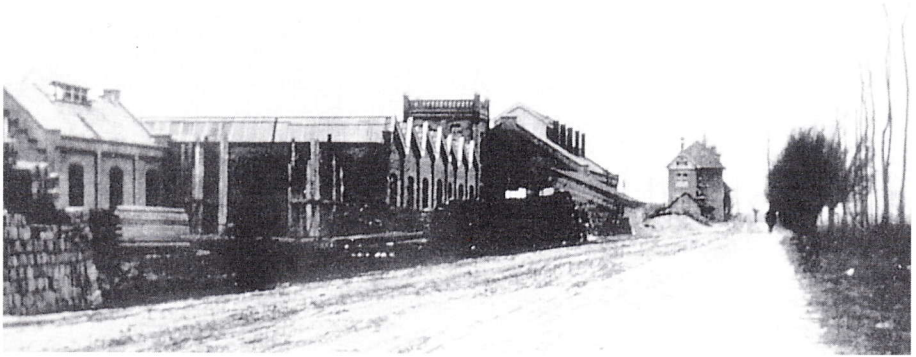
Bij de financiering waren betrokken de gemeenten Elst, Bemmeler, Huissen, Gendt, Arnhem, Nijmegen, Pannerden en Valburg. Zij gaven rentegaranties af, gebaseerd op het belang van de tram per gemeente. De genoemde acht gemeenten, met in de tijd dat dit speelde een totaal van omstreeks 137.000 inwoners, verklaarden zich vooraf garant voor rentebetalingen van in totaal f 22.000 per jaar. De gemeente Bemmeler met circa 5.700 inwoners nam hierin voor f 5.500 deel, Huissen (4.800 inwoners) voor f 4.400 en Gendt (2.900 inwoners) voor bijna f 2.100. Ter vergelijking: het aantal inwoners van de gemeente Lingewaard per 1 januari 2005 bedroeg 43.185, tegen een totaal van de drie nog afzonderlijke gemeenten precies honderd jaar eerder van 13.357. Met de 6.705 inwoners van de gemeente Elst -waartoe nog de dorpen Elden en Lent behoorden- erbij was de Over-Betuwe eigenlijk nog een betrekkelijk dunbevolkt gebied.

Afb. 9. Het administratiegebouw, tevens de woning van de chef, aan de Karstraat. Dit opvallende gebouw werd aan het eind van de tachtiger jaren gesloopt.



Administratie Gebouw B. S. M. - Bemmeler

Aan de Karstraat in Bommel liet de maatschappij in 1908 naast een administratiegebouw een locomotievenloods en werkplaats bouwen. In 1910 zou Bommel ook de statutaire vestigingsplaats van de BSM worden.



Afb. 10. 1908. Het gehele complex aan de Karstraat in Bommel, hier nog in aanbouw.

Kort voordat de gebouwen werden opgeleverd, waren de eerste twee van de in totaal vijf geplande tracés gereedgekomen: tracé 1 Lent-Elst-Elden en tracé 2 Elst-Bommel. Op zaterdag 12 december 1908 werd hierop de officiële openingsrit gereden. Vanaf 14 december 1908 reden BSM trams dagelijks tussen Bommel en Elst en tussen Elden en Lent.

