

Van paardentram tot
'de busse van Skutte'
'... en loop'n det dutte'



De 'busse' in de ZAC-revue

De 'busse van Skutte' was in Zwolle zo populair dat hij verscheidene keren in optochten en theatervoorstellingen werd uitgebeeld. Dat gebeurde ook in de Buitensociëteit, waar in 1953 het zestigjarig bestaan van de oude Zwolse sportvereniging ZAC werd gevierd. Op het toneel was toen een aflevering te zien van de roemruchte ZAC-revue die reeds vanaf het begin van de vorige eeuw een van de hoogtepunten in het Zwolse uitgaansleven vormde.

Hoofdthema van deze revues waren dikwijls op het toneel nagebootste reizen naar verre oorden. Schutte's bussen, die iedereen in Zwolle kende, kwamen daarbij goed van pas.

Zo ook in 1953, toen een gezelschap ZAC-ers werd uitgezwaaid door Jo van Ittersum (rechts), destijds een bekende Zwolse sportman die ook in het amateurtoneel actief was.



(Collectie auteur)

Redactioneel

De 'busse van Skutte': dat verdient een extra dik themanummer. Daar zal iedereen het mee eens zijn. De busonderneming die tussen 1937 en 1982 de stadsdienst onderhield, is dusdanig met Zwolle verweven dat zij bijna net zo'n ikoon van de stad is geworden als de Peperbus. De 'busse van Skutte' liep niet voor niets wel eens mee in de carnavals-optocht. Toen de bekende Zwolse journalist Willem van der Veen dan ook de redactie een volledig manuscript over de geschiedenis van het personenvervoer in Zwolle aanbood, hoefde zij niet na te denken. Het resultaat heeft u in handen. Willem van der Veen heeft zijn tekst voor een groot gedeelte kunnen baseren op de nagelaten aantekeningen van oprichter Herman Schutte en op gesprekken met diens zoon Hans. Ook heeft hij rijkelijk kunnen putten uit de fotocollectie van Schutte. Deze uitgave is een feest der herkenning voor elke rechtgeaarde Zwollenaar. Iedereen heeft wel herinneringen aan de kleine 'citycoaches' die zich door de nauwe binnenstraten persten en hun stationnetje hadden op het Gasthuisplein. Wie heeft niet met bewondering gekeken naar het prachtige Zwolse stadswapen dat Schutte-werknemer Huis in 't Veld steeds zelf achter op de bussen penseelde. En Schutte was meer voor Zwolle dan alleen de uitbater van de stadsdienst; hij organiseerde vanuit de Vechtstraat ook vele busreisjes langs de Rijn. Vele Zwollenaren kochten bij hem een Volvo of DKW, want hij was ook autodealer.

De eerste herinnering van Willem van der Veen aan de 'busse van Skutte' konden dicht bij huis blijven. Vanuit het raam van zijn ouderlijk huis aan de Grote Markt had hij uitzicht op de bushalte. Zijn moeder maakte wel eens een rondje met de stadsdienst als ze wat opgemonderd moest worden. Het hielp altijd. Wij wensen u veel leesplezier tijdens uw rit met Schutte.

Inhoud

Van paardentram tot 'de busse van Skutte' '... en loop'n det dutte'

Willem van der Veen

4

Lijdensweg van verlies en mislukking

10

Zoon van veerman werd busondernemer

19

Slakken in de leiding en bussen in de schaapskooi

28

Gemoedelijke ringlijn waaierde uit naar alle wijken

35

Auteur

50



Omslag: Het Gasthuisplein begin jaren zestig, met de bussen van Schutte. (Collectie Schutte)

Van paardentram tot 'de busse van Skutte' '... en loop'n det dutte'

Willem van der Veen

Als mijn moeder zich verveelde, hoefde ze maar een rondje door de stad te maken om weer in een goed humeur te raken. Dat deed ze door middel van de stadsbus, oftewel 'de busse van Skutte', zoals die door de Zwollenaren werd genoemd. Ze hoefde er nauwelijks de deur voor uit, want Schutte had zich vlak voor ons huis op de Grote Markt verzekerd van een halte.

Het instappen alleen al bezorgde mijn moeder een plezierige gemoedsstemming. Ze zwaaide als zij in dat grijsblauwe koekblik om de hoek van de Luttekestraat verdween. Overstappen hoefde ze niet. Schutte maakte in de jaren veertig en vijftig van de twintigste eeuw altijd hetzelfde rondje. Eén

met de klok mee en één er tegenin. Die noemde hij - met enige trots - lijn 1 en lijn 2.

Na een half uurtje was mijn moeder terug. Verkwikt door de aanblik van al die vertrouwde straten, singels en pleinen, waarvan zij voor de zoveelste maal met voldoening had geconstateerd dat ze nog altijd op dezelfde plek lagen. Kwiek stapte ze uit bij de halte aan de overkant, vlak voor de Hoofdwacht, en stak de Grote Markt over, blij naar ons lachend als we haar door het raam aan zagen komen. Jarenlang heeft ze dat uitstapje volgehouden, totdat ze eind jaren zestig moest verhuizen en er geen bushalte in de onmiddellijke nabijheid van haar nieuwe woning te vinden was.

Vier bussen van Schutte uit het assortiment van vlak na de oorlog (1948). Van links naar rechts: Diamond, Bedford, Mercedes Benz en Stewart. (Collectie Schutte)



Mijn moeder was trouwens niet de enige die vrijblijvende rondjes in de stadsbus maakte. Soms werd ze gezelschap gehouden door knaapjes die door hun moeder op de bus werden gezet om ze een poosje kwijt te zijn. De chauffeurs zorgden er voor dat ze weer bij de juiste halte uitstapten.

De stadsbussen op de Grote Markt vormden een onverbreekelijk onderdeel van het leven in mijn ouderlijk huis. Mijn vader, de ontwerper, tekenaar en kunstschilder Teun van der Veen die altijd voor het raam zat te tekenen en te schilderen, zag ze elk kwartier de markt opdraaien en hun menselijke lading in het centrum van de stad afleveren. Als hij op warme zomerdagen de vensters had opgeschoven, kreeg hij een fikse snuif mee van de blauwe dampen die van de halte beneden opstegen. Nou ja, die konden er nog wel bij... bij alle sigaren die hij toch al rookte. In die jaren was luchtvervuiling nog niet zo'n punt. Tenminste niet voor mijn vader die ondanks zijn gedamp op een paar dagen na negentig werd.

Hij is trouwens een tijdlang verlost geweest van die dieselwalm, toen de halte was verplaatst naar de stoep voor De Harmonie, schuin tegenover ons huis. Het had voor hem nog een ander voordeel. Nieuwsgierig als hij was kon hij op die plek veel beter in de gaten houden wie er zoal uitstapte.

Bindend element

'De busse van Skutte... en loop'n det dutte'. Een ijzersterk rijmende slogan, die alle Zwollenaren boven de veertig kennen als ze tenminste een beetje met het stadsdialect vertrouwd zijn. Schutte heeft 'm niet zelf verzonnen. Maar niemand kan de autobusondernemer van plagiaat beschuldigen. De kreet is door de tijden heen vanzelf ingesleten in het bewustzijn van de Zwollenaren.

De eer van de vondst gaat naar een gelijknamige Zwolse rijwielhandelaar die er in de jaren vijftig mee adverteerde in de 'Blauwvingers', de rubriek van kleine annonces in de *Zwolse Courant*. 'Een fietse van Skutte... en loop'n det dutte' werd daar week-in-week-uit vermeld. Voor deze simpele vorm van vervoer is de slagzin eigenlijk nog kernachtiger. Een fiets loopt immers niet vanzelf. Daar



De stadsbus van Schutte kreeg in 1937 een halte op de Grote Markt vlak voor De Harmonie. (Collectie Schutte)



Diezelfde bus op zijn route die onder meer door de Rhijnvis Feithlaan langs het Sophia Ziekenhuis voerde. (Collectie Schutte)

Duppies sparen om met Schutte op pad te gaan

Herman Schutte heeft zijn busbedrijf door de jaren heen rendabel kunnen houden, doordat hij touringcars bleef exploiteren. Als hij het alleen van de stadsdienst had moeten hebben, zou Schutte's Tours al snel na de Tweede Wereldoorlog naar de ondergang zijn gevoerd. De exploitatie van de stadsbussen kostte elk jaar zoveel geld dat gemeentelijke subsidie een bittere noodzaak was. En zelfs met die - veelal krap bemeten - overheidssteun bleek overleven moeilijk genoeg. Herman Schutte was een vindingrijk man die handelsgeest paarde aan liefde voor het vak. Het liefst was hij bezig met het organiseren van reizen. Dat zijn garage daarnaast ook nog het dealerschap van enkele gerenommeerde merken van personenauto's, zoals DKW - later Audi - en Volvo, kon uitoefenen, was een impuls extra om de verliezen van de stadsbussen op te vangen. Maar de touringcars bleven zijn troetelkinderen. Ze vormden een extra steun bij de opvang van de verliezen en dienden ook als reserve, wanneer stadsbussen door mankementen uitvielen of bij onverwacht extreme drukte.

Bovendien kon Herman Schutte er zijn gevoel voor show en feestelijk vertoon mee uitleven. De grote zaal van de Buitensociëteit kwam er zelfs aan te pas om mensen met zijn touringcars mee te laten reizen. Daar waren in de jaren vijftig en zestig drukbezochte actie-avonden te beleven om potentiële reizigers aan het sparen te krijgen. Er werden films gedraaid, er traden artiesten op en als de stemming er goed inzate hief de hele zaal op de wijs van een toentertijd bekende melodie, gespeeld door de in Zwolle roemruchte pianist Chris Backers, een speciaal voor deze gelegenheid geschreven lied aan:

's Winters spaart men een duppie of wat
en 's zomers gaan we met Schutte op pad.

En waar gingen die Zwollenaren in zomerse tijden dan wel allemaal met Schutte's Tours naar toe? Het begon met dagtochten naar bekende Nederlandse oorden als Scheveningen, Zandvoort en Valkenburg. Spoedig kwamen daar Duitse steden bij, zoals Keulen en Düsseldorf. Doordat de mensen het wat ruimer kregen en de reislust steeds meer toenam, konden meerdaagse reizen niet uitblijven. De bussen van Schutte werden in Parijs gesignaleerd, in het Zwarte Woud, in Normandië of zelfs aan het Gardameer.

Schutte's Tours bewoog zich ook op charitatief terrein. Het bedrijf begon in de jaren vijftig een kledingactie, bestemd voor de in grote getale uit het voormalige Nederlands-Indië naar Nederland gekomen Ambonezen, later Molukkers genoemd.

Het was niet alleen pleziervoer, waarvoor de touringcars werden ingezet. Direct na de bevrijding vervoerde Schutte dagelijks al arbeiders naar de Noordoostpolder, waar het nieuw gewonnen land ontgonnen moest worden. Een minder voor de hand liggend karwei in de naoorlogse jaren was elke week het vervoer van... houthakkers naar het Zwarte Woud. Bussen vol gespierde kerels die voldeden aan de kolossale behoefte aan hout bij de wederopbouw van het door oorlog geschonden West-Europa. De wegen waren in die tijd nog zó slecht en het materiaal zó gebrekkig dat de bussen er twee dagen over deden.

Heel ander busvervoer kwam in de naoorlogse jaren ten goede aan de jeugd. Dagelijks reden touringcars met leerlingen naar de Buitenschool in Herfte en de BLO-school bij de Weteringbrug.



In de jaren na de Tweede Wereldoorlog maakte Schutte reclame voor zijn touringcars met door bedrijfsschilder Huis in 't Veld prachtig beschilderde reclameborden, hier met op de achtergrond een - vrije - weergave van de Rijn bij Koblenz. (Collectie Schutte)



komt menselijke energie aan te pas. De bussen van die andere Schutte liepen tóch wel, elk kwartier, dag-in-dag-uit. En dat maar liefst vijfenveertig jaar achtereen. Voor zover bekend is het in ons land een unicum dat een particulier ondernemer zo lang een stadsdienst met autobussen onderhouden kon.

Deze geschiedenis van het openbaar vervoer in Zwolle wordt dan ook voor een groot deel het verhaal van Herman Schutte, een man met lef, kunde en zakelijk inzicht. Hij was nog maar zevenentwintig jaar toen hij in 1937 aan het waagstuk in Zwolle begon. Het mag een mirakel heten dat een jeugdig, onervaren manspersoon uit het IJsseldorp Olst wél slaagde, waar andere, aanzienlijk

grotere ondernemers het voordien in Zwolle hadden laten afweten.

Het lukte hem ook nog zijn splinternieuwe busbedrijf - zeker niet ongeschonden, maar toch redelijk heelhuids - de Tweede Wereldoorlog door te slepen. Ondanks de niet geringe kwetsbaarheid. Want als er één artikel roofgoed voor een vijandelijke krijgsmacht betekent, dan zijn het wel middelen van vervoer. Die belevenissen in de oorlog vormen een verhaal apart in het hier volgende Schutte-epos.

Na de bevrijding bouwde Herman zijn bedrijf uit tot een meestal feilloos lopend apparaat dat in vijfenveertig jaar - zeer ruw geschat - een mensen-

Het Gasthuisplein werd in 1959 de eerste speciale overstaphalte. (Collectie Schutte)

In 1949 kon Schutte het voormalige schoolplein van de BLO-school aan de Vechtstraat als parkeerplaats voor bussen in gebruik nemen. (Collectie Schutte)



Het reisbureau(tje) van Schutte's Tours in de Vechtstraat, jaren zestig. (Collectie Schutte)



massa van zeker tienmaal de Nederlandse bevolking naar zijn plaats van bestemming heeft gebracht.

