

## 50 JAAR BUSVERVOER TENSEN IN BAARN

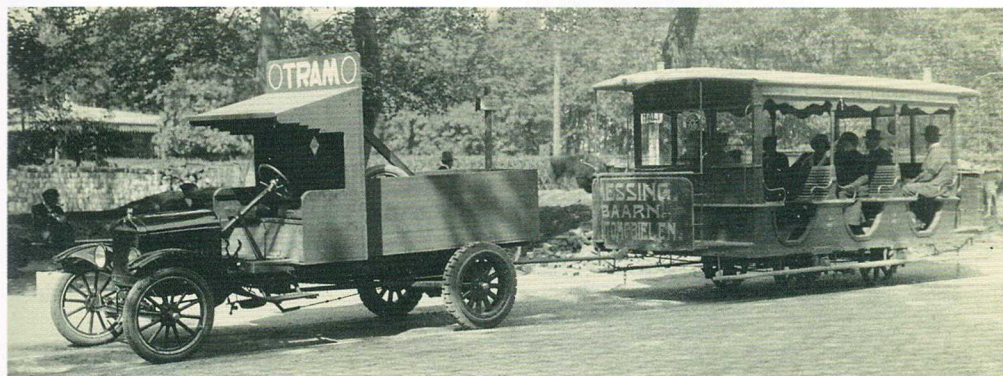
In 2020 is het 40 jaar geleden dat de robijnrode Tensenbussen uit het straatbeeld van Baarn zijn verdwenen. Gedurende 50 jaar werd met deze goed herkenbare bussen het openbaar vervoer in Baarn en omgeving verzorgd. Een periode met veel bijzondere momenten, met *ups* en *downs*, met voor- en tegenspoed. Als kleine particuliere streekvervoerder was het niet altijd even makkelijk om het vervoer te verzorgen en het hoofd te bieden aan de overnamedrang door grote busmaatschappijen die eigendom waren van de overheid. Een overheid die gedurende de gehele geschiedenis van het openbaar vervoer een grote vinger in de pap had, al was het maar door het afgeven van de benodigde vergunningen, voor zowel de lijndiensten als de touringcarsector. In dit artikel kijken we terug op het 50-jarig bestaan van busmaatschappij Tensen uit Soest en haar rol binnen en vanuit Baarn.

door René van Hal

### Wat er aan vooraf ging

Al in 1874 werd in Baarn een station in gebruik genomen aan de nieuwe spoorverbinding tussen Amsterdam en Amersfoort, de zogenaamde Gooilijn, aangelegd onder de verantwoordelijkheid van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM of HSM). Voor de inwoners van Baarn een mogelijkheid om interlokaal te gaan reizen. Ook inwoners vanuit Soest konden hier gebruik

van maken, zij kwamen dan vaak lopend vanuit Soest naar dit station bij het Amaliapark. Vanaf 1895 kon hiervoor ook gebruik worden gemaakt van de paardentram, die een verbinding onderhield tussen station Baarn - langs Paleis Soestdijk, hotel Trier, Nieuwerhoek en via de Rijksstraatweg verder tot aan de Oude Kerk - en de remise van de paardentram aan de Torenstraat. In 1898 werd het spoorwegnet uitgebreid met een nieuwe verbinding



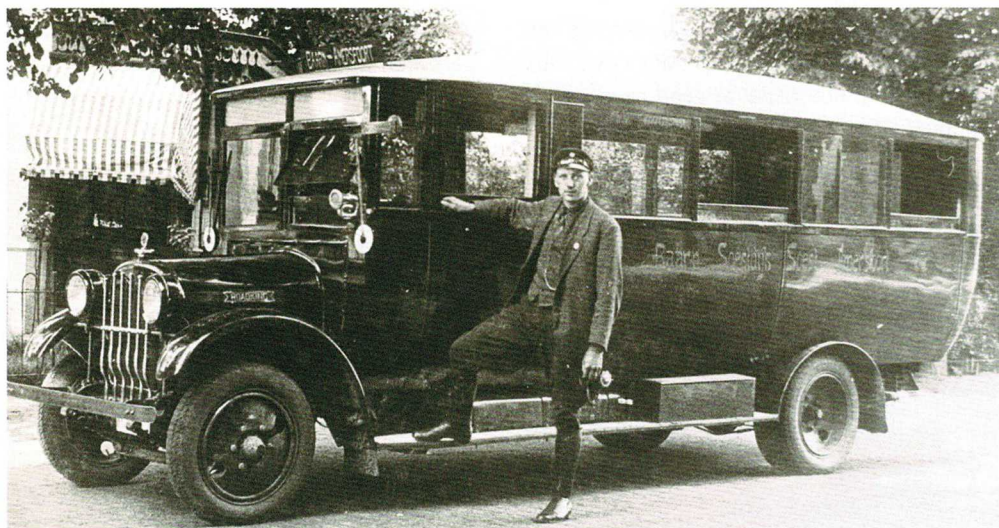
1922-1924: De wagon van de paardentram getrokken door een T-fordje (coll. HKB).