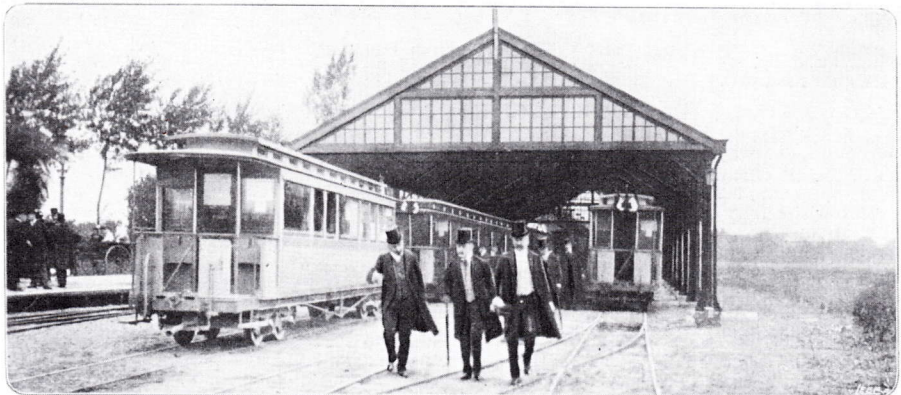
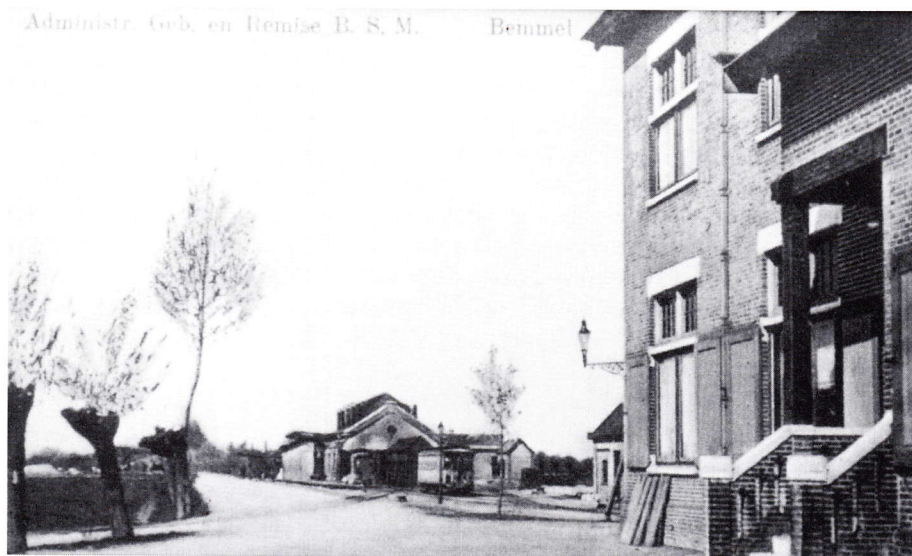


Foto) De opening van de nieuwe lijnen der Betuwsche Stoomtram, welke eene verbinding tot stand brengt (Meylink, tusschen Arnhem en Nijmegen over Huissen, Elden en Elst; de welvarende dorpen Bommel, Lent e. a., vroeger geheel van het verkeer uitgesloten, genieten nu mede het onberekenbare voordeel van snelverbinding met de groote steden; onze foto brengt in beeld de nieuwe tramrijtuigen met de remises te Bommel; op den voorgrond in het midden: Minister Regout; links: de heer Nepveu; rechts: Baron van Doorn van Westcapelle.

Afb. 11. De feestelijke in gebruikneming van tracé 3 Elden-Huissen-Bommel-Lent op maandag 30 augustus 1909 werd onder meer bijgewoond door de minister, die zich met een versierde tram vanaf de Praets bij Arnhem over Huissen naar Bommel liet vervoeren. In de geïllustreerde weekbladen werd hieraan volop aandacht besteed. Bovenstaande foto toont een deel van het gezelschap bij de nieuwe wagenloods van de BSM op het emplacement aan de Karstraat.

Rond de jaarwisseling 1909/1910 werd de aanleg van tracé 4 Huissen-Angerens-Doornenburg-Gendt-Bemmel afgerond. Op zaterdag 23 april 1910 werd dit tracé samen met het kort daarvoor gereedgekomen laatste tracé 5 Doornenburg-(West)Pannerden feestelijk geopend. Met de oplevering van tracé 5 was de aanleg van het tramnet in de Over-Betuwe afgerond. Met een totale spoorlengte van 57 km was de BSM een aanzienlijke trammaatschappij. Er waren ongeveer 65 personeelsleden in dienst, waarmee de BSM in de streek een belangrijke werkgever was. Het aantal locomotieven was in 1910 uitgebreid tot 11 en het aantal rijtuigen tot 14. Het aantal goederenwagens was sinds 1908 verdubbeld en bedroeg nu 28.



Afb. 12. Een blik in zuidelijke richting vanaf de hoek Dorpsstraat-Karstraat-Papenstraat.