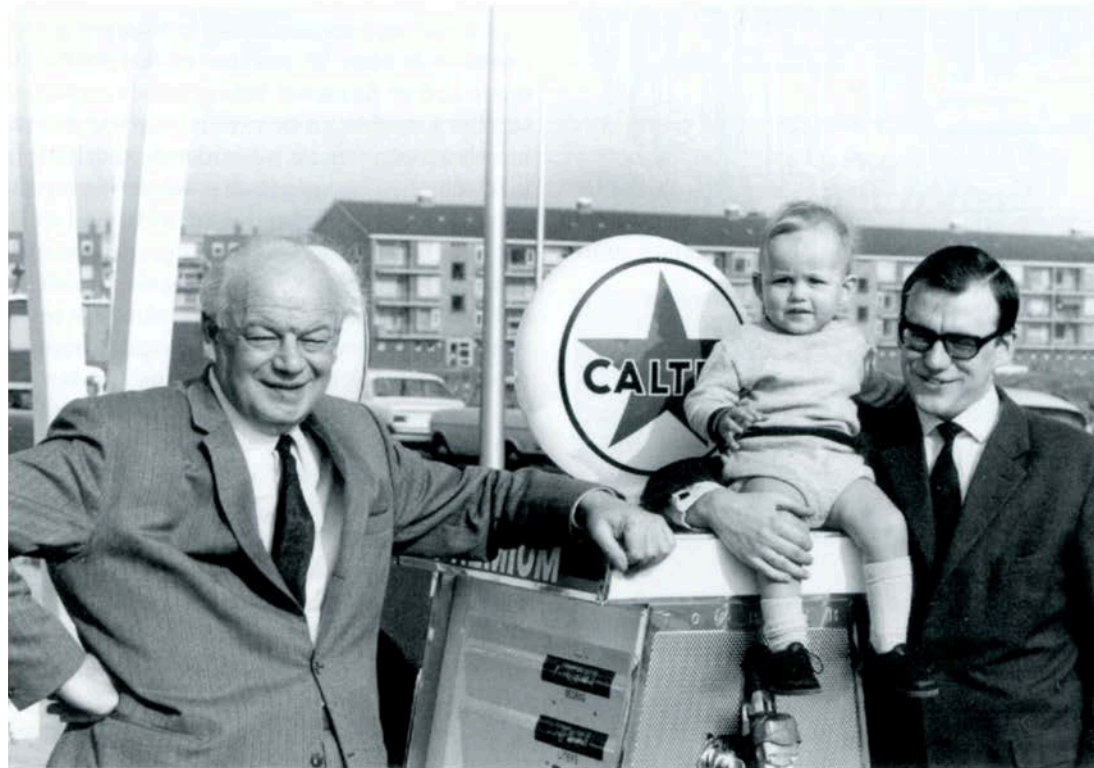
Schutte kon dit doen doordat hij een handige cijferaar was en over veel energie en zakelijk inzicht beschikte. Maar bovenal omdat hij hartstochtelijk van zijn vak hield. 'Met mensen op reis gaan. Dat is het liefste wat ik doe' liet hij zich in het begin van zijn carrière ontvallen. Dit was ook een belangrijke reden waardoor hij door de jaren heen zijn bedrijf rendabel kon houden. Schutte's Tours steunde op twee pijlers. Van de eerste - die van het openbaar vervoer - was de constructie financieel gezien de meest onzekere, voornamelijk door de invloed van het openbaar bestuur. De tweede pijler leverde meer zekerheid, het zogenaamde 'pleziervoer': touringcars, reizen organiseren enzovoorts.

Toen Herman Schutte in de zomer van 1937 nog maar net in Zwolle begonnen was, liet hij zijn gloednieuwe bussen showrijden in de optocht van Koninginnedag, destijds nog op 31 augustus. Nieuwsgierig mengde hij zich bij de Sassenpoort onder het Zwolse publiek om een indruk te krijgen wat men van zijn rijdend bezit vond. 'Wat een prachtig materiaal!' hoorde hij omstanders zeggen. Schutte zwol van trots, maar hij kreeg onmiddellijk een koude douche. 'Maer ij giet er vast met nōor de bliksem' liet zo'n typisch Zwolse cynicus er op volgen.

Herman Schutte heeft het hoofd boven water gehouden. Niet in het het minst door relativerende nuchterheid. 'Als het regent is het mooi weer' verkondigde hij te pas en te onpas. Ja, voor hém... De bezetting van zijn grijsblauwe stadsbussen voer er wel bij. Maar, weer of geen weer, ze vormden al die jaren een bindend element in het Zwolse stadsleven.



*In de carnavalsoptocht:
'een busse van Skutte en
loop'n det dutte'.
(Collectie Schutte)*



*Drie generaties Schutte
in 1968. Links: Herman,
rechts: zoon Hans die
hem begin jaren zeventig
zou opvolgen. Klein-
zoon mocht mee naar
de opening van een
nieuwe Schutte-vestiging,
een benzinstation annex
quick-service aan de Van
Wevelinkhovenstraat bij
de Stilo-sport-hal. (Collectie Schutte)*

Lijdensweg van verlies en mislukking



De paardentram op de Luttekstraat rond 1900, zoals hij in 1980 werd verbeeld door Han Prins. (Uit: 'Ach Lieve Tijd' nr 8, Zwolle 1980)

Voordat Herman Schutte in 1937 Zwolle met zijn bussen verblijdde, kende de stad al meer dan een halve eeuw openbaar vervoer. Het begon in 1885 met de paardentram die vierendertig jaar lang dagelijks - behalve op zondag - door een aantal Zwolse straten sukkelde. Een trammetje met één scharminkelig paard ervoor... dat ging niet hard. Het gemoedelijke voertuig onderhield in wandeltempo verbindingen tussen Grote Markt, Beestenmarkt (nu Harm Smeengkade) en respectievelijk het Katerveer, het spoorstation en het Sophia Ziekenhuis in de Rhijnvis Feithlaan.

Wie haast had en bijvoorbeeld de trein moest halen, deed er beter aan op eigen benen te vertrouwen. Bovendien was er geen sprake van een stipte dienstregeling. Er waren zelfs geen vaste haltes. De trambestuurder zette zijn knol in beweging als het zo uitkwam en stopte als ergens iemand de wens te kennen gaf in te willen stijgen.

Ter verlevendiging van het stadsbeeld was de paardentram wel een aanwinst. Er werd gereden met sierlijke rijtuigen, fleurig geschilderd in roodbruine en blauwe tinten met kleurige biezen. Ook hadden zij na korte tijd reeds reclame-opschriften, want elk financieel extraatje werd dankbaar aangegrepen.

De paardentram was in 1885 in het leven geroepen door de heren H. van Dun en A.R. Kroes. De eerste had er financieel belang bij als exploitant van het Katerveer en de tweede wist hoe de rails moesten lopen, omdat hij eerder de gasleidingen in Zwolle had aangelegd. Het waren 'groefrails' die in de straat verzonken waren, zodat ze al spoedig door de Zwolse bevolking 'geuties' werden genoemd. Jarenlang werden ongeveer honderduizend mensen per jaar vervoerd, maar in de twintigste eeuw werd dit aantal steeds minder door de opkomst van rijwiel en auto. Steeds meer Zwollenaren hadden zich zo'n nieuwerwetse fiets aangeschaft en reden de enkele passagier op de oude sukkelaar lachend voorbij, al moesten ze uitkijken om niet met de wielen in de 'geuties' te belanden, want dat bleek levensgevaarlijk.

Alleen als de voetbalclub ZAC 's zondagsmiddags op haar terrein aan de Oude Veerweg een belangrijke wedstrijd speelde, was de tram vaak zo vol dat de mensen in trossen aan de buitenkant hingen.

De vroegere stadsarchivaris Berkenvelder vertelde een anekdote over de steeds afnemende belangstelling voor de paardentram. Zwollenaren



De paardentram wacht op passagiers bij het station. Gasten die in Zwolle in een van de hotels hadden gelogeerd, werden in de ochtend na het ontbijt met paard-en-wagen (links voor de ingang) naar het station gebracht. Op de voorgrond links een employé van de gemeentelijke reinigingsdienst met kar. (Collectie G. Oostingh)



De paardentram passeert de vrijdagmarkt op Grote en de Melkmarkt. Deze foto werd gemaakt door de bekende Zwolse industrieel G.J. Wispelweij die in zijn rijetijd een verdienstelijk fotograaf was. (Foto G.J. Wispelweij, collectie HCO)

die. Zo scheutig was de gemeente niet. Ze vond het op het stadhuis al erg genoeg dat ze niets te zeggen hadden over de dienstuitvoering.

Kort nadat hij was begonnen kreeg Van Til een concurrent bij. Een zekere J. Pek, autoverhuurder uit een Zuid-Hollands dorp, begon eveneens met een busje te rijden. Maar al gauw werd het hem duidelijk dat hij zich glad op Zwolle haalde. Na een paar maanden zocht hij sneller weer zijn heil in het westen.

Van Til slaagde er maar niet in op regelmatig tijden te rijden. Hij maakte bepaalde tijdstippen per advertentie in de krant bekend, maar hij hield zich er slecht aan. Het kwam neer op ongeveer tien ritten per dag van 's morgens acht tot 's avond negen uur. Een ritje van het ziekenhuis naar het station of van de Grote Markt naar de Veeralle kostte 12,5 cent. Voor het traject Wipstrik-Veeralle of Grote Markt-Katerveer moest men het dubbele, een kwartje, neertellen. Gezien de geringe verdiensten uit die jaren - de helft van de menselijke beurt - nauwelijks twintig gulden in de week waren die prijzen bepaald pittig te noemen.

Van Til kreeg er in 1926 weer een concurrent bij. De garagehouder Raukopf zag openbaar vervoer als een aardige bijverdienste, maar hij misrekenend zich zozeer dat hij het spoedig moest opgeven en er zelfs failliet aan ging.

Door de steeds stijgende kosten - benzineprijzen en onderhoud - ging het met Van Til ook niet goed. Een lichtpuntje was dat de provincie Overijssel hem in 1927 vergunning verleende voor een busdienst naar het Katerveer, voor Zwolle de enige toegangspoort naar het westen en zuiden. Provinciale vergunning was vereist voor een busverbinding tussen twee gemeenten. En het Katerveer lag immers in Zwollerkerspel.

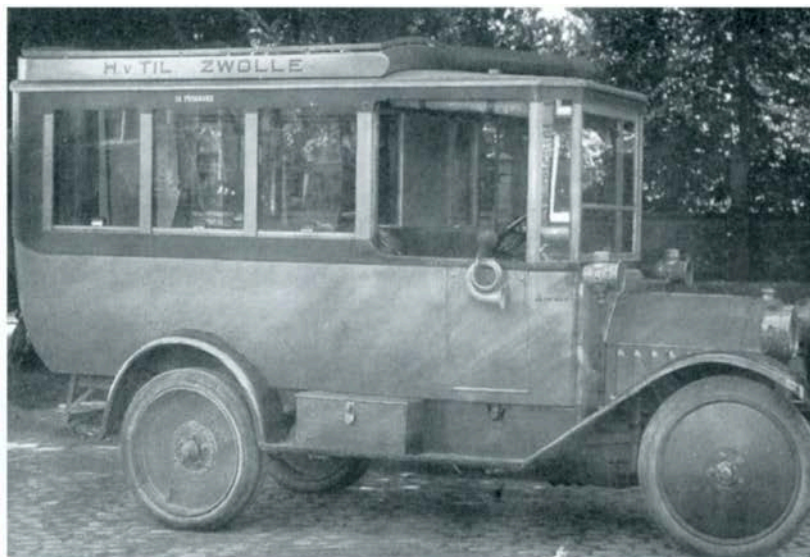
Desondanks hield Van Til het niet lang meer op eigen benen vol. Hij klopte bij de gemeente aan voor subsidie. Het stadsbestuur weigerde, maar vertelde er niet bij dat het eigenlijk best blij was dat het op deze gemakkelijke manier van Van Til af kon komen. De heren waren verre van tevreden over diens opvatting van een dienstregeling. Van Til begreep de hint en staakte de dienst in oktober 1927.

Vreemd

De magistraten gingen er toen maar eens goed voor zitten om te bedenken hoe die lokale busdiensten in het vervolg geregeld konden worden. Merkwaardig genoeg verzonnen ze een soort van negatief vergunningstelsel. Bij verordening werd het vanaf 1928 voor iedereen verboden(!) om een autobusdienst binnen de gemeentelijke grenzen te exploiteren. B en W konden echter van dit verbod ontheffing verlenen...

Het allervreemdste was dat het gemeentebestuur zelf zich niet aan zijn eigen verordening hield. Reeds een maand voordat deze was aangenomen, had B en W al een voorlopige toestemming voor een stadsdienst gegeven aan de Rotterdamse importeur van autobussen, A. Donckers. Deze begon op 1 april 1928 met de lijn station-centrum-eind Wipstrikerallee.

Het leek warempel op een echte stadsdienst van die Eerste Zwolsche Autobus Onderneming (EZAOD), zoals de Rotterdammer zijn Zwolse bedrijf had genoemd. Elke tien minuten reed er een bus, van 's morgens zeven tot 's avonds negen.



Ook op zondag. Dan reed de eerste om negen uur.

De tarieven waren aanzienlijk lager dan die van Van Til. Een stadsrit kostte tien cent en een 'kort traject' 6,5 cent. Al spoedig kwam er ook een traject naar de Veerallee en het Katerveer, gevolgd

De eerste echte stadsbus uit 1923 van H. van Til. Het was een Fiat-busje waarin twaalf personen konden. Een grote claxon aan de buitenzijde van het portier moest het publiek waarschuwen. (Collectie Jo van Til)



De Katerveerpont omstreeks 1928. De provincie Overijssel verleende Van Til in 1927 vergunning voor een busdienst naar het Katerveer, voor Zwolle toentertijd de enige toegangspoort naar het westen en zuiden. Provinciale vergunning was vereist voor een busverbinding tussen twee gemeenten. En het Katerveer lag immers in Zwollerkerspel. (Collectie HCO)

In 1928 begon de Rotterdamse ondernemer Donckers in Zwolle met zijn EZAOD, oftewel 'Eerste Zwolse Autobus-onderneming'. Dit is bus 1 (op de lijn station-Grote Markt-Katerveer) die hier van de Nieuwe Havenbrug de bocht naar de Emma-wijk neemt. (Collectie Van Lanschot Hubrecht)



door een lijn van het station naar de Pierik. De routes hadden allemaal hun eigen kleur die aangegeven werd door bordjes aan voor en achterkant

van de bussen. Rood was de Wipstrik, geel Katerveer en groen Pierik.

De stadsbussen hadden vaak met moeilijkheden te kampen op de smalle Zwolse straten die ook niet overal zo glad bestraat waren als tegenwoordig. Daar kwam bij dat de mensen niet aan snelverkeer waren gewend. Het grote publiek had een gebrekkige kennis van verkeersregels en het langzame verkeer - paard-en-wagens, handkarren - bezorgde de buschauffeurs dikwijls problemen.

Ook waren er specifieke knelpunten, zoals bij het eindpunt van de lijn naar de Wipstrik. Daar, bij de uitspanning van Kogelman op de hoek van de Watersteeg (nu Kuyehuislaan), was de weg zo smal dat de bus er nauwelijks kon keren. Dat lukte alleen als de chauffeur met vol gas tegen de dijk van het Almelse Kanaal op reed en de bus dan achteruit in de 'vrij' in de goede richting stadswaarts draaide. Sommige passagiers vonden het prachtig om die manoeuvre mee te maken en zorgden ervoor dat ze bijtijds instapten. Het leek een beetje op een kermisattractie.



Hoog water overstroomt in 1928 de Zwolse straten, maar de stadsbus van de EZAOD rijdt door in de Kerkstraat. Op de achtergrond, aan de overkant van de gracht, ziet men aan het Groot Wezenland de rij herenhuizen die Hardenberg wordt genoemd. (Collectie Schutte)

Weer geldnood

Helaas werd het ook Donckers spoedig duidelijk dat het met een stadsdienst in Zwolle allesbehalve goud was wat er blonk. De belangstelling hield

Eén grote familie

Schutte's Tours was een echt familiebedrijf. En dat gold niet alleen voor de familie Schutte. Door de jaren heen waren er ook heel wat personeelsleden die een familierelatie met elkaar hadden. En als men er eenmaal in dienst was getreden en het naar de zin had, was het geen uitzondering dat men er het pensioen haalde.

