

Sinds april is het busstation aan de Albert Schweitzerlaan buiten gebruik en het nieuwe busperron aan de C.G. Roosweg in gebruik genomen. Hiermee is dit busstation uit 1974 een stukje geschiedenis van Krimpen geworden. Het is inmiddels 100 jaar geleden dat het vervoer over water in Krimpen plaats ging maken voor het vervoer over de weg. De geschiedenis van het busvervoer in ons dorp staat beschreven in onderstaand artikel, eerder verschenen in De Klinker (1997) en geschreven door wijlen mevrouw De Haij-de Visser.



Krimpen aan den IJssel met het busstation als beginpunt, eindpunt of overstapplaats

Door mevrouw De Haij-de Visser

Veel reizigers maken dagelijks gebruik van het busstation in Krimpen aan den IJssel. De jaarlijks nieuwe dienstregeling van Zuid-West-Nederland (ZWN) geeft een duidelijk overzicht van vertrek- en aankomsttijden. En alléén al voor de Krimpenerwaard rijden er dagelijks bussen op zes lijndiensten via dit Krimpense busstation. Vele malen per dag.

DE BUS IN PLAATS VAN DE BOOT

Terugkijkend naar de jaren '20 zien we dat vervoer over het water plaats ging maken voor het vervoer over de weg. 'Sneller op de plaats van bestemming en betere bereikbaarheid'. Een slogan die paste bij de nog langzaam op gang komende ontwikkeling op het gebied van personen- en vrachtvervoer.

Beperken we ons tot de eigen gemeente, waar de busdienst naar Gouda langs de IJsseldijk van lieverlede de plaats in ging nemen van Rederij De IJssel, dan was dat een wel zeer Krimpense aangelegenheid. Sinds 1850 was de 'IJsselboot' van de Goudse rederij Van Garderen de enige mogelijkheid om naar 'de stad' (Gouda of Rotterdam) te gaan voor inkopen, ziekenhuis- of marktbezoek. De boot vervoerde niet alleen personen, maar ook stukgoed (dus bodedienst). En op de marktdagen vervoerde men levende have zoals koeien en kleinvee. Krimpen beschikte bij de vaarroute Gouda-Rotterdam vice-versa over vier aanlegsteigers, waarvan de drukste het zogenaamde 'botenhoofd' was. Dit was op de plaats waar nu de Algerabrug ligt. De aanlegsteigers werden in de loop der jaren steeds minder gebruikt, maar het duurde toch nog tot 1947 voordat Rederij De IJssel werd opgeheven.



Openbaar vervoer in de dertiger jaren. Helemaal achteraan staat de privéwagen van de heer Stam (ca. 1935 - bron: HKK-archief)

ER KWAM EEN AUTOBUSDIENST DE IJSSEL

Een kleine man met grote idealen, vol vertrouwen in de toekomst! Die man was Gerrit Stam. Hij liet als smid het aambeeld voor wat het was en startte op 23 december 1923 een busdienst Krimpen-Gouda.



Eén van de twee autobussen, een Fordje hier geparkeerd op de markt in Gouda, waarmee G. Stam in 1923 zijn onderneming startte (ca. 1930 - bron: C.J. de Koning).

Voor f. 25.000,- nam hij van ondernemer Dirk Smit de lijndienst over. Deze had de lijndienst binnen het jaar beëindigd, omdat hij niet opgewassen bleek tegen concurrentie van een ondernemer die op dezelfde route reed. De toen 32-jarige Gerrit Stam durfde het aan, aanvankelijk ook in concurrentiestrijd. Maar in 1927 werd na goed overleg besloten de ritten om-en-om te gaan rijden. De echte oplossing kwam toen ondernemer A. Pek naar elders vertrok en Autobusdienst De IJssel en Co, de exploitatie voor zich alleen had. De route verliep langs vaste haltes op de 21,5 km lange rivierdijk en werd gereden in de tijd van 50 à 55 minuten. Van die vaste haltes werd wel eens afgeweken om, wanneer dat in het belang van de passagier beter was, 'voor de deur' te laten uitstappen. Met volledige inzet van ondernemer Stam en zijn chauffeurs lukte het hen niet alleen de onderneming op te bouwen, maar ook uit te breiden.