De BSM kende al meteen een matige start. Gemeten naar afgelegde kilometers was 1912 nog het drukste jaar, met 323.000 km. Daarna begon het aantal gereden kilometers al af te nemen. Toch werd tot en met 1917 nog wel een bescheiden positief resultaat gedraaid. In 1918 bedroeg het aantal tramkilometers nog slechts 160.000. Het verlies van dat jaar ad f 29.000 was bijna even groot als de som van de winsten over de jaren 1912 tot en met 1917. De eerste stemmen die riepen om liquidatie van het bedrijf werden al gehoord.

Een belangrijke oorzaak van de tegenvallende ontwikkelingen was de mobilisatie. Toen die op 1 augustus 1914 werd afgeroepen, moest ook een gedeelte van het personeel van de BSM onder de wapenen. Het gevolg was, dat een beperkte dienstregeling moest worden ingevoerd. Verder liepen in de periode tot eind 1918 de brandstoffenprijzen fors op.

Tegenover de halvering van het aantal tramkilometers in de periode 1914-1918 stond een verdubbeling van de kosten per kilometer, vooral door de sterk gestegen brandstofprijzen. De lijn Lent-Elst-Elden, waarvan men altijd de hoogste verwachtingen had, kon de concurrentie met de treinverbinding niet winnen. Voor een belangrijk deel was dat te wijten aan de vertragingen die tramreizigers opliepen bij het oversteken van de rivieren, terwijl de treinen via de spoorbruggen over de Rijn en de Waal ongehinderd Arnhem en Nijmegen binnenreden. Verder was de gehoopte toestroom van toeristen uitgebleven.

Door de slechte resultaten gedwongen, werd in 1919 door de BSM besloten het slecht renderende tracé 1 Lent-Elst-Elden te sluiten en van het tracé 4 het gedeelte van Huissen-Doornenburg te laten vervallen en daarvan alleen het deel Doornenburg-Gendt-Bemmel te handhaven. Na overleg hierover met diverse overheden kreeg de gedeeltelijke liquidatie in maart 1920 haar beslag. Het bleek niet de laatste pijnlijke ingreep. Nog in oktober van datzelfde jaar werd de personendienst op het tracé Bemmel-Elst voorgoed opgeheven.

Het goederenvervoer van de BSM richtte zich in de Over-Betuwe vooral op het agrarische karakter van de streek: het vervoersaanbod moest komen van de landbouw en de fruitteelt. De Haalderse kroetfabriek van Hendrik Verweijen, waar appels tot stroop werden verwerkt, kreeg in 1910 als eerste een eigen aansluiting op het tramnet.



Afb. 13. In het midden van deze foto zien we een goederenwagen van de BSM op de aftakking van de tramlijn naar de kroetfabriek van Verweijen in Haalderen.

Veilingen, wekelijkse markten en de opslagplaatsen van de plaatselijke boerenbonden waren belangrijke bestemmingen. Vanaf 1 mei 1910 onderhield de BSM een ijigoederendienst naar de veiling van de VVOB te Elst. De

dienstverlening van de BSM via agentschappen ging daarbij zo ver, dat de goederen konden worden geveild zonder dat de telers daarbij zelf nog aanwezig hoefden te zijn.

De ingebruikneming op 1 februari 1916 van een tramspoor over de schipbrug bij Arnhem gaf het goederenvervoer van de BSM nog een nieuwe impuls. Zonder overslag en inschakeling van derden konden nu goederenwagens over de rivier worden doorgereden naar bestemmingen in Arnhem. Over de schipbrug vervoerde de BSM vooral groenten en fruit naar de veiling aan de Westervoortsedijk en melk naar de stad. De locomotieven van de BSM bleven aan de Betuwse kant van de rivier. De Arnhemse Gemeentetram trok de geladen goederenwagens van de BSM over de schipbrug en reed ze daarna door naar de plaats van bestemming.

Plannen om een tramlijn aan te leggen tussen de Huissense veiling en het station in Elst ten behoeve van de export van geveilde producten naar Duitsland werden niet gerealiseerd, evenmin als het aanleggen van een zijspoor vanaf Haalderen langs de kleine kolk naar de steenfabriek. Dit had al te maken met de opkomst van de vrachtauto. Die ontwikkeling leidde er ook toe dat in 1927 het tramspoor over de schipbrug in Arnhem alweer werd verwijderd. Toch leverde het goederenvervoer in de twintiger jaren de BSM relatief gezien aanzienlijke bedragen op.