Om met de familie Schutte zelf te beginnen: direct na de start van het bedrijf in 1937 en de verhuizing van de Beestenmarkt naar de Vechtstraat belaste Mien, de jonge echtgenote van oprichter Herman, zich met de administratie van de stadsdienst. In 1964 kwam hun zoon Hans in het bedrijf. Hij volgde negen jaar later zijn vader op als directeur. Jaap, een jongere broer van Herman, trad in dienst als chauffeur van touringcar en stadsbus. Begin jaren zeventig kwam ook dochter Mieke Schutte in het bedrijf wel als medewerkster van het reisbureau.

Dan het andere personeel. H. Poppen was jarenlang stadsbuschauffeur; zijn zoon Henk begon in de garage en stapte later ook over op de bus. Seine Koning werkte als stadsbuschauffeur en zijn zoon Andries als plaatwerker / lasser in de garage. Vader en zoon Oosterveen dienden Schutte als respectievelijk personenautoverkoper en busmonteur, vader en zoon Mussche werkten beiden in de garage als monteurs.

Huis in 't Veld had een speciale functie als schilder van de bussen en reclameborden. Diens zoon Hans volgde zijn vader naar de Vechtstraat als stadsbuschauffeur. Een andere vader en zoon bij Schutte's Tours droegen de naam Senz. Beiden deden dienst als chauffeur op de stadsdienst.

Van het gezin Engeltjes werkten zelfs drie leden bij Schutte. Vader en zoon beiden als stadsbuschauffeur en dochter Henny als dienstindeler bij de stadsdienst. Rietje Hermes werkte als telefoniste en haar moeder maakte de kantoren schoon. Roelof Rorije, de zwager van touringcarchauffeur Teun Platenkamp, zorgde er voor dat de bussen er 's ochtends weer spic en span bijstonden.

Huwelijken tussen medewerkers kwamen ook voor. Chauffeur Henk Poppen trouwde met

administratrice Leidy van den Berg, die, nadat de kinderen groot waren, weer in dienst trad bij de afdeling touringcarverhuur / reisbureau. Henny van de Wetering van het kantoor trouwde met Wim Scheffer van het magazijn.

Bij de stadsdienst werkten vier broers Koning: Lammert, Okke, Piet en Jaap, alsmede hun zwager Cock Riksman. Verder de drie broers Gerrit, Willem en Henk Nijkamp, twee broers Kolkman en hun zwager Tuitert.

Eén chauffeur haalde zijn veertigjarig dienstjubiläum. 'Gait' Schreurs reed in totaal niet minder dan zevenenveertig jaar op de Zwolse stadsdienst (ook bij voorgangers van Schutte).

Velen haalden de vijftienvintig jaar bij het bedrijf. Als eersten de bovengenoemde Schreurs alsmede Wever en Schuman. Later volgden nog Koning, Poppen, Van Zuidam, Platenkamp, Huis in 't Veld, Coers, Havers, Masseus, Borgers, van den Berg, De Ruiter en anderen.



Gerrit Schreurs, door iedereen Gait genoemd, was niet minder dan zevenenveertig jaar chauffeur op de Zwolse stadsbus, waarvan achtendertig jaar bij Schutte's Tours. U ziet hem rechts op deze foto. Toen hij in 1975 met pensioen ging kreeg hij een koninklijke onderscheiding, uitgereikt door burgemeester Drijber (midden). Hij wordt hier toegesproken door zijn oude baas Herman Schutte. Geheel links Hans Schutte. (Collectie Schutte)



De stadsbus van Donckers, linksonder, moet stoppen voor een kudde olifanten. De reusachtige dieren hoorden bij een circus dat zijn tent had opgeslagen op de Turfmarkt. De dieren waren per trein aangevoerd, op de laadplaats van het emplacement aan de Deventerstraatweg uitgeladen en werden vervolgens naar de Turfmarkt geleid. Deze foto werd rond 1930 gemaakt vanaf de verhoging van de bekende 'hoge spoorbrug' aan het einde van de Van Karnebeekstraat (destijds Deventerstraat geheten). Op de achtergrond links ziet men dat het rijtje woonhuizen, dat zich nu achter in de Van Karnebeekstraat bevindt, er toen nog niet stond. Dat werd begin jaren dertig van de twintigste eeuw gebouwd. (Collectie auteur)

niet over, waardoor de tienminutendienst al gauw een kwartierdienst werd. En zelfs die kon vele malen niet worden gehandhaafd. Zo kwam het maar al te vaak voor dat de bus op het Stationsplein stond te wachten op het tijdstip dat de voorstelling in de Buitensociëteit afgelopen was, terwijl het voertuig volgens de dienstregeling al lang in de Wipstrik had moeten zijn. Maar ja, de Buitensoos everde Donckers passagiers op - in casu geld. En dat had hij hard nodig. Een beroep op steun van de gemeente bracht hem - voorspelbaar met de ervaringen uit het verleden - nul op het rekest. Zijn geldnood werd zo hoog dat er een tijdelijk beslag op enkele autobussen werd gelegd.

Toch hadden zich inmiddels nieuwe gegadigden gemeld. De belangrijkste was de Dedemsvaartsche Stoomtramweg Maatschappij (DSM),

in de stad bekend als exploitant van een tram- en autobuslijn van Zwolle langs de Dedemsvaart naar Coevorden en Ter Apel. Die DSM trad in contact met Donckers die zich wel graag uit Zwolle wilde terugtrekken. Ook het gemeentebestuur had meer vertrouwen in de DSM dan in de EZAOD en liet de concessie op 5 september 1929 overgaan op de nieuwe gegadigde.

Kleinere bussen

Zo was de stadsdienst in handen gekomen van een grote maatschappij met vele jaren autobuservaring. Maar ook de DSM zou het niet langer volhouden dan vijf jaar, precies het tijdsbestek waarvoor zij een concessie had gekregen. De maatschappij had in overleg met de gemeente nieuwe bussen aangeschaft, die met twintig zitplaatsen

iets kleiner waren dan de grote bakbeesten van de EZAOD. Er werd gereden vanaf de Wipstrikker-allee / hoek Van Galenstraat via het centrum en het station naar de Pierik. In Assendorp werden vier (!) verschillende routes aangehouden.

Korte tijd liep er zelfs een lijntje van de Assendorperstraat via de Sassenstraat rechtstreeks naar de Grote Markt, maar daarvan werd nauwelijks gebruik gemaakt. Ook was er een lijn naar de Veerallee, nu tot aan de Oranje-Nassaulaan. De DSM hield net als Donckers een kwartierdienst aan, behalve naar de Veerallee (om de twintig minuten).

Aanvankelijk was het Zwolse publiek niet zo gelukkig met de DSM, vooral door de vele veranderingen, maar na enige tijd bleek toch dat men de stadsdienst niet graag wilde missen.

Het onbehagen over het niet op tijd rijden bleef echter bestaan, al kon de DSM daar niet veel aan doen. Vooral de bruggen die door de drukke binnenscheepvaart vaak openstonden, veroorzaakten vertragingen. Speciaal de Keersluisbrug over de Willemsvaart (destijds bekend als het drukst bevaren kanaal van ons land) was een

voortdurende hindernis, waardoor men de route naar en van de Veerallee zelden op tijd kon rijden.

Ontevredenheid bleef

Toch leek het eindelijk in orde te komen met de Zwolse stadsdienst, maar het was slechts schijn. De gemeente bleef ontevreden, omdat zij subsidie moest geven en het onbehagen van de DSM was nog veel groter, want met uitzondering van het jaar 1931 gaf de exploitatie een fors verlies te zien. De maatschappij kon het niet met haar andere activiteiten opvangen.

Na de invoering van de autobusdiensten, waarbij de stoomtram alleen maar voor goederenvervoer en massaal personenvervoer in bedrijf bleef, was de financiële toestand wel iets verbeterd maar ideaal was het nog allerminst. Om aan de sterk gestegen kosten het hoofd te bieden, werd het dringend noodzakelijk geacht om de lonen van het personeel met vier procent te verlagen. Een grotere korting werd door het Zwolse gemeentebestuur niet toegestaan.

Het is prijzenswaardig dat de DSM desondanks oog bleef houden voor de behoeften van de



De Zwolse chauffeur Schuman reed in 1930 op een Opel-bus van de Eerste Zwolse Autobus-onderneming. Schuman werkte voor de diverse exploitanten van de Zwolse stadsbusdienst, hij trad in 1937 bij Schutte in dienst. (Collectie Schutte)

bevolking. Het lijnennet werd steeds aangepast aan de zich uitbreidende bebouwing. Maar het bleef sukkelen. Dat werd verder in de hand gewerkt door de grote toename van het aantal taxi's dat de DSM heel wat potentiële klanten afsnoepte. Lijnen werden opgeheven, er kwam een nieuwe halte bij het splinternieuwe openluchtbad, maar al deze maatregelen haalden te weinig uit om de stadsdienst uit de verliezen te helpen. Nadat opnieuw een verzoek om steun bij de gemeente Zwolle op onwil was gestuit, gaf de maatschappij er de brui aan.

Waarschijnlijk heeft het Zwolse avontuur de DSM zelfs de kop gekost. Niet lang daarna droeg zij de exploitatie van al haar lijnen in Overijssel en Drente aan een andere maatschappij over. De naam DSM maakte in en om Zwolle plaats voor die van de EDS, de Eerste Drentsche Stoomtram-maatschappij.

Acht gegadigden!

Eind 1934 verscheen er weer een advertentie in de krant, waarin gegadigden voor de exploitatie van een stadsdienst werden gevraagd. Wie gedacht had dat alle busondernemers in het land nu wel voldoende gewaarschuwd waren voor het slechte vervoersklimaat in Zwolle, moet van verbazing van de stoel zijn gevallen toen bekend werd dat zich maar liefst acht belangstellenden hadden aangemeld.

Het gemeentebestuur gaf uiteindelijk de voorkeur aan streekgenoot A. Hardon, die de autobusdienst Zwolle-Wijhe-Olst-Deventer exploiteerde. Hij wilde zich voor één jaar verbinden, mits hij subsidie kreeg. Rendeerde de stadsdienst naar zijn idee goed, dan was Hardon bereid een nieuw contract voor zes jaar te sluiten, nu zonder subsidie. De Zwolse raadsleden gingen er op een avond in februari 1935 eens goed voor zitten. Het werd laat, maar Hardon kreeg hun fiat. Een paar dagen later nam hij de dienst van de DSM officieel over.

Het wagenpark van Hardon zag er niet slecht uit, de verwachtingen waren optimistisch gestemd, maar het zou slechts twee jaar duren.

Een aantal verbeteringen aan het parcours leverden niet het verlangde rendement op. Een nieuwe lijn vanaf het station via het centrum naar Bollebieste en Schildersbuurt bleek zelfs een totale mislukking. Vaak maakten nog geen vijfendertig mensen per dag gebruik van deze halfuurdienst die dan ook na een maand weer werd opgeheven.

Hardon zat er maar mee. Hij bleef voortsukken, nauwelijks financieel gesteund door de gemeente. Die verleende hem alleen een korting van 450 gulden per jaar op het bedrag aan huur dat de busondernemer verschuldigd was voor het gebruik van gemeentelijke eigendommen. Het zette weinig zoden aan de dijk.

Met ingang van 1 maart 1937 kreeg Hardon nog wel een nieuwe concessie voor twee jaar, maar drie maanden later verklaarde hij plotsklaps dat hij ermee ophield... liever vandaag dan morgen. Wel was hij zo vriendelijk het stadsbestuur de kans te geven een nieuwe ondernemer te vinden. Hardon ging zich verder alleen wijden aan zijn interlokale lijnen Deventer-Zwolle en Deventer-Ommen.

De hoge heren zaten met de handen in het haar. Waar haalden ze zo gauw een gegadigde vandaan? En dat nog wel voor een project dat alle voorgangers verlies en mislukking had gebracht.

Als een deus ex machina in een antiek toneelstuk kwam er een redder in de nood uit de hemel neerdalen. Het bleek een piepjong garagehouder-tje uit Olst dat zich kort daarvoor in Zwolle op de Harm Smeengekade had gevestigd en al een beetje ervaring had in het rijden met touringcars.

Wie was deze waaghals die zich wilde storten in een avontuur dat tot dan toe iedereen nog financiële ellende had bezorgd?

Zoon van veerman werd busondernemer

Het vervoeren van mensen zat Herman Schutte in de genen. Het moet er bij gezegd dat zijn vader Johan het wel heel anders deed. Maar die was ook in een andere tijd begonnen: het begin van de twintigste eeuw, direct na de Eerste Wereldoorlog, toen menskracht nog een belangrijke energiebron in de maatschappij vormde. De veerman Johan Schutte zette zijn klanten over de IJssel met een pont langs een staaldraad. Soms gebruikte hij ook een roeiboortje. Meestal in alle rust, want zoveel haast hadden de mensen toen nog niet. Soms ook in hachelijke omstandigheden, want het kon aardig spoken op de rivier als de wind met stormkracht uit het westen blies. Als eigenaar van het veer bij Wijhe maakte Johan Schutte zijn dagelijkse tochtjes over de IJssel tot 1940, toen hij vrij plotseling overleed.

Als het gezin Schutte het alleen van die veerpont had moeten hebben, zou het een karig bestaan hebben geleid. Maar Johan exploiteerde ook nog een café met drankvergunning aan het begin van de toegangsweg naar het veer. Een strategische plek. Het café leverde hem aanzienlijk meer op dan al dat geroei.

Zoon Herman pakte het in de jaren dertig, ingegeven door de geest van de moderne tijd, heel anders aan. In 1934, vierentwintig jaar oud, begon hij in Olst een winkel in radio's en fietsen. Leuke zaak voor zo'n jonge knaap, maar Herman kon al gauw niet verhelen dat zijn hart toch naar iets anders uitging. Gemotoriseerd vervoer, daar droomde hij van. Naast zijn winkel ging hij zich bezighouden met autoverhuur en een taxidienst. Het telefoonnummer van het bedrijfje werd al gauw een begrip bij de dorpsgenoten: nummer 100. Zoals dat vaak gaat bij jonge, energieke ondernemers: van het één



kwam het ander. De vraag naar gemotoriseerd vervoer werd in de jaren dertig steeds groter. Klanten kwamen bij Herman Schutte informeren of hij ook met bussen kon rijden. Daar vroegen ze hem wat... Zoiets vereiste een investering die grote risico's inhield. Hij sliep een paar nachtes slecht door alle cijfers die in zijn hoofd rond telden. Maar rekenen had hij altijd goed gekund. Hij waagde de stap toen hij de kans kreeg samen met plaatsgenoot Pohlmann een in voortreffelijke staat verkerende bus over te nemen. Spoedig stond het fraaie voertuig van het merk Stewart voor zijn zaak te pronken.

Toen merkte hij dat hij voor dit werk geboren was. Gezelschappen vervoeren, reisjes organiseren, dat vond hij leuk. Schoolreisjes werden een specialiteit. Schoolhoofden kregen een offerte, waarop als extraatje vermeld stond dat geld voor het passeren van tollens en bruggen niet in rekening zou worden gebracht. Reken maar dat zo'n coulante houding bij een volgende keer werd gehonoreerd.