tussen Utrecht (via Soest) en Baarn, de zogenaamde Stichtse Lijn. Omdat deze spoorlijn is aangelegd door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) had deze trein nog geen eindpunt op het toen al bestaande station Baarn, en werd er een eigen eindstation (buurtstation) gebouwd. Thans is dit station in gebruik als restaurant De Generaal. HIJSM gaf namelijk geen toestemming aan NCS om het station aan de noordzijde van het spoor te gebruiken. Pas nadat beide spoorwegmaatschappijen opgingen in de Nederlandse Spoorwegen (NS) en het spoor in 1948 geëlektrificeerd werd, kreeg de Stichtse Lijn het eerste station Baarn als eindpunt.

Deze nieuwe treinverbinding van de NCS betekende wel dat het vervoer per paardentram tussen Soest en Baarn sterk terugliep en de exploitatie onder druk kwam te staan. Toch wilde de NCS deze paardentramverbinding niet op-

heffen en nam de exploitatie ervan zelfs vanaf 1900 over. Maar dit bleek niet voor lang, want in 1915 kwam het in handen van de gemeente Soest die het Gemeentelijk Trambedrijf Soest oprichtte. De frequentie van de ritten werd opgevoerd naar zo'n 12 per dag v.v. In 1922 werden de paarden vervangen door T-Fords en twee jaar later werd deze 'paardentramverbinding' zelfs helemaal opgeheven, toen de firma Johan van Geerenstein bussen ging inzetten voor het personenvervoer tussen Soest en Baarn. Daarmee was deze verbinding gepri-vatiseerd en had je voor 40 cent een retourtje Baarn-Amersfoort.

Ook in die tijd had de vervoerder een vergunning nodig, die door de provincie moest worden afgegeven. Al eerder was Van Geerenstein gestart met een busverbinding tussen Soest en Amersfoort. Met de overname van de voormalige paardentramverbinding kon een nieuwe



*Omtrent 1935: Lijndienstbus Baarn-Amersfoort met chauffeur (coll. Prentenkabinet Soest).*

route tussen Baarn via Soest naar Amersfoort geïntroduceerd worden. Deze route werd gereden met zogenaamde omnibussen en tot de Tweede Wereldoorlog hadden deze een capaciteit van maximaal 34 zitplaatsen.

Eind jaren 1920 vestigt de heer W.C. Tensen zich in Soest, nadat hij een vermogen had verdiend tijdens zijn verblijf in Amerika. Hij had daar een boerderij/ranch met paarden gehad. Uit verhalen was van W.C. (Bill) Tensen bekend dat hij zelfs de wildste paarden wist te trainen. Hij verbond zich aan busonderneming Van Geerenstein en voerde de directie. De heer Joh. van Geerenstein verkocht in 1930 zijn onderneming aan Tensen, en verhuisde zelf naar Apeldoorn waar hij een touringcarbedrijf startte. Vanaf dat moment gaat de Soester busonderneming verder onder de naam W.C. Tensen en de bussen kregen direct de herkenbare robijnrode kleur.

### Periode 1930-1945: de opbouw

De frequentie van de buslijn Baarn-Amersfoort kwam uit op 15 ritten v.v. doordeweeks en in het weekend enkele ritten minder. Die dienstregeling was afgestemd op de vertrek- en aankomsttijden van de treinen in Baarn (en ook van de treinen in Amersfoort).

Vanaf 1933 werd er door Tensen een nieuwe buslijn geopend tussen Soestdijk en Soesterberg, zodat vanuit Baarn in Soest (bijvoorbeeld op Nieuwerhoek) kon worden overstapt op deze route. In Soesterberg was er de mogelijkheid om vervolgens weer over te stappen op een route naar Utrecht die door de NBM werd gereden.