Na de inkrimping van het net in 1920 waren rails, wissels en rijdend materieel verkocht voor bijna f 300.000. Daarmee waren enkele schulden afgelost, waardoor het bedrijf in financieel opzicht weer enigszins gezond was gemaakt. Ook het gereedschap van de werkplaats kon gemoderniseerd worden.

Een belangrijk aandachtspunt bleef de versnelling van de dienst. Door het lichte profiel van de rails en de vele bochten in het tracé was de maximum snelheid voor de stoomtram slechts 20 km/u en een reis van Elden over Bemmelerwaard naar Lent vergde 1 uur en 35 minuten. De combinatie van personen- en goederenvervoer en de daarmee samenhangende laad- en los, resp. aan- en ontkoppelingsactiviteiten bevorderden ook geen snelle uitvoering van de ritten. Maar in 1923 wist men toch door een beperking van het oponthoud bij de verschillende halteplaatsen en bij de remise in Bemmelerwaard de reisduur op de hoofdlijn met 18 minuten te verkorten. De verbinding met Nijmegen verbeterde in dat jaar ook doordat de gieraanloop over de Waal door een gemotoriseerde pont werd vervangen.

De maatregelen van de BSM om de aantrekkelijkheid van de tram te vergroten, hadden vooral te maken met de opkomst van autobusdiensten. Op 10 april 1924 begon de firma Van Eldik een busdienst tussen de schipbrug bij Elden, via Elst, naar de veerstoep in Lent, dus op het vier jaar tevoren door de

BSM opgeheven tracé. De busreis duurde 50 minuten, waar de tram eerder 60 minuten nodig had. Mede omdat de spoorwegen in de lente van 1923 op het traject Arnhem-Nijmegen stopplaatsen als Laarstraat, de Wetering, Arnhemsche straat en Reeth had opgeheven, was er klandizie genoeg voor de nieuwe busverbinding. Van Eldik moest dan ook al snel zijn dienstregeling uitbreiden en een tweede bus inzetten. Het leek nog maar een kleine stap voor de in deze jaren nauwelijks aan regelgeving en beperkingen onderworpen nieuwe busbedrijven om het stoomtrambedrijf van de BSM ook op het overgebleven deel van haar netwerk te gaan concurreren. Proefnemingen van de BSM met een motortram om daarmee het vervoer per tram in de Over-Betuwe nog een nieuwe impuls te geven -zoals op sommige andere plaatsen wel gelukt was- leverden teveel tegenvallers op om dit waagstuk aan te gaan. Met nog enkele beperkte aanpassingen in dienstregelingen en het herinvoeren van het personenvervoer naar Angeren waren de mogelijkheden van de BSM om de inwoners van de Over-Betuwe beter te bedienen aan het einde van de twintiger jaren wel uitgeput.

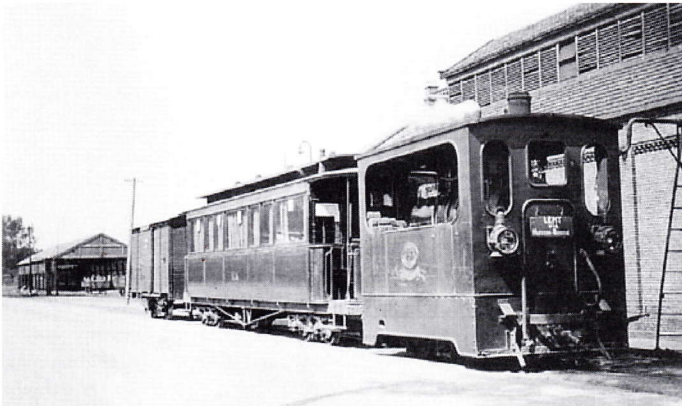


Afb. 14. Op het emplacement in Bemmelen staat de tram richting Pannerden klaar. We zien met het lichte uniform conducteur Theo Rutgers en met het donkere uniform op de achtergrond Johann Peters. De BSM bood tientallen streekgenoten werkgelegenheid.