Herman Schutte in 1928 als achttienjarige in zijn eerste baan: leerling-monteur, ook inzetbaar als taxichauffeur, bij garage Meester in Wijhe.

(Collectie Schutte)

Vader Johan Schutte was tot 1940 de veerman van de pont in Wijhe. Als er teveel ijs in de IJssel dreef kon de pont niet varen en zette Schutte zijn klanten over met een roeibootje. (Collectie Schutte)



Naar Zwolle

Maar ja, Olst was Olst en is het nog, geen oord van stadse allure. Het dorp aan de IJssel werd Herman Schutte voor zijn zakelijke dadendrang te klein. Hij lonkte naar de stad: Zwolle of Deventer. Het werd Zwolle.

Al spoedig lukte het hem in de Overijsselse hoofdstad een garage te huren die vroeger koetsenstalling was geweest en deel uitmaakte van het grote historische pand op de hoek van Beestenmarkt (tegenwoordig Harm Smeengekade) en Hoogstraat. Herman Schutte bezat toen drie auto's voor de verhuur en één autobus. Verder behartigde hij een dealerschap voor de automerken DKW en Austin. Best een redelijke basis om in de 'grote' stad te beginnen.

Het toegankelijke karakter van het toen nog maar zesentwintigjarige ondernemertje zorgde er voor dat hij al gauw niet over klandizie te klagen had. Wie in deze branche zaken wil doen, moet

veel werk besteden aan de opbouw van een sociaal netwerk. Daar had Schutte geen moeite mee. Hij kreeg spoedig vrienden, kennissen en relaties in dat deel van het verenigingsleven, dat vaak behoefte heeft aan vervoermiddelen.

Hij reed onder meer sportclubs als ZAC en BZZ met zijn bus naar uitwedstrijden en vervoerde de toneelspelers van de toen in de wijde omtrek veel gevraagde Zwolse Rederijderskamer naar de zalen waar zij hun voorstellingen gaven. Bovendien raakte hij goed bevriend met de latere directeur van de Zwolse VVV, Piet Bennekers, die als gemeenteambtenaar ook nog wel eens een ritje te vergeven had.

Het kwam er al gauw van dat Herman Schutte zich met de financiële hulp van zijn vader een tweede bus aanschafte. Het werd een voor die tijd hypermoderne Diamond T, een waar pronkstuk voor zijn jonge bedrijfje.

'Dit is mijn kans'

Het was diezelfde Piet Bennekers, die hem op een mooie zomerdag in 1937 kwam vertellen dat de stadsdienst van Hardon na 31 augustus 1937 niet meer zou rijden. Volgens Bennekers had Hardon er schoon genoeg van, omdat de gemeente maar steeds niet bereid bleek hem subsidie te geven en hij er op die manier geld moest bijleggen.

Bijna op hetzelfde moment dat hij dit nieuwtje hoorde, dacht Herman Schutte bij zichzelf: 'Dit is mijn kans!' De dagen en nachten daarna spookten steeds rekensommetjes door zijn hoofd. Zelfs als hij met een touringcar onderweg was en de passagiers even de bus uitgingen, zat hij met een blocnootje op schoot koortsachtig te cijferen. Naar zijn overtuiging zat er een boterham in. Hij meldde zich bij de gemeente als gegadigde. Ondanks de verontrustende gedachte dat de voorbereidingstijd nauwelijks twee maanden bedroeg, klonk zijn voorstel zelfbewust en vol goede moed. 'Hoogwelgeboren heren' schreef hij 'ik ben bereid op 1 september 1937 in Zwolle een stadsdienst met autobussen te beginnen, mits ik een subsidie van 3010 gulden per jaar tegemoet kan zien.'

Zo gemakkelijk hapten de van oudsher 'zuni-

ge' bestuurders van Zwolle niet toe. Schutte kreeg het bericht dat hij de concessie voor drie jaar kon krijgen, maar dat hij subsidie wel kon vergeten. Goede raad was duur. Lang tijd om na te denken had hij niet. Het was begin juli, op 1 september moest hij er met zijn bussen staan. En ze moesten nog op tijd rijden ook!

Herman Schutte - zevenentwintig jaar, vol energie en enthousiasme voor de kansen die het leven hem bood - besloot in het diepe te springen. Maar er moest nog heel wat water door de IJssel stromen voor hij zijn stadsdienst op de 'rails' had. Bussen, bijvoorbeeld, had hij nog niet. Hij ging praten met de Heerenveense carrosseriefabrikant Hainje. Zou die kans zien voor de afgesproken tijd van 1 september drie carrosserieën te bouwen?

Hainje zei warempel ja. Als de gesmeerde bliksem reed Schutte vervolgens naar de Zwolse firma Smit & Co, van wie hij drie chassis van het automerk Oldsmobil kocht.

Donkere wolken

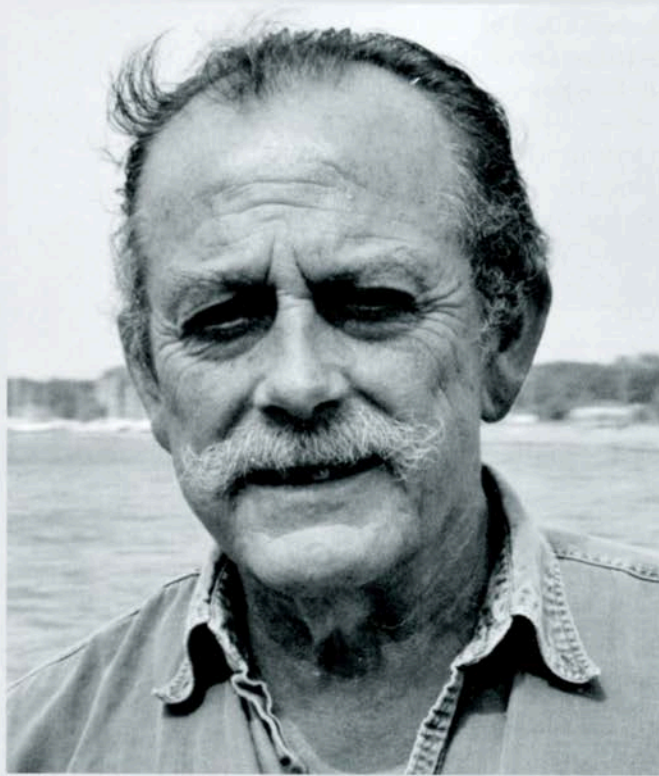
De eerste stappen waren gezet, maar plotseling verschenen er donkere wolken boven de weg die Herman Schutte nog had af te leggen. Zijn vader,



Herman Schutte begon in 1934 in Olst voor zichzelf met een zaak in radio's en rijwielen, waarbij hij ook drie taxi's exploiteerde. (Collectie Schutte)

‘Voor mij hadden de stadsbussen echte gezichten’

Wie kan zich anno 2004 jongetjes voorstellen die een speciale harts-tocht voor autobussen koesteren en die ze zelfs als hun liefste hobby hebben uitverkoren? Cor Nijmeijer (geb. 1940) was zo’n jongetje, maar dan wel in een tijd toen de stadsbussen heel wat meer tot de verbeelding spraken dan de saaie koekblikken van tegenwoordig die in hun eenvormigheid bijna geruisloos van halte naar halte glijden en al vergeten zijn als ze om de hoek zijn verdwenen.



Cor Nijmeijer anno 2003. In zijn kinderjaren woonde hij in de Zwolse Brederostraat en was daar als jochie van vijf al een echte kenner van autobussen. Van Schutte’s Tours kende hij ze allemaal: de bussen én de chauffeurs. Later werd Nijmeijers interesse gewekt voor andere zaken. Hij ging in de journalistiek, werkte bij kranten, was lange tijd bedrijfsjournalist bij Luchthaven Schiphol, had zijn aandeel in het schrijven en samenstellen van boeken over uiteenlopende onderwerpen en is nog steeds actief als medewerker van *De Stentor*. (Particuliere collectie)

Het hart van de jonge Cor begon sneller te kloppen als de ‘busse van Skutte’ bij hem de straat in kwam rijden en vlak bij zijn ouderlijk huis aan de stoeprand tot stilstand kwam. Dat gebeurde nogal eens, want de Brederostraat, waar hij in en vlak na de Tweede Wereldoorlog woonde, was in die tijd onderdeel van beide routes die de stadsbus volgde.

‘Als jochie van vijf stond ik al buiten te wachten of ze er aan kwamen’, herinnert hij zich bijna zestig jaar later. ‘Ik kende ze allemaal, de bussen én de chauffeurs. De sierlijke modellen van het merk Diamond met hun lange neuzen waren mijn favorieten. Mijn vriendjes en ik zagen er aan de voorkant gezichten in. Dat kwam door de spijl die de voorruit in tweeën deelde. Met een beetje fantasie kon je daar ogen en andere gelaatstreken in zien. Soms zag je de karikaturale tronie van een mens, soms ook een hondenkop. Ze keken somber of ze lachten.’

‘Het was voor ons een sport om merken, nummers, kentekens en bustijden uit het hoofd te kennen. Ik wist alle haltes en routes in de hele stad. Achteraf bezien was het natuurlijk niet zo moeilijk in het kleine Zwolle van toen, met maar twee buslijnen. De herkenbaarheid was ook veel groter dan tegenwoordig, want men zag op de trajecten meestal dezelfde bussen met dezelfde chauffeurs.’

Cor Nijmeijer herinnert zich ook dat kinderen vaak bij haltes aan de chauffeurs vroegen om restanten van boekjes met plaatsbewijzen. Deze bevatten langwerpige kaartjes, die in verschillende kleuren waren gedrukt, voor enkele reis, retour enzovoorts. Later kwamen daar ook busboekjes voor tien ritten bij. ‘Ik heb ze jarenlang gespaard’, zegt hij, ‘en een heleboel andere kinderen deden dat ook. Bij de haltes hoorde je steeds weer roepen: chauffeur, heeft u nog kaartjes?’

Als het maar even kon ging Cor met de bus mee. Het kwam goed uit dat zijn grootouders helemaal in Assendorp woonden. Dat betekende vanuit de Wipstrikbuurt toch een aardig ritje. ‘Mijn oma en opa hebben me heel wat op visite gehad. Ik nam natuurlijk altijd de langste route, die door de binnenstad leidde. En dan maakte ik er ook nog een sport van om een halte langer te blijven zitten. Als ik de kans kreeg nam ik plaats op een bank achter de chauffeur, zodat ik goed kon kijken wat hij deed. En wanneer ik een paar banken verder naar achteren zat, reed ik mee alsof ik de bestuurder zelf was, trots sturend met mijn handen op de chromen stang van de bank voor me. Eén keer, toen de bus plotseling moest stoppen, schoot ik met mijn hoofd naar voren en stootte me een tand door de lip. Die tand zat helemaal los en is er later uitgevallen. Maar het was gelukkig een melktand.’



Kaartjes van de stadsbus aan het eind van de jaren veertig, respectievelijk acht cent -kinderkaartje, enkele reis -veertien cent, retour - 17,5 cent, dagkaart - vijftwintig cent. (Collectie Schutte)

Een ander ongelukje overkwam het jochie Nijmeijer uit pure nieuwsgierigheid. Het had te maken met de klapdeuren, waarmee de bussen begin jaren vijftig werden uitgerust. Vóór die tijd was er maar één deur, die zowel voor in- als uitstappen werd gebruikt en die door de chauffeur werd geopend en gesloten met een lange stang.

‘Toen die klapdeuren kwamen, was ik natuurlijk zéér geïnteresseerd in hoe ze werkten. Toen ik instapte en binnen stond, wilde ik weten wat er gebeurde als ik mijn hand tussen de rubberen randen hield wanneer de deuren werden gesloten. Nou, daar kwam ik tot mijn schade gauw achter. Hij bleef honderden meters tot de volgende halte vastgeklemd. Het deed knap zeer. Toevallig was die halte precies voor het Sophia Ziekenhuis in de Rhijnvis Feithlaan. Toen mijn hand tussen de deuren vandaan kwam, was hij helemaal opgezwollen. Ik ging het ziekenhuis in op bezoek bij mijn opa die daar was opgenomen. Een van de zusters zag mijn togetakelde

hand en deed er een nat, koud verband omheen. Snellere EHBO was nauwelijks mogelijk.’

Cor was ook dikwijls te vinden bij de garage in de Vechtstraat, waar de bussen stonden. Achter die garage, tussen Vechtstraat en Rhijnvis Feithlaan, bevond zich een groot open terrein waar hij het hele verloop van het bussenpark kon zien.

‘Ik hield het allemaal bij, het oude en het nieuwe materiaal. Ik las er over in de “Zwolse Courant” en “Ten Heuvel’s Krant”, die veel over de stadsbussen schreven. Maar vaak wist ik eerder dan de krant dat er weer nieuwe bussen kwamen. Ook keek ik met bewondering naar decoratieschilder Huis in ’t Veld die de carrosserieën van fraaie belijning en belettering voorzag, met als kroon op het werk een prachtig embleem met het Zwolse stadswapen.

Als je het vergelijkt met het onpersoonlijke openbare vervoer van tegenwoordig hadden die wagens van vroeger toch veel meer sfeer. Ik denk bijvoorbeeld terug aan oudejaarsavonden in mijn jeugd. Mijn ouders en ik gingen dan op visite bij een tante die op die dag jarig was en die in Assendorp woonde. We moesten beslist de laatste bus halen, anders moesten we het hele eind terug naar huis lopen. Het sfeertje wat dan in de bus hing, heb ik nooit vergeten. Al die vrolijk gestemde mensen, het geknal buiten - en, als het sneeuwde, dikke vlokken op de voorruit.’

Tot slot vertelt Nijmeijer iets opmerkelijks: ‘Je zou er haast de voorzienigheid in betrekken, maar toen mijn ouders hun huis Brederostraat 38 verlieten, was de volgende bewoner... de familie Schutte... van de bus.’



Schilder Huis in ’t Veld verzorgde door de jaren heen de gehele decoratie van de bussen van Schutte’s Tours, ‘met als kroon op het werk een prachtig embleem met het Zwolse stadswapen’. (Collectie Schutte)

die hem bij een vorige gelegenheid financieel had bijgestaan, dreigde een spaak in het wiel te steken. Over steken gesproken... 'Ik steek geen geld in autobussen' zei de oude Schutte 'en zeker niet als ze bestemd zijn voor zo'n riskante onderneming als een stadsdienst.'

Goede raad was weer duur. 's Nachts bedacht Herman een plannetje om zijn vader op positievere gedachten te brengen. De eerste stap die hij daartoe zette, was een bezoek aan de bank. Toen hij daar zijn situatie had uitgelegd, zagen de heren er zowaar wel brood in. Hij kon zelfs het hele bedrag krijgen...