BOUW GARAGE

Op 17 september 1932 werd door de zoon van Gerrit Stam, de toen 12-jarige Cornelis Herman Stam, de eerste steen gelegd voor de grote autobusgarage annex werkplaats aan de IJsseldijk. Tot voor kort herinnerde een fraai ingemetselde steen aan de voormuur aan dit feit. Herinnerde, want het pand is afgebroken om plaats te maken voor de uitvoering van het woningbouwproject Aquamarijn aan de IJsseldijk.

In de oorlogsjaren moest vaak provisorisch gewerkt worden. Het bedrijf kon wel draaiende gehouden worden door minder ritten te rijden en door met een houtgasgenerator achter op de bus, het benzine-



Bus van Autobusdienst De IJssel (ADIJ). Met uniform op de generator de heer V. Halem. Compagnon van de heer Stam. De man naast hem (met pet) is Rokus Verkaik (1942 - foto: C.J. de Koning)

probleem op te lossen. Duizenden blokjes hout zijn zo verstookt in de generatoren. Deze moesten regelmatig gevuld worden.

Zoals in oorlogstijd vele wetten overtreden werden, zo was het ook met het aantal personen dat vervoerd mocht worden. Iedereen wilde naar huis, de



Oorlogstijd. De bussen reden om de twee uur Gouda-Krampen. De dienst van half vijf met schooljeugd en ziekenhuisbezoekers, onverantwoord vol. Deze bus, nummer H 57707, werd gevorderd en keerde nimmer terug (1942 - foto: C.J. de Koning).

schooljeugd en de bezoekers van de patiënten in het ziekenhuis. Niemand wilde bij de halte blijven staan en zo gebeurde wat op de foto te zien is. Deze bus kwam voorzichtig rijdend in Krampen aan, maar werd in 1944 door de bezetters gevorderd en keerde nimmer terug.

Een dieptepunt in de geschiedenis van de onderneming was het ongeval op 20 november 1941. In dat jaar reed in de vroege morgen de dienstbus naar Gouda, door mist en duisternis (vanwege de verduisteringsmaatregelen) misleid, de rivier in. Hierbij kwamen vijftien personen, het meest scholieren, om het leven. Onder hen waren drie zoons van de Ouderkerkse predikant ds. Woelderink. Grote verslagenheid in vele families en ook in het gezin van Gerrit Stam waar zoon Cor die de bus bestuurde, eveneens het leven liet.

SAMEN MET DE TP

De vergunningen van de heer Stam liepen per 15 mei 1942 af, zodat hij op een tijdelijke vergunning reed. Deze en andere omstandigheden deden hem tijdig inzien dat bredere samenwerking voor zijn bedrijf

grotere mogelijkheden zou bieden. Een samenwerking die tot het einde goed is geweest was die met De Twee Provinciën (TP) die reeds buslijnen in de Krimpenerwaard had.

In het streekvervoer werd op elk gebied samengewerkt en kregen de bussen van De IJssel een plaats in het lijnennet van de TP. Zij hadden daarbij een gegarandeerde zelfstandigheid en ze werden opgenomen in het traject in de TP-vergunning. Dat gebeurde in september 1946.

Langzaam kwam na de watersnood van 1953 de busverbinding vanuit de Krimpenerwaard naar Rotterdam ter sprake. Plannen werden voorbereid voor de bouw van de vaste oeververbinding waarmee voor 1940 al begonnen zou worden. Door de oorlog vond dit echter geen doorgang.