Rond 1930 werd duidelijk dat alleen elektrische of dieselmotortrams in stedelijke gebieden de concurrentie met de autobus met succes aan zouden kunnen gaan. Op het platteland was de tram gedoemd om te verdwijnen. Een koppeling met het tramvervoer in de steden Arnhem en Nijmegen was door het ontbreken van vaste oeververbindingen geen optie. Weliswaar tekende de komst van bruggen bij Arnhem en Nijmegen zich af, maar voor de BSM was het te laat.

De BSM werd met de neus op de harde feiten gedrukt, toen bleek dat de firma Van Eldik, die sinds 1924 de buslijn Elden-Elst-Lent exploiteerde, haar concessie had verkocht aan de Geldersche Tramweg Maatschappij (GTM). De directie van de GTM anticipeerde op de komst van de bruggen, was bezig in snel tempo een uitbreiding van haar autobuslijnen te realiseren en had haar vizier daarbij ook op de Over-Betuwe gericht.

In juni 1931 deed Fa. De Rijk uit Arnhem een concessieaanvraag voor een autobusdienst op de ringlijn Arnhem-Huissen-Bemmel-Gendt-Huissen-Arnhem. Bezwaren van de BSM en de gemeenten Bemmel, Huissen en Elst konden verhinderen dat De Rijk deze concessie kreeg. Bezwaren tegen de verkoop van de concessie van Van Eldik aan de GTM werden afgewezen. Toen op 9 november 1931 de eerste GTM bussen tussen Elden en Lent een uurdienst gingen rijden, schreef 'De Betuwe' over *'comfortabele De Dion Boutons met 31 zitplaatsen, die als bijzondere attractie vriendelijke conductrices aan boord hadden'*. Deze krant concludeerde voorts dat met een reisduur van slechts 25 minuten voor de hele rit de nieuwe tijd definitief in de Betuwe was doorgedrongen!



Afb. 15. De tram naar Lent staat hier te wachten in Bemmel. Op deze foto uit 1932 is te zien dat het niet goed gaat met de BSM. Eén personenrijtuig is voldoende voor het vervoer van de reizigers. Aan het tramstel is verder een goederenwagen gekoppeld.

Op 10 februari 1932 werd de voor 16 februari gepland staande herdenkingsbijeenkomst in verband met het 25-jarig bestaan van de BSM geannuleerd, in verband met een 'op handen zijnde reorganisatie'. Op dat moment liepen geheime onderhandelingen tussen de GTM en de BSM. Op 16 april 1932 stemden commissarissen in met de uitkomsten daarvan. Het personenvervoer door de BSM zou voortaan met van de GTM gehuurde bussen geschieden, de tramrails bleven voorlopig liggen ten behoeve van het goederenvervoer, de tramwerkplaats zou worden opgeheven, een deel van het kantoor werd gesloten en GTM-directeur Sebbelee werd tevens BSM-directeur. BSM-directeur Nepveu werd na 25 jaar met pensioen gestuurd.

Op 7 mei stemden de aandeelhouders met het contract in en op 8 mei kon Sebbelee beginnen. Diverse maatregelen volgden elkaar in snel tempo op. En op 21 februari 1933 was het zover: om half tien stopte de laatste rit van de geregelde tramdienst voor de laatste keer bij de remise. De 22^e februari begon de autobus met een vaste dienst op de trajecten Elden-Huissen-Bemmel-Lent (veerstoep) en Bemmel-Pannerden.

Afb. 16. Weinig activiteit meer bij de gebouwen van de BSM op deze foto van 4 juli 1932.



Een tweetal vroege trams tussen Bemmel en Arnhem bleef nog enkele weken rijden, evenals de zondagse kerktram van Haalderen naar Bemmel. De markttrams (maandag Pannerden-Lent, donderdag Pannerden-Elst en vrijdag Bemmel-Arnhem) hielden het nog wat langer vol. En bij een enkele speciale gelegenheid waar veel publiek op af kwam, werd de tram nog een keer ter ondersteuning gebruikt. De aanvankelijk beoogde instandhouding van het goederenvervoer per tram bleek nauwelijks relevant door het beperkte aanbod vanwege de economische malaise. Bovendien was het bedrijf ook met een eigen vrachtautodienst begonnen. Al snel kon het meeste trampersoneel worden ontslagen.