De daarop volgende zondag ging Herman met zijn verloofde Mien Docter op bezoek bij zijn ouders. Inwendig gespannen hoe zijn strategie op zijn vader zou inwerken. Al gauw bracht hij het gesprek op zijn stadsdienst en zei met veel bravou-

re en een blij gezicht dat hij het geld van de bank kon krijgen. Het werkte zoals hij had gedacht. Zijn vader liet ogenblikkelijk blijken dat deze oplossing zijn eer te na was. 'Als de bank er geld in wil steken, dan kan ik het ook' riep hij. Het behoeft geen twijfel dat zoonlief zijn vader toen zielsdankbaar aankeek. De bank had hij niet meer nodig.

Punctueel

Hainje was inmiddels druk bezig met het bouwen van de bussen. Herman Schutte kon zich nu met een gerust hart wijden aan het ontwerpen van een dienstregeling en de vaststelling van zijn tarieven. Van één ding was hij in elk geval doordrongen: het moest beter dan zijn voorgangers het hadden gedaan. Vooral punctueler, eenvoudiger, met minder kans op complicaties en daardoor rendabeler. Hij begon met het opzetten van een kwar-

De eerste garage van Herman Schutte aan de Harm Smeengekade in Zwolle (1937): één autobus en drie auto's voor de verhuur. (Collectie Schutte)





Schutte's eerste bus in 1935 in Olst was er een van het merk Stewart met een carrosserie van Van Leersum. (Collectie Schutte)

tierdienst die liep van 's morgens half acht tot 's avonds elf uur. Tien cent voor een enkele reis, vijftien cent voor een retour en voor kinderen en... honden een tarief van zes cent. De chauffeurs kon hij zo overnemen van zijn voorganger Hardon, voor een loon van twintig gulden in de week.

Schutte ging - terecht - van het standpunt uit dat een hoge frequentie van de ritten en een stipte handhaving van de rijtijden de allerbelangrijkste voorwaarden voor succes betekenden. En ook dat vaste haltes daarvoor een dwingende eis waren.

Van de gemeente huurde hij een garage in de Vechtstraat, waar genoeg ruimte voor zijn bussempark zou zijn. Het werd de plek, waar 'Schutte's Tours' meer dan veertig jaar niet meer weg te denken was.

De jeugdige baas mocht dan nog zo voortvarend zijn, zonder bekwame technische hulp zou hij het niet redden. Maar gelukkig werd hij van het begin af bijgestaan door een voortreffelijke monteur, H. Blom, die hem in de eerste moeilijke jaren tot grote steun was.

Ach, waar moet je niet allemaal aan denken als je begint aan zo'n veeleisende onderneming?

Natuurlijk... de kaartjes..! Gauw gebeld naar de firma Roeland in Schiedam die met dat soort karweitjes vertrouwd was. Ook die zegde tijdige levering toe. Eind augustus 1937 kwam alles binnen. De bussen, de kaartjes en wat er allemaal nog meer bij hoorde. Herman Schutte stond met zijn zevenentwintig jaren voor de grote stap: een echte autobusondernemer te worden.

Optocht

Aan de vooravond van Schutte's start met zijn nieuwe stadsdienst werd Koninginnedag gevierd. Het leek een schitterend idee om de nieuwe bussen mee te laten rijden in de traditionele optocht. Op die manier kon de Zwolse bevolking het best kennismaken met de rijdende aanwinsten in het stadsbeeld. Voorop reed de nieuwste toerwagen, de Diamond T, die plaats bood aan dertig personen. Daarachter kwamen de drie Oldsmobile-stadsbussen met twintig zitplaatsen. De kleur blauw met grijs die later een begrip werd, was hier voor het eerst te zien in de Zwolse straten.

Schutte besloot om niet zelf achter het stuur van een van zijn bussen te gaan zitten. Om de

Een Oldsmobile uit 1937 van Schutte met de chauffeurs Schuman en Platje. (Collectie Schutte)



reacties van de omstanders te peilen, ging hij liever ergens naar de optocht kijken. Door niemand opgemerkt - wie kende hem toen in Zwolle? - vond hij een plekje bij de Sassenpoort. Achteraf bezien hield hij zeer gemengde gevoelens over aan de spontane opmerkingen die om hem heen klonken. Hij heeft het later herhaaldelijk verteld:

Iemand zei: 'Mu'j kieken, det bint de ni'je stadsbussen van Skutte. Ken ie 'm niet, hij is een zönne van Skutte van 't Wijhese veer. Die wil èven de centen van zien va opmaken.'

Een ander: 'Now, dan zal 't wel weer gauw of'elopen wèzen met die stadsdienst.'

Een derde: 't Ziet er allemaole prachtig uut, skitterend materiaal, maar ij giet er vast met nөөr de bliksem.'

Is het gek dat Schutte een beetje aangeslagen naar huis liep? Maar zijn vastberadenheid leed er niet onder: 'Mijn eerste gedachte was: Ik moet slagen, anders maak ik mijn ouders arm!'

De volgende morgen - 1 september 1937, de grote datum - was Herman Schutte al vroeg in de garage aanwezig en riep de chauffeurs bij elkaar. 't Leek hem goed hun te vertellen wat hij de vorige dag op straat van zijn potentiële klanten had gehoord.

Hij gaf hun de volgende instructies mee: 'Let goed op mensen die hun hand opsteken, want die willen met de bus mee. Wees beleefd tegen de passagiers en probeer op tijd te rijden. Vooral dat laatste, daar gaat het om. Niemand blijft wachten totdat er weer een bus komt.'

'De chauffeurs hebben het fantastisch begrepen' zei Herman Schutte jaren later 'vanaf het eerste begin draaide onze stadsdienst prima.' Ook in de garage liep het best. Met zijn monteur Blom had Schutte een schema opgezet voor het onderhoud van de bussen. Wekelijks bleef elke bus één dag in de garage voor controle en doorsmeren. Als het door de drukte overdag niet kon, dan moest het maar 's nachts. In die tijd kwam het nog niet in de mensen op om tegen dit soort arbeidseisen te protesteren.

'Integendeel', zei de baas, 'de samenwerking was fantastisch. We leken net één groot gezin. We runden het bedrijf als broers onder elkaar.' Ook Hermans aanstaande vrouw Mien deed mee. Zij zat op kantoor om de administratie te doen en met de chauffeurs af te rekenen. Ook zorgde zij voor het bijvullen van de trommeltjes met hartjes... Hartjes? Ja, dat waren de snoepjes die kinderen kregen als ze met de bus meereden.

Het Zwolse publiek bleek het goed te kunnen vinden met de nieuwe stadsdienst. In 1938, het eerste volledige jaar van exploitatie, werden er bijna

400.000 mensen vervoerd, veel meer dan er ooit in een jaar in de Zwolse stadsbussen had gezeten. De eenvoud van de ringlijn - door de binnenstad en alle stadswijken - bleek een succes: om het kwartier een bus, de ene met de klok mee, de andere er tegenin. De mensen wisten waar ze op konden rekenen en stapten vrijwel altijd precies op tijd in.

Wel kreeg Schutte's Tours met problemen te kampen toen zowel de Diezerpoortenbrug als de Nieuwe Havenbrug volledig vernieuwd moesten worden. Het had flinke omleidingen tot gevolg. Zo reed de bus gedurende enkele jaren vanaf de Brink via het Groot Wezenland over de Sassenpoortenbrug om zo via de Wilhelminasingel de Diezerstraat te bereiken.

Maar ondanks dit ongerief had Herman Schutte alle reden om de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien. 'Alles waar ik me zorgen over heb gemaakt, valt heel erg mee' dacht hij bij zichzelf 'wat kan ons nog overkomen?'

De jonge ondernemer had er niet op gerekend dat de internationale situatie hem spoedig tot een heel andere handelwijze zou dwingen....



De Grote Markt eind jaren dertig met de in 1929 aangelegde rotonde. Voor De Harmonie was toen een bushalte. (Uit: 'Als de Dag van Gisteren', nr 4, Zwolle 1991)

Slakken in de leiding en bussen in de schaapskooi

De zorgen voor het nieuwe bedrijf kwamen eerder dan verwacht. En dat had alles te maken met de internationale toestand aan het einde van de jaren dertig. Herman Schutte en twee van zijn belangrijkste krachten in de werkplaats, Blom en Scholten, waren dienstplichtig. In september 1939 werd de mobilisatie van het Nederlandse leger afgekondigd en al spoedig viel er bij het drietal thuis op de deurmat een brief met het bevel zich met gezwinde spoed voor hun nummer te melden. Plotseling zat de kersverse mevrouw Mien Schutte-Docter er op haar kantoorje alleen voor. Wat moest ze zonder onmisbare krachten beginnen met de stadsdienst die juist zo goed begon te draaien? Gelukkig werd via een hoge ambtenaar van de gemeente Zwolle, die wel inzag dat de stadsbussen het algemeen belang dienden, bewerkstelligd dat de drie 'Schutters' voorlopig met groot verlof konden gaan. Het voortbestaan van de stadsdienst was voor even verzekerd.

Maar niet voor lang. De internationale dreiging werd steeds sterker. Driekwart jaar later, begin mei 1940, was Schutte in Den Haag om een verlenging van zijn verlof aan te vragen. In plaats daarvan kreeg hij het bevel zich onverwijld te melden! Een dag later zat hij al in Voorschoten, waar zijn afdeling lag, en werd daar belast met het uitdelen van wapens.

De volgende dag werd Herman onverwachts bij de kapitein geroepen. Deze bracht hem het droevige bericht dat zijn vader op sterven lag. Onmiddellijk reisde hij naar Zwolle en ging samen met zijn vrouw naar het ouderlijk huis in Olst, waar ze 's nacht bij vader Schutte gingen waken en zijn einde meemaakten.

Er zijn van die dagen dat alle treurnis en ellende tegelijk komen. 's Morgens in alle vroegte hoorden de Schutte's veel vliegtuigen overkomen.

Toen ze de radio aanzetten, hoorden ze het: de Duitsers vielen het land binnen, het was 10 mei 1940.

Misrekening

'Mijn zaak...!' was het eerste wat Herman Schutte dacht. Met Mien probeerde hij onmiddellijk Zwolle te bereiken maar dat viel niet mee. Op de openbare weg waren overal versperringen. Lopend in de uiterwaarden en over afgesloten gedeelten van de dijk bereikten ze uiteindelijk het Engelse Werk. Maar om van daaruit naar de Vechtstraat te komen was weer een heel karwei, omdat in de stad een aantal bruggen was opgeblazen. Over de Schoenkuipenbrug die nog in tact was, lukte het op het laatste ogenblik.

'Ik was toen nog zo naïef dat ik dacht dat de Duitsers onkundig van mijn bedrijf waren' vertelde Herman Schutte later. 'We haalden eerst de benzinepomp voor de garage weg en plakten daarna alle ruiten in de garagedeur dicht. Vervolgens gingen we als de wiedeweerga aan de gang met het slopen van de bussen. Voorwiellagers, carburateurs en ontstekingen werden verwijderd, waarna we ze op allerlei plekken in Zwolle verstopten.'

'Dat hebben we flink gedaan!' dachten we bij onszelf. De volgende morgen al kwam de koude douche in de vorm van een telefoontje: 'of ik zo gauw mogelijk naar hotel Wientjes wilde komen.' Daar zat een Duitse officier te wachten met een stuk papier waarop zijn bussen nauwkeurig stonden vermeld, met alle bijzonderheden erbij. Spionage en verraad waarden in die dagen overal rond. De Duitser gaf Schutte luid en duidelijk te verstaan dat hij de volgende morgen met zijn bussen moest voorrijden.

'Ik probeerde hem wijs te maken dat ze door onbekenden onklaar waren gemaakt en dat de onderdelen waren meegenomen' herinnerde hij

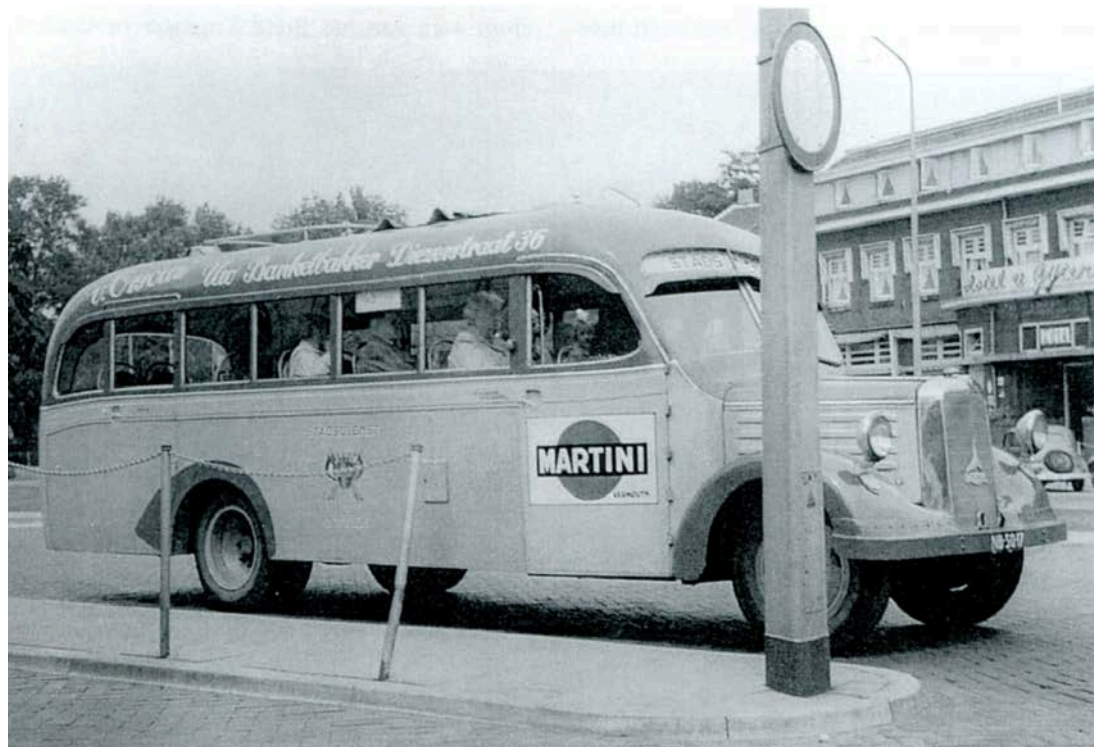
zich. 'Maar toen kreeg ik me toch een scheldkanonnade over me heen. Ik had maar te zorgen dat ze de volgende dag klaar stonden... mét chauffeur!'

'In het begin van de oorlog was ik nog bang voor een Duitser met een grote bek. We hebben ons een dag en een nacht rot gewerkt om ze allemaal weer klaar te krijgen. De volgende dag moesten we militairen vervoeren in de richting van België. Gelukkig kregen we de bussen na een paar dagen terug... met chauffeur en al.'

Hout en turf

Daar stónden de bussen weer in de garage. Maar wat moest Schutte ermee? Stadsdiensten kon hij niet rijden, want de bruggen waren kapot en er was geen druppel benzine te krijgen. Er gingen tijden voorbij waarin het jonge bedrijf niets kon utruchten. Intussen waren er in de stad auto's verschenen die een soort van hoge kachel meevoerden. Het bleken gasgeneratoren die met hout werden gestookt en die gas produceerden, waarop motoren konden draaien.