In de jaren '30 werd er ondanks de crisisjaren veel geïnvesteerd in nieuwe bussen met voor die tijd natuurlijk die kenmerkende neus waar-

onder de motor zat. Tot vlak na de oorlog werd gereden op benzine, pas daarna reden de bussen op diesel. Tensen had al vroeg gekozen voor VOLVO-motoren, wat het bedrijf tot het einde van het bestaan heeft volgehouden en waarmee het redelijk uniek was in Nederland. Het waren betrouwbare motoren en doordat deskundig personeel zelf het regulier en groot onderhoud verzorgde, had de onderneming weinig last van uitval. Tensen koos trouwens al snel voor een combinatie van lijndienstvervoer en touringcarvervoer. Bekend waren de dagtochten die werden georganiseerd naar bijzondere evenementen of bijzondere plaatsen. Voor een dagtocht naar Valkenburg of Westerbouwing bij Arnhem (een bekende toeristische plek in die tijd) betaalde je in de jaren '30 f 4,50. Ook vanuit Baarn werd daarvan volop gebruik gemaakt.

Vanaf 1939 kreeg ook Tensen te maken met de gevolgen van de oorlog in Europa. Bussen werden gevorderd, waardoor de totale buscapaciteit afnam, maar ook voertuigonderdelen en brandstof waren niet zo makkelijk meer te verkrijgen. Alle middelen werden ingezet om de lijndiensten in stand te houden. Toch ontkwam ook Tensen niet aan het aanpassen van de dienstregeling. Enkele bussen moesten daarbij wel worden omgebouwd om ze onafhankelijk te maken van de conventionele brandstof. Er werd een systeem van niet-gecomprimeerd lichtgas toegepast om de bussen te laten rijden. Daartoe werd een grote gasballon meegenomen (als aanhanger of op het dak geplaatst). De omvang van een dergelijke ballon was net genoeg om de route Amersfoort-Baarn te kunnen rijden. Het vullen van de ballon kostte zo'n 20 minuten waarna de volgende rit weer kon worden gemaakt.



*Vlak na de oorlog een Tensenbus links bij station Baarn (coll. HVS).*

Naast de busdienst van Tensen was er vanaf 1931 ook vanuit Baarn een busverbinding met Bunschoten-Spakenburg. Deze werd verzorgd door de Spakenburgse busonderneming J. Dijkhuizen.

### Periode 1945-1955: herstel gevolgen van de oorlog

Het door de oorlogsperiode gehavende wagenpark moest na de oorlog op peil worden gebracht. Vanaf 1946 werd de dienstregeling alweer op het vooroorlogse niveau geboden. Dit ging nog even ten koste van het touringcar- en groepsvervoer, omdat Tensen alle beschikbare capaciteit voor de lijndiensten moest inzetten. De frequenties van verschillende lijnen werden in de loop van de jaren verhoogd, waarbij ook de lijn van Soestdijk-Soesterberg naar Baarn werd doorgetrokken zodat overstappen niet meer nodig was.

Om de strijd aan te binden met de grotere busondernemingen (vaak van de overheid) werd een samenwerking met andere particuliere vervoerbedrijven aangegaan: de Eerste Stichtse Vervoer Ondernemingen (SVO), later

opgegaan in de Stichting Coördinatie Autovervoer Personen (CAP). Van die organisatie maakte ook de Spakenburgse busonderneming J. Dijkhuizen deel uit, die dan nog steeds de route Baarn-Bunschoten viceversa verzorgt. De buslijnen krijgen nummers: 37 voor de lijn Baarn-Amersfoort en 38 voor de lijn Baarn-Soesterberg. Er wordt ook vanaf Baarn een nieuwe lijn nummer met 39 in gebruik genomen, deze rijdt de route Baarn -Hooze Vuursche-Lage Vuursche-Pijnenburg-Hees-Soest (Eikenlaan). Het aantal ritten per dag is weliswaar beperkt, maar het geeft wel antwoord op een dringend verzoek vanuit de gemeenschap in Lage Vuursche om op het openbaar vervoer aangesloten te worden. De gemeente Baarn had daarvoor de nodige druk bij Tensen uitgeoefend.

De samenwerking tussen de particuliere busmaatschappijen kwam niet alleen tot uitdrukking door een speciaal CAP-bordje aan te brengen aan de bushaltes, maar ook door de gezamenlijke uitgave van boekjes met de dienstregelingen en het aanbieden van ge-



*(coll. HVS)*



1956: NBM en Tensen bij station Baarn na samenwerking op de rit Baarn-Utrecht (foto: Jos Voerman).

zamenlijke dagkaarten voor bepaalde gebieden. Er bestonden verder wisselende samenwerkingsverbanden, zoals met bedrijven als Neffens Amersfoort en de NBM, die niet bij de CAP waren aangesloten.