Op woensdag 10 april 1935 werd de nieuwe Rijnbrug bij Arnhem voor het verkeer opengesteld. Voortaan reden de bussen vanuit de Betuwe direct de stad in, naar het GTW-station op het Velperplein. Toen de Waalbrug op 16 juni 1936 werd geopend, reden de bussen vanuit de Over-Betuwe ook direct door het centrum van Nijmegen op weg naar het eindpunt bij het spoorstation.



Afb. 17. Het gebouw van de Geldersche Tramwegen, met wachtkamer, op het Velperplein te Arnhem. De bussen reden in de eerste helft van de dertiger jaren nog niet door naar het spoorstation vanwege de concurrentie.

Uit de verkoopopbrengst van het overtollig materieel en het materiaal van de opgebroken trambaan kocht de BSM zelf drie nieuwe Krupp bussen, die samen met de zes van de GTM gehuurde bussen de diensten verzorgden. In 1937 werden alle bussen administratief opgenomen in het GTM-wagenpark. De BSM werd een papieren maatschappij en de GTM bepaalde het beleid. Op 17 mei 1941 werd de statutaire naam gewijzigd van N.V. Betuwsche Stoomtramweg Maatschappij (BSM) in Betuwsche Tram Maatschappij N.V. (BTM), waarbij de zetel werd verplaatst naar Doetinchem. De GTM kocht geleidelijk alle uitstaande aandelen op en in 1961 werd de BTM definitief geliquideerd.



Afb. 18. Het vooroorlogse station van Nijmegen. Na de ingebruikneming van de Waalbrug in 1936 was dit station rechtstreeks vanuit de Betuwe met de bus te bereiken.

Hiermee is de zijsprong naar de geschiedenis van de N.V. Betuwsche Stoomtramweg Maatschappij (BSM) afgerond en kunnen we de geschiedschrijving van de GTM vervolgen.

De Geldersche Tramwegen: naar één bedrijf

Behalve over de BSM had de GTM begin 1934 ook de directie over de GWTM (Geldersch-Westfaalsche Tramweg Mij.), de GOSM (Geldersch-Overijselsche Stoomtramweg Mij.) en de ZE (Tramweg Mij. Zutphen-Emmerik). Intern waren er al reorganisaties doorgevoerd. Nu werd het tijd geacht voor uniformiteit in de presentatie naar buiten toe. Met ingang van de dienstregeling van 15 mei 1934 werden de afzonderlijke tram- en buslijnen samengebundeld tot één streekvervoernet, met één gezamenlijke dienstregeling en één tariefstelsel. Bussen, stations en halteborden kregen GTW-opschriften.

Verdere ontwikkelingen in de dertiger jaren

Wat betreft het rijdende materieel werden er ook veranderingen doorgevoerd. De nieuw aangeschafte bussen kwamen niet meer van De Dion Bouton, maar van Krupp en Kromhout en waren nu voorzien van dieselmotoren. Het waren

zogenaamde frontstuurbussen: de neus aan de voorkant ontbrak. In de nieuwe bussen was plaats voor 38 personen en er was een afzonderlijke cabine voor de chauffeur; dat werd nodig geacht met het oog op de verkeersveiligheid in het drukke verkeer van die tijd. Van de in gebruik zijnde De Dion Bouton bussen werd de benzinemotor vervangen door een dieselmotor. Dieselmotoren waren minder storingsgevoelig en de brandstofkosten ervan waren lager. Na de levering van de nieuw gekochte bussen in 1936 werden de oudste De Dion Bouton bussen -uit 1924 en 1925- omgebouwd tot stukgoedwagens. Door het stopzetten van het stoomtrampersonenvervoer was het daaraan gekoppelde snelgoederenvervoer eveneens weggefallen. Daardoor was er een markt voor vrachtautolijndiensten. Met de Nederlandse Spoorwegen werden contracten afgesloten voor afhaal- en besteldiensten van NS-stukgoed op de stations Arnhem, Winterswijk, Zutphen en Deventer. De GTW wist deze dienstverlening binnen te halen ten koste van ATO/Van Gend & Loos, dat zich hierna uit de Achterhoek terugtrok. Werk genoeg dus voor de GTW-vrachtauto's.



Afb. 19. Het station van de Geldersche Tramwegen op Kelfkensbos in Nijmegen. Links voor het gebouw zien we een tot vrachtauto omgebouwde De Dion Bouton.