Schutte had al lopen piekeren of die dingen misschien ook geschikt voor zijn bussen konden zijn. Hij besloot het er op te wagen en kocht drie generatoren van het merk Imbert dat volgens de kenners het beste was. Zowel hout als turf kon daarin als brandstof dienen. Men slaagde er in een grote partij beuken- en berkenhout te bemachtigen, houtsoorten die volgens diezelfde kenners het meest geschikt waren. Ook werd een grote mechanische houtzaag gekocht. Toen onderging de garage een merkwaardige metamorfose. Het werd er een complete houtzagerij en er ontstond een drukte van belang. Eerst werden boomplakken van vijf cm dik gezaagd die vervolgens in kleine blokjes werden gehakt. Iedereen hielp mee - de hele club chauffeurs, de monteurs en wie er maar toevallig binnenliep. Niemand kreeg de kans om werkeloos toe te kijken. Zelfs de baas stond regelmatig met een bijl te zwaaien. Maar diezelfde baas gebruikte ook zijn hersens. Hij bedacht dat het het meest economisch zou zijn om de generatoren op een aanhangwagentje achter de bussen te laten rijden. Dan hoefde er aan de carrosserie niets te veranderen.



De eerste Dieselbus (hier vlak voor het station met aan de overkant hotel Van Gijtenbeek) werd in 1939 op de stadsdienst ingezet. De bus overleefde de oorlog, doordat hij toen onder de turven in de garage van Schutte aan de Vechtstraat verstopt had gezeten. Daarna heeft hij nog lange tijd in de stadsdienst meege draaid. (Collectie Schutte)

En zo werd het stadsbeeld verrijkt met een stelletje enigszins mal uitzierende voertuigen die weliswaar hinderlijk walmden, maar die in elk geval redén en die de Zwolse burgers weer in een beperkte dienst op hun plaatsen van bestemming konden brengen.

Na enige tijd werd het steeds moeilijker om aan hout te komen, waarna men besloot ook turf in de generators te gaan stoken. Dat bracht weer nieuwe problemen met zich mee. Want de turven moesten eerst in grote aantallen gebroken worden. En hoe krijg je dat voor elkaar? Schutte vond er wat op. Van een molenaar kocht hij een oude koekbreker. De monteurs haalden er een paar tanden uit en zo ontstond de allereerste turfbreekmachine. Bijkomende hinder kwam van het turfmot dat bij het breken ontstond. Dat mot kon niet in de generators gestookt worden, zodat de gebroken turf eerst gezeefd moest worden.

Het veroorzaakte een ongelooflijke stofbende in de garage. En wat minstens zo vervelend was: de mensen liepen er ongedierte bij op. In turf zitten namelijk veel vlooiën, wat maar weinigen wisten. Een van de chauffeurs was er heel vatbaar voor. Als hij naar huis ging, moest hij zich eerst hele-

maal uitkleden om de vlooiën uit zijn kleren te vangen.

Ambulancebus

Het reilen en zeilen bracht in de oorlogsjaren steeds meer problemen met zich mee. De stadsdienst liep redelijk, maar de moeite die gedaan moest worden om dat zo te houden, werd een steeds zwaarder te dragen last. Elke avond moesten de gasgeneratoren helemaal worden leeggehaald en opnieuw met turf en houtskool gevuld om de bussen de volgende ochtend weer startklaar te laten zijn. Vertragingen in de dienst kwamen dikwijls voor wanneer de wagens plotseling bleven staan. De oorzaak was dan vrijwel altijd een slak: niet zo'n langzaam voortkruipend diertje, maar een stuk aangekoekte sintels dat de gasleiding verstopte. Dan moesten de monteurs er op uit om de hele generator leeg te maken en opnieuw te vullen met houtskool en turf.

Touringcars stonden er in de oorlogstijd werkloos bij. De nieuwste had men reeds uit elkaar gehaald en ergens verstopt. Een andere werd ingericht als ambulancebus - stoelen eruit, brancards er in - en aan het Rode Kruis ter beschikking

In de oorlogsjaren reden stadsbussen op houtgas door middel van een gasgenerator. Op de achtergrond van deze foto, die op het Stationsplein werd gemaakt, de bus met het aanhangkarretje, waarop de generator stond (slecht zichtbaar door overhangende takken). Op de voorgrond marcherende Duitse soldaten met nieuwsgierige burgers. (Collectie Schutte)



gesteld. Het voertuig heeft vele malen goede diensten bewezen. Het rukte uit als er treinen werden beschoten en gewonden vielen. Of bij het helpen van de vele hongertrekkers die uit het westen kwamen om voedsel te vergaren. Of bij evacuaties van mensen, wier karavananen door geallieerde jagers bij vergissing werden beschoten omdat ze voor de vijand werden gehouden.

Schaapskooi

Waar moest Schutte naar toe met zijn andere werkloze bussen? Hij zag de dag aankomen dat ze allemaal door de Duitsers zouden worden gevorderd. Er was al een nieuwe bus van hem in beslag genomen en voorgoed verdwenen. Op een kwade dag kwam er inderdaad een Duitser opdagen die bussen moest hebben om werklui naar het vliegveld Teuge te vervoeren. 'Ik had geen keus' vertelde Schutte na de oorlog. 'De Duitser schreeuwde me toe dat hij ze zou vorderen als ik ze niet ter beschikking stelde. Dan was ik ze kwijt, met chauffeur en al. Ik heb het maar gedaan. Al gauw reden we op Teuge met twintig bussen, waarvan ik er heel wat bij andere ondernemers had gehuurd.'

Onderwijl ging Schutte op zoek naar oude bussen. De carrosserieën liet hij slopen, waarna het chassis en de motor werden gereviseerd. In het geheim werden er nieuwe carrosserieën opgebouwd. 'Tot mijn verbazing' herinnerde hij zich 'vond ik ergens een gloednieuw Mercedes-chassis. Ook daarop liet ik een nieuwe carrosserie bouwen. 't Was natuurlijk heel riskant, maar ik' was nog jong, ik zag het gevaar niet.'

Waar moest hij er mee heen, toen het pronkstuk klaar was? Bij Apeldoorn vond hij voor dit doel een oude schaapskooi. Bij nadere beschouwing bleek deze niet hoog genoeg om er bussen in te verstoppelen. Maar als de nood aan de man is, wordt men vindingrijk, zoals ontelbare situaties in de oorlog hebben aangetoond. De mannen van Schutte zetten zich aan het werk om de vloer net zo ver uit te graven tot de carrosserieën er in pasten. Zo overleefden in die oude schaapskooi twee bussen de oorlog. Ze kwamen pas na de bevrijding weer tevoorschijn.

Schutte vond bij een autosloper enkele onttafelde Opel-chassis die hij na veel gescharrel weer

compleet kreeg. Ze werden op een andere plek verstopt voor gebruik na de oorlog, evenals een gereviseerde, oude brandweerwagen.

Het was een voortdurende strijd om materiaal uit handen van de bezetter te houden. Schutte en zijn mensen gingen er zelfs toe over om te stelen... maar dan van zichzelf. Vitale onderdelen van bussen die op de nominatie stonden om gevorderd te worden, werden stiekem achterover gedrukt en verstopt, waarna deze 'schandelijke' diefstal bij de Grüne Polizei werd aangegeven. Deze kon vervolgens lang zoeken naar het gestolen spul...

Inmiddels was er achter de garage in de Vechtstraat een grote loods gebouwd, waarin wel vier scheepsladingen turf konden worden opgeslagen. De gemeente stelde het bedrijf officieel aan als turf-, hout- en steenkooldepot. Herman Schutte: 'Hadden we weer werk voor onze jongens en werden ze niet naar Duitsland gestuurd voor de Arbeitseinsatz. En we konden ook mooi auto's en bussen onder die lading turf verbergen.'

Obergefreiter Beisser

Bovenstaande belevenissen tekenen de dilemma's, waar Herman Schutte in de oorlogsjaren voor stond. Steeds moest hij laveren tussen zijn afkeer van de Duitsers, zijn sympathie voor het verzet waarmee hij contacten onderhield, en zijn vaste wil om zijn nog zo jonge bedrijf heelhuids de oorlog door te krijgen. Een busbedrijf als het zijne stond immers voortdurend in de belangstelling van de bezetters, omdat zij het voor allerlei doeleinden konden gebruiken. Constant was Schutte bezig met de vraag hoe hij kon voorkomen dat ze logistiek profijt van hem trokken. Het opmerkelijke feit deed zich voor dat hij in die strijd geholpen werd door een... Duitser. Schutte heeft later herhaaldelijk verklaard dat ze zijn hele bedrijf allang naar Duitsland hadden verhuisd als Obergefreiter Beisser er niet was geweest. Vooral na Dolle Dinsdag kon Schutte profiteren van de aandacht van deze Duitse officier die kennelijk begrip voor zijn problemen had. Toen de geallieerden in september 1944 bij Arnhem een luchtlanding hadden uitgevoerd en Dolle Dinsdag was gepasseerd, moest de stadsdienst vanwege de algehele ontwrichting van het verkeer noodgedwongen stoppen. Ook

werd Schutte's ambulancebus door de Duitsers gevorderd. Na enkele dagen werd dit weer ongedaan gemaakt door Obergefreiter Beisser. Maar de man kon niet voorkomen dat zijn hoogste baas, de Duitse Ortskommandant, beval dat het voertuig gestald moest worden bij de Ortskommandantur aan de Burgemeester van Roijensingel, waar het onder bewaking werd gesteld.

Omdat de stadsdienst en de rest van zijn bedrijf toch niet meer draaide, werd Schutte bevolen op te geven hoeveel personeel hij had. Het zou zo spoedig mogelijk naar Duitsland worden getransporteerd om daar bij de Arbeitseinsatz ingeschakeld te worden. Hij belde ogenblikkelijk naar de Ortskommandantur om te protesteren. Het Duitse antwoord was ondubbelzinnig: 'Eerst wilde je niet voor ons werken, nu hoef je niet meer!'

Schutte: 'Ik weer naar de Ortskommandant om zoete broodjes te bakken. Gelukkig kreeg ik opnieuw de hulp van mijn Obergefreiter die een oplossing bedacht, waar zijn baas intrapte. Onze garage werd gebombardeerd tot werkplaats van de Wehrmacht. Binnen de kortste keren stond hij vol met Duitse wagens. Maar het had in elk geval tot gevolg dat mijn jongens aan het werk bleven en niet naar Duitsland hoefden.'

Gepruts en geknoei

Herman Schutte herinnerde zich verder: 'Wat we toen aan die Duitse wagens hebben geprutst, geknoeid en vernield is teveel om te vertellen. Maar het mocht natuurlijk niet zo erg zijn dat het op sabotage leek, want dan hadden ze me tegen de muur gezet.' Vooral garagechef Blom bleek er een meester in om zo onopvallend mogelijk begerenswaardige zaken van de Duitsers te 'organiseren', zoals dat toen werd genoemd. Op een dag reed er een Duitse bevoorradingswagen de garage binnen met een defecte startmotor. Blom zag dat de wagen vol zat met onder meer boter, vet en kaas. Hij wist dat Schutte contacten onderhield met de ondergrondse, die onderduikers van voedsel voorzag. Het was letterlijk spekje voor hun bekje. Blom zei tegen de bemanning: 'Voor een fles jenever weet ik wel ergens een onderdeel te krijgen om die startmotor te repareren.' De Duitsers kwamen

snel met een fles aandragen, waarna Blom de wagen achterin de garage zette en de reparatie zo gauw mogelijk liet uitvoeren. Voordat ze wegreden controleerden de Duitsers hun lading en zagen dat alles klopte. Toen de wagen door de garage naar de uitgang reed, dook een jong knechtje op bevel van chef Blom in de wagen en gooide er alles uit wat hij in die paar seconden maar te pakken kon krijgen. Daarna sprong het kwieke knaapje snel uit de laadbak. Onwetend van wat er achter hun rug was gebeurd, reden de Duitsers de Vechtstraat uit, vele tientallen kilo's lichter gemaakt. Schutte: 'Zo bleven we doorknoeien tot dat de bevrijding in zicht kwam.'

Verrassende ontknoping

Vlak voor Zwolle's bevrijding op 14 april 1945 werd Schutte opgebeld door Obergefreiter Beisser, die hem zo gauw mogelijk onder vier ogen wilde spreken. Bij de Ortskommandantur kreeg hij van Beisser te horen dat de Ortskommandant en zijn gevolg in allerijl zouden vertrekken. Schutte's ambulancebus zou worden volgepakt met alles wat mee moest.

'Maar' zei Beisser erbij 'als je je bus wilt houden, moet je ervoor zorgen dat de motor morgenochtend niet wil lopen. Ik geef je vannacht de kans om bij de wagen te komen.'

Schutte toonde jaren later nog zijn verbazing over het gebaar van deze Duitser, die op zo'n risikante manier zijn nek voor hem wilde uitsteken. Hij sloop 's nachts naar zijn bezit en zette alle kleppen vast. De volgende dag kreeg hij al vroeg telefoon van de Ortskommandantur met de noodkreet dat de wagen door een lege accu niet wilde starten. Schutte erheen met een volle accu. Het laat zich raden dat deze - met al die vastgezette kleppen - ook spoedig was leeg gestart. Een Duitse officier werd zo kwaad dat hij Schutte gevangen wilde nemen. Maar opnieuw kwam Beisser in het geweer en wist zijn collega daarvan te weerhouden. Schutte stelde voor de ambulancebus naar zijn garage te slepen en daar te repareren.

Zo gezegd zo gedaan. Voordat de officieren kwamen kijken werden de kleppen er als de gesmeerde bliksem uitgehaald. Toen de Duitsers de garage binnen kwamen, werd hun aan het ver-



De intocht op 14 april 1945 van de Canadezen over de Wipstrikkerallee langs de Hanekamp richting Vechtstraat. Daar zagen Herman Schutte en Obergefreiter Beisser in de woonkamer boven de garage de stoet aan zich voorbijtrekken. (Collectie Zwolle 1940-1945, HCO)

stand gebracht dat er vijf gebroken klepveren in de wagen zaten en dat daarvoor geen vervanging aanwezig was. Daarop zeiden de officieren dat zij wel voor een nieuwe motor zouden zorgen. Deze werd gehaald uit een vrachtauto van de melkfabriek in 's Heerenbroek. Schutte en zijn monteurs bekeken de motor van alle kanten en kwamen, zogenaamd na rijp beraad, tot de conclusie dat hij niet in de bus paste.

Schutte later: 'Nooit heb ik een Duitser zo kwaad zien worden...! Hij zou me dit en hij zou me dat. Tenslotte dreigde hij de bus in de garage op te blazen.' Gelukkig was inmiddels Beisser komen opdagen en trad voor de zoveelste maal op als reddende engel. Hij wist de gemoederen van zijn collega's te sussen en een dag respijt te krijgen.

Wellicht heeft Beisser de afloop voorzien, want hij was bij Schutte thuis gebleven en had daar burgerkleren aangetrokken. De volgende dag hadden de Duitse bezettingstroepen Zwolle in allerijl verlaten en reden de Canadezen al door de straten.