Pas in 1958 werd de openstelling van de brug voor het busverkeer een feit en daarmee vervloog tevens het ideaal van de Krimpense busexploitant deel te gaan nemen aan een busverbinding met Rotterdam. In het overleg met de TP werden voorwaarden gesteld. Mede gezien zijn leeftijd en het gemis aan een opvolger, werd overeengekomen dat Gerrit

Stam zijn lijndienst zou overdragen aan de Twee Provinciën. Op 22 oktober 1958, de dag dat de brug over de IJssel geopend werd, reden de autobussen van De IJssel voor het laatst. Directie en personeel konden het niet meemaken dat het bedrijf het 35-jarig bestaan zou mogen herdenken.

Al werden geen lijndiensten meer gereden, de naam De IJssel bleef op de weg. Zeer velen zullen zich nog herinneren de schoolreisjes, de bejaardenreizen, de uitstapjes van verenigingen en dat allemaal prima verzorgd door IJssel Tours met bekende Krimpense chauffeurs. In 1963 achtte Stam de tijd gekomen het werk te gaan beëindigen. Het hele bedrijf, dus tourwagens, vergunningen en personeel, ging over naar de TP-Kinderdijk. De naam van de man die Krimpen op dit gebied bekend maakte, heeft altijd een goede indruk nagelaten. Gerrit Stam overleed op 8 oktober 1968, in de leeftijd van 78 jaar.

Voor de bouw van het busstation in 1974 was er een bushalte ter hoogte van boekhandel Geleedts (nu Van Herk makelaardij) aan het Koningin Wilhelminaplein (1962 - foto: L.L. Liedorp).



De langste en kortste busbaan van Nederland



Met een volle bus werd in 1974 het kortste busbaantje van Nederland geopend (1974 – foto: L.L. Liedorp)

De Algerabrug is al jarenlang een bottleneck voor het steeds toenemende verkeer. Om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen zijn er al vele oplossingen bedacht. Zo werd in 1976 de eerste grote busbaan van Nederland aangelegd, tussen Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Dit was een groot succes. De eerste twee maanden van deze nieuwe verbinding maakten zoveel mensen gebruik van de bus, dat iedere ochtend tijdens de spits acht extra bussen ingezet moesten worden. De parkeerplaats bij het busstation werd in 1978 zelfs uitgebreid om de toename aan reizigers die in Krimpen de overstap maakten aan te kunnen. Naar schatting van vervoersmaatschappij West-Nederland maakten dagelijks 500 extra passagiers gebruik van deze verbinding. Vanwege de grote inzet en betrokkenheid van burgemeester F.A. Bulder werd de busbaan ook wel eens gekscherend de Bulderbaan genoemd. Bijzonder detail is dat burgemeester Bulder op 26 september 1974 ook al het kortste busbaantje van Nederland had geopend. Het was de verbinding tussen het busstation en de Provinciale weg waar de bussen

voorrang kregen op al het andere verkeer. Het stukje busbaan, dat met de sluiting van het busstation overbodig is geworden, koste 200.000 gulden en leverden zo'n 5 minuten tijdwinst op.

In 1987 is er volgens de krant Het Vrije Volk 'hoogstwaarschijnlijk sprake van een Nederlandse primeur' met de voorgenomen aanleg van het spoorbaanbussysteem in Krimpen. Bij dit systeem rijden de bussen in een betonnen bak. Geleidewiel-tjes ter hoogte van de vooras van de bus 'sturen' de bus langs de opstaande randen van de baan. Vervoersmaatschappij Westnederland wilde langs een deel van de provinciale weg Schoonhoven-Krimpen een proeftraject aanleggen. Inmiddels weten we dat het zover nooit gekomen is.

Het is nu 2021, met het project de Grote Kruising zijn er bushaltes langs de C.G. Roosweg geplaatst. Deze haltes vervangen het verouderde busstation en zal de verkeersdoorstroming verbeteren, omdat de bussen het doorgaand verkeer niet meer hoeven te kruisen van en naar het busstation.