De uurdienst tussen Lent en de schipbrug naar Arnhem was direct na de opening van de Rijnbrug bij Arnhem vervangen door een halfuurdienst die eindigde op het Velperplein, waar kon worden overgestapt op de andere lijndiensten van de maatschappij. Na de opening van de Waalbrug bij Nijmegen op 16 juni 1936 werden de halfuurdiensten Gendringen-Dieren-Arnhem en Zutphen-Dieren-Arnhem beide via Elst doorgetrokken naar Nijmegen. Daar-

door ontstond een 15-minutendienst op het traject Dieren-Arnhem-Elst-Nijmegen. Ook de door BSM gereden buslijn Arnhem-Bemmel-Lent werd direct doorgetrokken naar het Nijmeegse station. De busdiensten naar Nijmegen bleken in een grote behoefte te voorzien. De kwartierdienst van 1936 werd in 1938 verdubbeld naar een 7,5-minutendienst. Het aantal reizigers per spoor tussen Arnhem en Nijmegen daalde in dezelfde periode met 75%.

Afspraken tussen de GTW en de Nederlandse Spoorwegen

Hoewel concurrenten hadden de GTW en de NS elkaar in 1936 gevonden bij de regeling van het stukgoederenvervoer in de regio. Hierna had men zich *gericht op het personenvervoer*. Begin 1937 kwam een samenwerkings-overeenkomst op dat punt tot stand. Afgesproken werd dat de GTW niet non-stop autobusdiensten zou rijden tussen twee NS-knooppunten. In plaatsen waar de buslijnen bij een GTW-busstation eindigden, werden deze *doorgetrokken naar het NS-station*. De NS zou de GTW inschakelen bij trein/bus-dagtochten en in geval een spoorlijn in het gebied zou worden opgeheven, dan zou de NS zich inspannen dat die lijn naar de GTW ging.



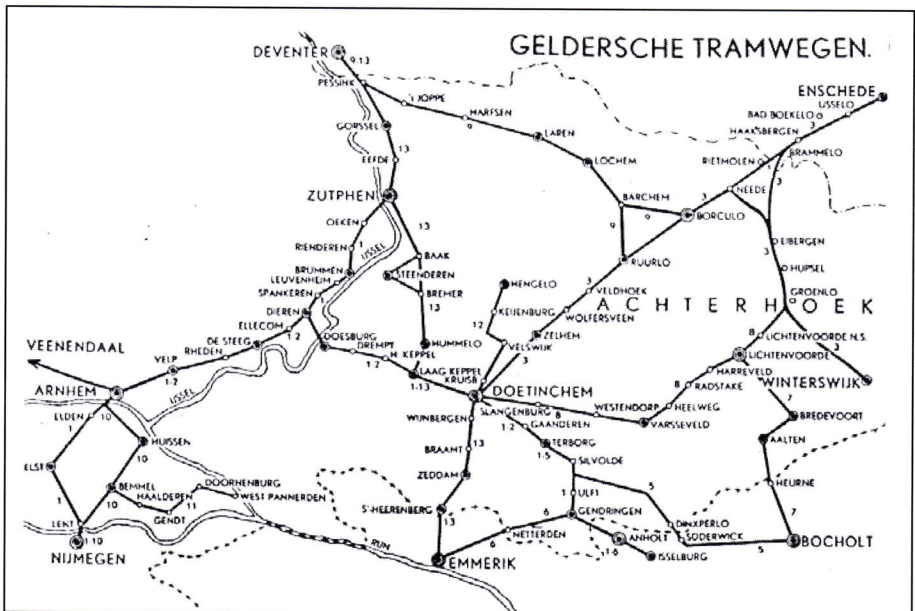
Afb. 20. Het vooroorlogse station van Arnhem. Na de overeenkomst van 1937 eindigde de buslijn vanuit de Betuwe niet meer op het Velperplein, maar bij dit NS-station.

Toen als gevolg van een door de NS doorgevoerde sanering diverse stations in de Achterhoek werden opgeheven en op meerdere lijnen het personenvervoer werd gestaakt, was er een aantal gegadigden voor de betreffende vergunningen. De lijnen Doetinchem-Ruurlo-Neede-Enschede en Winterswijk-Groenlo-Neede-Enschede kwamen echter bij de GTW terecht, wat gezien kon worden als een uitvloeisel van de overeenkomst met de NS.