Herman Schutte dacht later nog dikwijls terug aan de wonderbaarlijke ontknoping. 'In de woon-

kamer boven de garage zaten Beisser en ik beduusd te kijken naar Zwolle's bevrijders. Het werd mijn onverwachte gast even te veel. Hij wilde zich onmiddellijk bij de geallieerden melden, maar ik heb hem dat afgeraden. In plaats daarvan heb ik later enkele verzetsmensen van de situatie op de hoogte gesteld en samen met hen onze Obergefreiter bij de militaire autoriteiten aangemeld. Het werd toegestaan dat hij voorlopig bij mij bleef. Vier weken lang heb ik hem thuis gehad. Toen kwamen ze hem alsnog halen. Enige maanden later belde Beisser me op vanuit zijn huis in Duitsland. Ze hadden hem vrijgelaten. In de volgende jaren heb ik nog dikwijls contact met hem gehad.'

Fataal busongeluk op IJsseldijk

Een zo omvangrijk vervoersbedrijf als Schutte's Tours werd in zijn bijna vijftigjarige bestaan natuurlijk niet gespaard voor ongelukken. Twee daarvan hadden een dodelijk slachtoffer tot gevolg en gebeurden allebei in de jaren vijftig.

In 1959 werd een ongeluk met een touringcar dagenlang het (treurige) gesprek van de dag in Zwolle. De bus, die een voetbalelftal met aanhang van de roemruchte Zwolse club ZAC vervoerde, kwam bij een wegversmalling op de IJsseldijk bij Olst in aanraking met een opstaande betonnen rand, kantelde en rolde van de dijk. Een van de spelers, Piet Backers, sprong uit de wagen en kreeg het gevaarte over zich heen, met fatale gevolgen. Een aantal andere inzittenden raakte gewond, van wie enkelen vrij ernstig. De begrafenis van de ZAC-speler op Kranenburg trok enorme belangstelling en werd een zeer emotionele gebeurtenis. Eiland-Piet, zoals het dodelijk slachtoffer werd genoemd - ter onderscheiding van eveneens voetballende neven met dezelfde voornaam - was een telg van de in Zwolle alom bekende Backers-familie, die ruim vertegenwoordigd was in het ledenbestand van ZAC.

Enkele jaren eerder raakte de Zwolse onderwijzer Roorda op de hoek van Vondelkade en Wipstrikkerallee met zijn bromfiets in botsing met een stadsbus. Hij overleefde het niet. De buschauffeur was zo onder de indruk van dit ongeluk dat hij voor lange tijd overspannen raakte en nooit meer op de bus heeft gezeten. Later was hij werkzaam als rij-instructeur.

Dat er in de oorlogsjaren geen ernstiger ongelukken met stadsbussen gebeurden, mocht een wonder heten. De bussen voerden toen een aanhanger mee, waarop zich een gasgenerator bevond, een soort hoge (en hete) kachel die met behulp van brandend

hout voor de energie moest zorgen. De lage aanhangers vormden natuurlijk een dankbaar object voor roekeloze jongens die er op sprongen en zich door de stad mee lieten rijden. Directeur Herman Schutte in eigen persoon zorgde er voor dat de risico's werden ingedamd. Herhaaldelijk reed hij met zijn Fordje achter de bussen aan. Wanneer deze zich weer in beweging zetten en nog maar weinig vaart hadden, tikte Schutte de jongens met de steel van een hamer van de aanhanger af.

De rest van Schutte's bussemaalheur-door-de-jaren-heen kan men rangschikken onder de noemer materiële schade. Er waren enkele spectaculaire gevallen bij. Zo raakte een touringcar op een van de eerste dagreisjes midden in Valkenburg in brand. Tijdens een koffiepauze ging er bij het tanken een flinke scheut benzine overheen. Een passagier met een brandende sigaar in de mond stond er met de neus bovenop. Whoep!... onmiddellijk de vlam in de pan. Chauffeur Appe Grotenhuis had de tegenwoordigheid van geest om de inmiddels al hevig fikkende bus snel uit de bebouwde kom te rijden. Daar brandde de wagen geheel uit, omdat... de gealarmeerde brandweer het blusobject niet zo gauw kon vinden!

Een andere keer sloeg het noodlot middenin Parijs toe. Op een zeer druk punt botsten twee Zwolse bussen - kop tegen kont - op elkaar. Ze moesten temidden van een helse verkeersdrukte weggesleept worden.

De meest hilarische schade werd veroorzaakt door een chauffeur uit Hattem die bij Schutte in dienst was. Tussen de middag moest hij beslist even naar huis en gebruikte daar stiekem zijn bus voor. Hij onderschatte de hoogte van de historische Dijkpoort in zijn eigen stadje en reed zich daar hopeloos vast. Toen viel er niets meer te verbergen van zijn ondisciplinaire gedrag...

Gemoedelijke ringlijn waaierde uit naar alle wijken

In weerwil van de desolate toestand waarin het Zwolse busbedrijf zich in april 1945 bevond, begon Schutte na de bevrijding met een ware triomftocht. Een hoofdrol daarin vervulde de ambulancebus die in de laatste dagen van de Duitse bezetting zo wonderbaarlijk uit de klauwen van de vijand was gebleven.

De wagen stond nog maar net weer met een gerepareerde motor in de garage aan de Vechtstraat of Arend Heuvink - een Zwollenaar die in het verzet had gezeten - kwam bij Schutte informeren of er misschien een bus beschikbaar was om een groep vrouwelijke gevangenen op te halen. Deze echtgenotes van verzetsstrijders uit Zwolle en omgeving hadden in de laatste maanden van de oorlog opgesloten gezeten in het kamp Westerbork en waren van de ene plaats naar de andere

meegevoerd door terugtrekkende Duitsers die hen slecht hadden behandeld. Ze hadden vooral veel te lijden gehad van vrouwelijke bewakers die hen hadden gepest en zelfs gemarteld. Maar waar zaten die Zwolse dames nu?

Schutte liet 's nachts zijn ambulancebus oranje spuiten en ging de volgende morgen met een aantal Zwollenaren op zoek. Een speurtocht door Drente leverde aanvankelijk niets op, maar uiteindelijk werden de naar hun vrijheid hunkerende vrouwen gevonden in een boerderij in het Groningse Grijpskerk. Ze zagen er deplorabel uit, vermagerd en vervuild, met grote rode rugnummers op hun blauwe overals.

De terugtocht naar Zwolle werd voor hen een ware droomreis. Het was het mooiste weer van de wereld, waardoor de vrouwen voor een deel op het



Vlak na de oorlog haalde Schutte met zijn voor die gelegenheid oranje gespoten ambulancebus een groep ex-gedetineerde Zwolse vrouwen - echtgenotes van verzetsstrijders - uit Groningen. De intocht in Zwolle werd een ware triomftocht. Hier de bus voor de Hoofdwacht. (Collectie Schutte)

De door Herman Schutte opgehaalde bevrijdde Zwolse vrouwen op het dak van de oranje gespoten ambulancebus. Van links naar rechts: Rie op de Weegh, Jacqueline van Hasselt, Riek Dorgelo-Hendriks, Thera Smitt, Cor Kieft, B. van Dijk-van de Wetering, Corrie Polderman, M. Brouwer-de Boer, Janny Brouwer, G. Jakma-Liefferink, Wed. van Dijk, Griet van Veen. (Collectie Schutte)



dak van de bus hadden plaats genomen. Overal stonden mensen langs de weg die hun een hartelijk onthaal bereidden. Chocola en sigaretten werden spontaan in de bus goegoid.

De ontvangst in Zwolle was helemaal grandioos. De Grote Markt stond stampvol toen de bus arriveerde. Een hartveroverend gejuich weerkaatste tegen de kerk en de hoge huizen. Schrijver dezes hing als dertienjarig jochie uit het hoog opgeschoven raam van zijn ouderlijk huis en schreeuwde zich de longen uit het lijf. Hij zag hoe de vrouwen na een paar rondjes rond de vluchtheuvel naar De Harmonie werden gereden, waar ze door de in Zwolle teruggekeerde burgemeester Van Karnebeek en een delegatie van militaire gezaghebbers werden ontvangen. Herman Schutte zat er glunderend bij. Hij voelde zich blij en trots dat hij een aandeel had kunnen leveren in de verheugende afloop.

De volgende dag evenwel kwam de ernst der tijden weer onverminderd op hem af. Zijn bedrijf moest voort, maar hoe? Bij de tijdelijke autoriteiten ging hij zeuren om vergunningen voor de aanschaf van nieuw materiaal, maar het Militair Gezag werkte niet mee. Integendeel! Er werd zelfs

een bus van hem gevorderd. Deze was na de bevrijding onder een berg turf achter in de garage vandaan gehaald, waar hij jaren verstopt had gezeten. Na enkele maanden kon Schutte toch weer over vijf nieuwe bussen beschikken. Hij tikte enkele chassis van Bedford en Opel op de kop en bracht deze met gezwinde spoed naar carrosseriefabrikant Hainje. Later kreeg hij er van het inmiddels weer functionerende departement nog eens een Bedford- en een Crossleybus bij. Maar hij verplichtte zich daarmee wel een dagelijkse busdienst te onderhouden op de Noordoostpolder, het nieuwe, onontgonnen land, waar veel werkluide nodig waren.

Nieuwe start

Van een hervatten van een stadsdienst in Zwolle was evenwel nog lang geen sprake door ernstige benzineschaarste. Maar in het voorjaar van 1946 kwam het er eindelijk van. Op 6 mei van dat jaar reed voor het eerst sinds de bevrijding weer een stadsbus in een halfuurdienst door de Zwolse straten.

De bevolking had er kennelijk met ongeduld op zitten wachten, want de belangstelling was zo

groot dat er oogluikend staanplaatsen werden toegestaan. Officieel was dit sinds de jaren twintig verboden. Enkele maanden later werd een landelijke regeling van kracht die staanplaatsen in busen eindelijk toeliet. Tegelijkertijd werd de frequentie ook weer verhoogd tot een kwartierdienst. Men reed nog altijd via de oude route, zij het dat de rit door Assendorp beurtelings door de Assendorperstraat en de Molenweg ging.

De drukte bracht eveneens invoering van vaste bushaltes met zich mee. Tot dan kon men de bus op elke plek laten stoppen door handopsteken. Ook bij uitstappen werd het principe gevolgd van de individuele behandeling-te-allen-tijde, maar door de toegenomen drukte werd dit een onhoudbare toestand. In het vervolg kon het niet meer gebeuren dat de bus soms om de vijftig meter moest stoppen.

In 1947 boekte de Zwolse stadsdienst een record. Het jaarlijkse aantal passagiers steeg voor het eerst boven het miljoen. Om precies te zijn 1.372.379. Dit cijfer werd overigens zeer gunstig beïnvloed door de Hilto, een tentoonstelling van handel en nijverheid die in de zomer van dat jaar op het Gemeentelijk Sportpark aan de Ceintuurbaan werd gehouden. In één week werden liefst rond de 175.000 personen vervoerd. Jarenlang had men het zonder dit soort massa-evenementen moeten doen, nu wilden de Zwollenaren er wel eens eventjes uit. Overigens daalde het totaal cijfer in de jaren daarna weer regelmatig, omdat er meer fietsen op de markt kwamen en de schoenen 'van de bon' gingen.

Het jaar 1947 betekende ook het einde van de oude Oldsmobile-bussen die nog uit 1937 stamden en die inmiddels - ook door het gebrekkige onderhoud in de oorlogsjaren - totaal waren versleten. Het was niet gemakkelijk om in 1947 aan nieuwe autobussen te komen. Eigenlijk waren alleen Amerikaanse schoolbussen van het fabrikaat Ford verkrijgbaar. Hoewel deze wagens met hun kleine ramen en hun onhandige plaatsing van de portieren minder geschikt voor de stadsdienst waren, verschenen ze toch op het Zwolse wegendek.

Niet voor lang. Er werd een vervanger gevonden in de welbekende Ford Trambus, het handige



stadsbusje met zijn platte voorkant dat in 1950 voor het eerst in het Zwolse stadsbeeld verscheen en het er meer dan tien jaar uithield.

Ringlijn

Een jaar eerder was reeds de ringlijn ingesteld, een aaneengesloten route door binnenstad en buitenwijken die meer dan twintig jaar gehandhaafd zou blijven. Het betekende dat er nu een 'Rondje rond Zwolle-avant-la-lettre' gereden kon worden, al was het vanwege de nog bescheiden omvang van de stad aanzienlijk korter dan de huidige fietsroute. De clou van die ringroute zat 'm in de verbinding tussen Pierik en Wipstrik over de nog zo nieuwe, in de oorlog vernielde en inmiddels weer herstelde Weteringbrug over het Almelose Kanaal. Om beurten ging deze goed gekozen route met de klok mee en er tegenin.

Een poging om een apart lijntje naar de Veer-alleen te beginnen werd spoedig opgegeven. In feite is de Veeralleebuurt altijd een stiefkind van het openbaar vervoer gebleven. Vooral toen er nog druk scheepvaartverkeer op de Willemsvaart was, bleek het onmogelijk een ook maar enigszins betrouwbare dienstregeling aan te houden door de langdurig gesloten bruggen plus nog eens een frequent gesloten spoorwegovergang. Ook de belangstelling bleek door de jaren heen minimaal.

Een nieuwigheid van vlak na de oorlog: trambusjes, vier achter elkaar in de Vechtstraat. De motor achterin, waardoor de chauffeur alles beter in de gaten kon houden en het voor de passagiers gemakkelijker was in- en uit te stappen. (Collectie Schutte)



Een nieuw bussentijdperk brak in 1949 voor Schutte aan: bussen zonder neuzen met de motor achterin. Van links naar rechts Kromhout, Volvo, Crossley en Mercedes Benz. (Collectie Schutte)

Het voornemen om een lijn naar Bollebieste, Schildersbuurt en Diezerpoortkwartier te beginnen, leed begin jaren vijftig eveneens schipbreuk. Maar goed ook! Het was immers gebaseerd op de stedenbouwplannen van architect Dudok die allerlei rigoureuze doorbraken door de historische binnenstad voorstelde. Dudok vond het maar niets dat auto's vanuit deze buurten niet rechtstreeks door de Roggenstraat naar het centrum van de stad konden rijden. Ruim een halve eeuw later kan dit gelukkig nog steeds niet...!

Halverwege de jaren vijftig ontstond tussen de Meppelerstaatweg en de rijksweg om Zwolle, de Rondweg, een nieuwe wijk die dringend behoefte

had aan openbaar vervoer. Een buslijn hiernaartoe zou tevens Bollebieste, Schildersbuurt en Diezerpoortkwartier kunnen bedienen. Schutte ontwierp een ringlijn door deze drie buurten die in beide richtingen bereden kon worden. De bus die eerst via de Meppelerstraatweg naar de nieuwe wijk ging, werd lijn 3 genoemd, terwijl in omgekeerde richting als lijn 4 werd gereden. De oude ringlijnen Wipstrik-Grote Markt-station-Pierik en omgekeerd werden immers als lijn 1 en 2 aangeduid. Deze uitbreiding van het stadsnet had tot gevolg dat er een centraal busstationnetje op het Gasthuisplein werd ingericht, waar met een speciaal kaartje van de ene op de andere lijn overgestapt kon worden. Dit betekende tevens het einde van

de drukke Diezerstraat als (te smal en te lastig) onderdeel van de busroute. In het vervolg ging het van de Diezerpoortenbrug via Ter Pelkwijkpark en Gasthuisplein naar de Grote Markt.