Het busvervoer van Tensen onderscheidde zich van andere ondernemingen door de aanwezigheid van conducteurs op de lijnen. Het is nog steeds een tijd waarin de busbedrijven niet gesubsidieerd werden en ze met moeite de exploitatie rond kunnen krijgen. Op de inzet van conducteurs werd als eerste door veel vervoerders bezuinigd. Alleen Tensen stelde dit nog even uit. Enerzijds om tijdens de spits de dienstregeling te halen (het werd steeds drukker op de weg), anderzijds als extra mogelijkheid om de relatie met de passagiers te versterken. De conducteur had namelijk altijd wel tijd voor een praatje tijdens de ritten.

### Periode 1955-1960: heroriëntatie

Een verdere samenwerking met de NBM zorgt er vanaf 1955 voor dat de route Baarn-Soesterberg (lijn 37) werd verlengd naar Utrecht. Tensen en de NBM verzorgden afwisselend deze route. Daardoor verschenen in Baarn ook NBM-bussen op het Stationsplein. Tegelijkertijd werd de route van Amersfoort-Baarn verlengd naar Hilversum en omgenummerd naar lijn 10. Als gevolg van deze samenwerking moesten lijnen een ander nummer krijgen om te voorkomen dat voor verschillende lijnen dezelfde nummers werden gebruikt in de regio.

Doordat de NBM de buslijn Hilversum-Lage Vuursche-Zeist opende, kwam de lijndienst vanaf Baarn via Lage Vuursche naar Pijnenburg en Hees te vervallen. Daarvoor in de plaats kwamen wel twee nieuwe lijnen, te weten

lijn 11 van Baarn-Soestdijk-Soest-Zuid-Hees v.v. en lijn 13 Baarn-Soestdijk (Nieuwerhoek)-Pijnenburg v.v. met een overstapmogelijkheid voor de buslijn Hilversum-Lage Vuursche-Zeist.

Het station Baarn was daarmee een busknooppunt geworden voor de regio en het Stationsplein werd daarop aangepast om de verschillende lijnen een eigen, voor de passagiers herkenbare, opstapplek te kunnen geven. Op de bussen zelf worden nu naast de eindbestemming ook de lijnnummers opgenomen. In de eerste jaren maakt men nog wel eens gebruik van een bordje linksachter de voorruit.

Lijn 13 van Baarn naar Pijnenburg bleek een



1971: NBM en Tensen bij station Baarn (coll. Hovestad-Tensen).

uiterst zwakke verbinding en is na enkele jaren dan ook verloren gegaan, waarmee de overstapmogelijkheid vanuit Baarn naar Lage Vuursche bij de Ernst Sillem Hoeve kwam te vervallen. De samenwerking tussen Tensen en Dijkhuizen uit Spakenburg krijgt verder gestalte. Omdat Dijkhuizen uit godsdienstige overwegingen niet op zondag rijdt, vult Tensen dit gat - op aandringen van de Rijksinspectie - met de lijn Spakenburg-Amersfoort. Ook bij een tekort aan capaciteit worden bussen van Tensen op de lijnen van Dijkhuizen ingezet.

Uiteindelijk neemt Tensen busonderneming Dijkhuizen in 1959 over en verschijnen ook op de buslijn 37 Baarn-Spakenburg v.v. de rode bussen. De exploitatie van deze lijn is door de jaren heen nooit winstgevend geweest, maar verbond wel de plaatsen in de regio.

### Periode 1960-1980: van bloei naar verkoop

De beginjaren '60 waren de bloeijaren van Tensen. Niemand kon toen bevroeden dat aan het eind van dat decennium overheidssteun onontbeerlijk zou worden. Door bij het vaststellen van de dienstregeling zo economisch mogelijk om te gaan met de inzet van de beschikbare lijnbussen, kan in 1962 een start gemaakt worden met een stadsdienst door Baarn. Vanaf het station Baarn wordt gereden naar de westelijk gelegen Diepenbroeklaan maar de rit kronkelt wel door het oostelijk gedeelte van Baarn. Deze route heen en terug wordt binnen 25 minuten gereden, waardoor de bus aansluitend weer op een andere lijn kan worden ingezet.

De landelijke wetgeving rondom dienst- en rusttijden, en de CAO-regelingen zorgden ervoor dat de kosten van het busvervoer stegen. Het gebruik van de bus nam tegelijkertijd af, omdat steeds meer mensen over een eigen auto beschikten. Dit is de reden dat de Rijksoverheid een subsidieregeling ontwikkelt om het busvervoer nog financieel mogelijk te maken. Volgens Tensen en andere kleine ondernemingen hadden die regelingen een willekeurig karakter, omdat de overheid van mening was dat de kleinere bedrijven zich beter konden laten overnemen door de grotere.