Door nog een paar kleinere overnames in de regio ontstond geleidelijk aan een uitgestrekt en financieel interessant lijnennet. Voor de nieuwe lijnen naar Twente moesten 24 chauffeurs en conductrices worden aangenomen. Kort na de ingebruikneming van de lijnen naar Twente in 1937 moest daarop de frequentie al worden verdubbeld. Het wagenpark moest met spoed verder worden uitgebreid.

Naar het einde van de jaren dertig

Gesteld mag worden dat de GTW het in de crisisjaren uitstekend deed. Dat had ongetwijfeld te maken met de vooruitziende blik en het doortastende karakter van ir. H.W. Sebbee, directeur van 1915 tot 1939. Hij had bijtijds in de gaten dat de toekomst aan het personenvervoer per bus was, waar anderen te lang volhardden in het gebruik van de tramdienst. In 1938 nam de GTW een recordaantal van 36 nieuwe bussen in gebruik: 30 van Krupp, geschikt voor 36 personen en 6 van Kromhout, voor 38 personen. Door overnames verkregen Citroën (8) en Chevrolet bussen (3) konden nu worden afgestoten. In 1939 werd nog Tramweg Mij De Graafschap overgenomen en kreeg de GTW de exploitatie van de lijnen Zutphen-Vorden-Ruurlo-Groenlo en Hengelo-Vorden. Het GTW-net was daarmee een mooi afgerond geheel geworden.



Afb. 21. Deze kaart geeft een beeld van het lijnennet in 1937. Wat betreft de lijnen in de Over-Betuwe valt op dat deze niet door Angeren lopen.

Tijd om van de resultaten te genieten was er nauwelijks. Na de Duitse inval in Polen op 1 september 1939 werd het Nederlandse leger gemobiliseerd. Dat vergde nogal wat van de vervoersbedrijven, waarvan diverse personeelsleden onder de wapenen werden geroepen. Een directe beperking van de dienstregeling op alle lijnen was het gevolg. Daarnaast moest de GTW de diensten staken op de Duitse plaatsen Isselburg/Anholt, Bocholt en Emmerik. In de tweede helft van september kon de beperking van de dienstregeling weer ongedaan gemaakt worden, maar de ritten op Duitsland werden na deze onderbreking niet meer hervat.

Ten behoeve van de zomerdienstregeling die op 19 mei 1940 zou ingaan, werden begin 1940 nog 12 Krupp bussen aan het wagenpark toegevoegd. De Duitse inval op 10 mei 1940 betekende echter dat die nieuwe dienstregeling

niet meer zou worden ingevoerd.



Afb. 22. Bij het uitbreken van de oorlog werd onder meer met dit type bussen gereden.

Ter afronding

Wat het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog voor de GTW betekende en hoe het bedrijf na de oorlog weer herrees, zal aan de orde komen in het tweede deel van de bijdrage over De Geldersche Tramwegen in het volgende nummer van het Kringblad.

Gerard Sommers

Bronnen:

- 1) *De Geldersche Tramwegen, vijfenvijftig jaar autobusgeschiedenis in Oost-Gelderland, 1923-1977*, P. van Rosse, Uitgeverij Van de Berg, Enschede, 1991;
- 2) *Korte Geschiedenis van een Gelders Streekvervoerbedrijf, 70 jaar Geldersche Tramweg-Maatschappij*, 27 juni 1951, Gedenkboek GTM, Doetinchem, 1951;
- 3) *De Betuwsche Stoomtramweg Maatschappij (1907-1935)*, Mr. R.G. Klomp, ISBN 90 6013 064 2, Uitgeverij De Alk, Alkmaar, 1996;
- 4) *Vijftien jaar GSM 1977-1992*, C. Glastra van Loon, Uitgave Gelderse Vervoer Maatschappij te Arnhem, april 1994;
- 5) *Diverse oude ansichten m.n. uit de collectie van J.H.J.M. Janssen*;
- 6) *Divers documentatiemateriaal aangeboden door M. van Leuteren - Connexxion*.