Voor de kleine particuliere ondernemingen zoals Tensen werd het steeds moeilijker om financieel gezond te blijven, temeer daar

ook de touringcarsector in de periode vanaf 1970 het moeilijker kreeg, en het groepsvervoer waar Tensen ook sterk in was terugliep. Verschillende particuliere busondernemingen worden successievelijk door de grote jongens overgenomen, waarmee ook een einde komt aan de samenwerking binnen de CAP.

Een laatste stap die de doodsteek betekende voor de kleine particuliere streekvervoerders was wel de invoering van de strippenkaart in 1980, waardoor Tensen voor het busvervoer volledig afhankelijk werd van landelijke afspraken over de verdeling van de opbrengsten. De kleine ondernemingen vonden dat ze onderbedeeld bleven. Dat alles leidde er uiteindelijk toe dat in 1979 de familie Tensen het onvermijdelijke maar wel moeilijke besluit nam om de onderneming aan de NS te verkopen, waar-

mee het personeel baanzekerheid werd geboden. De chauffeurs en onderhoudsmedewerkers kregen een functie aangeboden bij de VAD dan wel Centraal Nederland. Verschillende chauffeurs, met name die van de touringcars, kozen ervoor om naar andere ondernemingen over te stappen als De Gooilander (later Beuk). Het vervoersgebied dat door Tensen werd verzorgd werd vanaf 1980 opgedeeld onder Centraal Nederland (CN), de opvolger van de NBM nadat deze gefuseerd was met Maarse & Kroon uit Aalsmeer en de Veluwse Autodienst (VAD) in Apeldoorn. Alle bussen gingen naar de VAD en kregen in de loop van 1980 de gele kleur. Voor Baarn betekende het dat zowel CN als de VAD vanaf station Baarn het busvervoer gingen verzorgen: CN richting Soest en Hilversum, de VAD richting Spakenburg.



1979: het laatste jaar met rode bussen op het Stationsplein in Baarn.

## Hecht en warm familiebedrijf

Een periode van 50 jaar vervoer door de bussen van Tensen werd daarmee afgesloten. Een bijzondere periode zoals uit de vele reacties van de passagiers blijkt, omdat Tensen een familiebedrijf was waarbinnen de chauffeurs en conducteurs een integraal onderdeel vormden. Zij waren zeer klantvriendelijk ingesteld en een verzoek om tussen vaste haltes uit te mogen stappen werd veelal gehonoreerd. Omdat er veel vaste chauffeurs op de verschillende routes zaten, ontstond er ook een band die verder ging dan het zakelijke. Zij wisten wie met bepaalde routes meereden en wachtten dan ook wanneer een passagier op een laat moment kwam aanrennen. En de passagiers moesten ook niet verrast zijn wanneer de bus onderweg even stopte, zodat de chauffeur naar een toilet kon of een vers kopje koffie kon verorberen dat daar voor hem klaar stond.

De relatie tussen de familie Tensen en al haar medewerkers was warm. De familie was attent bij verjaardagen en andere bijzondere familiegebeurtenissen van haar personeel. Het is dan ook niet vreemd dat in het personeelsbestand veel familieleden zaten, zoals vader en zoon die allebei chauffeur waren. De onderlinge band tussen de chauffeurs was en is eigenlijk nog steeds goed. Tijdens de pauzes zocht men elkaar op, zoals in een ruimte van het VVV-kantoor op het Stationsplein in Baarn. Rob Tensen borrelde ook regelmatig met de chauffeurs in de garage aan het eind van de week om hun ervaringen te horen.

Als afsluiting nog een bijzondere gebeurtenis uit 1974 die niet in dit artikel mag ontbreken. Teun Renes reed met de bus richting station Baarn vanaf De Oranjeboom. Hij moest de altijd nog lastige overweg passeren. Half op

de overweg slaat de motor van de bus af en Teun krijgt die niet meer gestart. De dieseltank was leeg. Snel iedereen uit de bus. De langszijnde trein, die natuurlijk volop in de remmen ging, raakt nog net de voorkant van de bus maar sleept deze niet mee. Geen slachtoffers. De schade bleef beperkt tot bus en trein. En de chauffeur werd sindsdien aangesproken als 'Teun Trein'.



*De bus na de aanrijding in 1974 (coll. HVS).*

## Beeld

Tenzij anders vermeld, afkomstig uit de collectie van de familie Hovestad-Tensen.

## Bronnen

Archief familie Tensen

Berichten uit de plaatselijke en regionale media

Archief Historische Vereniging Soest/Soesterberg (HVS).