Subsidie

En toen kwam Holtenbroek. Deze nieuwe wijk ontstond aan het einde van de jaren vijftig ten noorden van de Zwolse binnenstad en de rijksweg. Natuurlijk moest er ook een busverbinding komen. Tenminste, zo was de wens van het Zwolse gemeentebestuur. Maar Schutte zag er in de beginfase - toen het inwonertal van deze nieuwe wijk nog slechts bescheiden was - weinig brood in. Zonder gemeentelijke subsidie wilde hij niet aan de gevraagde halfuurdienst beginnen. Op 22 augustus 1960 ging de raad akkoord met een aflopende bijdrage voor vijf jaar van 48.750 gulden. Voor het eerst sinds 1937 kreeg de exploitant van de stadsbus weer eens een financiële tegemoetkoming. Op 1 oktober 1960 werd de lijn geopend. Hij leidde van Gasthuisplein, Schildersbuurt en Industrieweg naar de Obrechtsstraat. Het duurde slechts enkele jaren of het zou een van de drukst bezette lijnen worden.

In 1961 verscheen er een nieuw bustype dat het Zwolse straatbeeld voor jarenlang zou gaan beheersen. De City Coach van Volvo, geschikt voor de smalle straten in de binnenstad.

Ondertussen was het tarief ook al enkele malen aan de gewijzigde omstandigheden aangepast. Elf cent was immers allang te weinig voor een enkeltje. Via veertien en vijftien cent was het per 1 oktober 1960 op twee dubbeltjes gekomen. En ook dit bleek al gauw niet meer voldoende voor een sluitende exploitatie, hetgeen veroorzaakt werd door de in de jaren zestig snel stijgende loonkosten. In 1964 werd het een kwartje, in 1966 dertig cent en in 1969 vier dubbeltjes. Overigens liet de landelijke prijsindex een veel grotere stijging zien.

Pas in de tweede helft van de jaren zestig begon men op het stadhuis te beseffen dat een goede stadsdienst niet meer winstgevend kon zijn en dat deze zonder overheidssteun niet langer bestaansrecht had. Er kwamen immers steeds meer nieuwe wijken, waarvoor onrendabele buslijnen nodig waren om ze voor de bevolking te ontsluiten.



In 1961 kwam een nieuwe garage in de Vechtstraat gereed. (Collectie Schutte)



Twee DKW's in de showroom van de pas geopende nieuwe garage. (Collectie Schutte)

Vóór die tijd had vooral de nieuwe burgemeester Roelen (in 1960 aangetreden) geprobeerd om - trouw aan zijn liberale beginselen - overheidsbemoeiing met de stadsbus zo lang mogelijk tegen te houden. Het enige waar Roelen geen bezwaar tegen had, was de vergoeding aan Schutte van de verschuldigde wegebelaasting: een jaarlijks bedrag van rond de dertigduizend gulden. Voor de gemeente was dit eigenlijk een kwestie van broekzak-vestzak.

Hans Schutte

Omstreeks diezelfde tijd, in 1964, deed Hermans zoon Hans zijn intrede in het bedrijf, eerst als gewoon monteur. Hij toonde interesse in het financiële reilen en zeilen, maar zijn vader bleek aanvankelijk niet bereid inzage te geven in de winst- en verliesrekening. Mensen als hij die een bedrijf geheel alleen vanuit het niets hebben opgebouwd, gunnen nieuwkomers niet zo graag een blik in hun keuken. Maar het was toch onvermijdelijk in een tijd, waarin de economie steeds gecompliceerder werd. Toen een jaar of wat later

de balans toch op tafel kwam en de accountant had geconstateerd dat de stadsdienst een jaarlijks verlies van twintigduizend gulden leed, werd de vraag gesteld of het wel verstandig was ermee door te gaan. Vader Schutte reageerde emotioneel. 'De stadsdienst is mij heilig!' riep hij uit. 'Dan moeten we daarmee wat extra's proberen te verdienen' antwoordde Hans. En zo kwam er voor het eerst geschilderde reclame op de Zwolse stadsbussen. De ontbrekende twintigduizend gulden was in korte tijd bij elkaar.

Vinger in de pap

Het tij was evenwel niet te keren. De loonexplosies en het enorm toegenomen particulier autoverkeer aan het eind van de jaren zestig maakten structurele steun van de gemeente onontbeerlijk.

Eind 1969 maakte burgemeester Roelen plaats voor zijn opvolger Drijber, ook een liberaal maar met een speciaal hart voor het openbare vervoerswezen. Deze zei: 'Financiële steun van de gemeente, prima, maar dan moeten wij een vinger in de pap hebben.' Dit leidde tot de instelling van een

Toen Holtenbroek nog maar uit enkele flatgebouwen bestond, reed de stadsbus er al heen. Hier de allereerste halte in de Obrechtstraat. (Collectie Schutte)



gemeentelijke commissie openbaar vervoer die door Drijber zelf werd voorgezeten en waarin naast wethouders ook voorzitter Ten Doesschate van de Kamer van Koophandel en commissaris Bergsma van de Zwolse politie zitting namen.

Voor Schutte bleef geen andere keus dan dit te accepteren. Het gevolg was dat er nogal wat aan het lijnenstelsel werd veranderd. In 1971 werd de aloude en geliefde ringlijn opgeheven. Vanaf Stationsplein en Gasthuisplein waaierde de stadsdienst met nieuwe lijnen uit naar alle oude en nieuwe wijken, behalve naar het stiefkind, de Veerallee.

De bussen reden nu naar Holtenbroek, Aalanden-Zuid (later ook -Noord), Diezerpoort en Berkum, Wipstrik en nog later (maar toen was de naam Schutte al verdwenen) naar Zwolle-Zuid, Westenholtte en Stadshagen. Ook werden toen op tal van plaatsenabri's gebouwd, waar de mensen droog konden staan als ze op de bus moesten wachten.

Reeds in 1973 was het lijnennet uitgegroeid tot ruim vijftig kilometer, waarlangs veertien bussen zich met een gemiddelde rijsnelheid van 17,7 kilometer per uur bewogen. In datzelfde jaar steeg het jaarlijks tekort tot meer dan een half miljoen, waaraan ook het sterk toegenomen particuliere autoverkeer debet was.

In datzelfde jaar 1973 droeg pionier Herman Schutte, inmiddels ernstig ziek, de leiding van de stadsdienst over aan zijn toen dertigjarige zoon Hans. Tegelijkertijd verhuisden de stadsbussen van de vertrouwde garage aan de Vechtstraat naar de Zamenhofsingel (nu Burgemeester Drijbersingel) op het voormalige terrein van de gemeentelijke reinigingsdienst. De touringcars van Schutte's Tours bleven achter op het vertrouwde adres.

Steeds groter

De landelijke overheid begon zich in de jaren zeventig van de twintigste eeuw steeds meer te bemoeien met het lokale openbaar vervoer. Kleine ondernemingen waren in de ogen van Den Haag niet meer rendabel. Schaalvergroting was de boodschap. Om de kosten te drukken, dienden de stadsbussen in alle steden gestandaardiseerd en bovendien veel groter te worden.



Bijgaande foto is het gevolg van een publiciteitsstuntje dat door Hans Schutte zorgvuldig was voorbereid. Hij had een grote voorliefde voor de kleuren die de KLM destijds voor haar vliegtuigen had uitverkoren. Schutte liet zijn touringcars in dezelfde kleuren overspuiten. Graag wilde hij dat een van die bussen samen met een Boeing 747 op de foto werd vereeuwigd, maar de KLM wilde daar geen medewerking aan verlenen. Toen toog hij op de bonnefooi naar Schiphol en slaagde er in tot het vliegveld door te dringen, omdat de controleurs dachten dat het een van de eigen KLM-bussen betrof. Een foto was toen snel gemaakt.

Dit leidde in Zwolle - eerst nog langzaam, later steeds sneller - naar het einde van het Schutte-tijdperk.

Ook veroorzaakte het wrijving tussen de gemeente Zwolle en de plaatselijke Scania-fabriek. Schutte reed namelijk al vanaf begin jaren zestig met Volvo-bussen en was niet van plan daarvan af te stappen, ook al omdat het bedrijf officieel dealer van dit concurrerende, eveneens Zweedse automerk was. Scania probeerde herhaaldelijk het stadsbestuur te bewegen druk op Schutte uit te oefenen, teneinde het eigen product op de Zwolse straten te krijgen. Maar Schutte wilde niet wijken en bleef zijn heil bij Volvo zoeken. De Zwolse fir-

In de jaren zestig was het Gasthuisplein een compleet busstation geworden met een huisje voor de controleurs en toiletten voor de chauffeurs. Op de foto de befaamde City-coaches van het merk Volvo. Schutte bleef dit Zweedse merk trouw, ondanks aandrang op de gemeente van de Zweedse concurrent Scania die zich inmiddels in Zwolle gevestigd had. (Collectie Schutte)



Een Volvo van Schutte won in 1961 de eerste prijs op het concours d'élégance in Noordwijk aan Zee. (Collectie Schutte)

ma was immers een van de laatste Nederlandse bedrijven die een particuliere stadsdienst onderhield. Op die manier kon zij nog iets van haar zelfstandig karakter bewaren.

Einde door staking

In 1982 kwam er voorgoed een einde aan. Directe aanleiding was een staking. In die tijd ging het niet zo best met 's lands economie en de Federatie van Nederlandse Vakverenigingen onderhandelde met de regering over de lonen, ook over die van buschauffeurs op stadsdiensten. Omdat het overleg vastliep wees het bestuur van de FNV door het lot een aantal bedrijven aan, waar stakingsacties moesten worden gevoerd. Schutte was een van de 'gelukkigen'.

Het bedrijf aan de Vechtstraat werd geblokkeerd, hetgeen een weinig adequate actie mocht



De dienstregeling moet kloppen als een bus...

... zegt de Heer
H. J. Schutte, directeur van het particuliere stadsbusbedrijf te Zwolle.

De mensen langs de lijn moeten hun klok op de bus gelijk kunnen zetten. Iedere dag weer legt een bus zo'n 240 km door het drukke stadsverkeer af. Het vele bochtenwerk, herhaaldelijk stoppen en frequent schakelen stellen bijzonder hoge eisen aan de conditie en het

uithoudingsvermogen van de bussen. Maar ze zijn op dit werk voorbereid. Noem het door technische begeleiding. Het komt erop neer, dat ze een onderhoud tot in de puntjes krijgen. En goed onderhoud begint met geregeld olie verversen.

Daar gebruiken we Chevron olie voor. Dan weet je tenminste wat er uit de bus komt: kwaliteits-olie. En de praktijk heeft het uitgewezen. Chevron olie. Er is geen betere.

Smeerproblemen?
Bel Chevron, afdeling Technische Dienst (070-614471), voor snel en deskundig advies.



**Chevron smeren...
 verstandig investeren.**



Herman Schutte verhiel zijn stem in een advertentiecampagne van Chevron (later Texaco). (Collectie Schutte)

Koninklijk busje op de vlucht voor Molukkers

Een busondernemer kan soms te maken krijgen met opdrachten die zijn ego strelen, maar die bij nader inzien onvoorziene problemen met zich mee brengen. Op een dag in het voorjaar van 1975 hoorde

Hans Schutte een voornaam klinkende mannenstem aan de andere kant van de telefoonlijn. 'Wij stellen er prijs op' zei de heer op ietwat arrogante toon 'dat u ons busje 16 verhuurt.' 'Hoe weet die man dat ik



In 1975 was Hans Schutte de chauffeur van het VIP-busje dat koningin Juliana en haar gezelschap naar Drente reed. De koningin, toen 66 jaar, laat zich bij het uitstappen niet door Schutte helpen. (Collectie Schutte)

een busje 16 heb?' dacht Schutte bij zichzelf, maar tezeldertijd realiseerde hij zich ook dat dit speciale Mercedesbusje voor kleine gezelschappen al een tijdje werkeloos in de garage stond en dat het nodig weer eens de weg op moest. Zijn antwoord luidde dan ook positief.

'Maar' zei de heer 'dan moeten er wel nieuwe matjes in, de gordijntjes gewassen en verder alle noodzakelijke handelingen verricht om het in- en exterieur van het busje in perfecte staat te brengen.' 'Wilt u soms ook nog gouden wielloppen en een chauffeur van adel?' flapte Schutte er spontaan uit. Tegelijk schrok hij van zijn stekelige reactie en dacht: 'Wat heb ik gezegd? Ik weet immers helemaal niet met wie ik spreek.' Maar de heer reageerde onverstoorbaar: 'Inderdaad dient u te bedenken dat mijn opdracht tot gebruik van uw vervoermiddel betrekking heeft op leden van de hoogste adel. Om uw onzekerheid maar direct weg te nemen: het is Hare Majesteit in eigen persoon die met haar gevolg in uw busje plaats zal nemen. Koningin Juliana heeft het plan opgevat in Assen de start van de Drentse Fietsvierdaagse met haar aanwezigheid op te luisteren.'

'Ik zou het graag willen doen' antwoordde Schutte 'maar ik kan dit niet maken tegenover mijn collega in Assen. Ik ga niet onder zijn duiven schieten.' Vervolgens gaf hij het nummer van de Drentse busondernemer, waarna de voornaam heer het telefoongesprek beëindigde, ietwat teleurgesteld naar het leek.

Daarmee leek de kous af. Een maandje later echter kreeg Schutte de stem opnieuw aan de lijn. 'Wij hebben uw collega in Assen geraadpleegd, maar hij zit er helemaal niet mee' klonk het. 'Ons oog is speciaal op uw busje gevallen, omdat het ons ten zeerste is aangeraden. Inmiddels is er wel haast mee. We hebben nog maar enkele weken. Ik wil dat u mij nu de naam van de chauffeur noemt.'

Hans Schutte kon zo gauw niemand bedenken die hij dit klusje wilde toevertrouwen en noemde daarom zijn eigen naam. Na het telefoongesprek gaf hij zijn mensen opdracht de gordijntjes te wassen en het busje van elke ongerechtigheid te ontdoen. Vervolgens reed hij naar Genemuiden om een aantal nieuwe cocosmatjes op maat te laten snijden.

Een paar dagen later kreeg Schutte opdracht om onder politietoezicht een proefritje te maken. Nadat dit tot tevredenheid verlopen was, brak de grote dag aan. 's Ochtends vroeg stond de politie al klaar om alles te inspecteren. Geen klep en geen deurtje bleef dicht.

'Hebt u alles bekeken?' vroeg Schutte. 'Ja' was het antwoord 'maar we blijven bij de bus en verliezen 'm geen moment uit het oog.'

Na een periode van zenuwachtig wachten arriveerde het hoge gezelschap en steeg in het busje dat verblindend blonk in het stralend zonlicht. Maar vlak voor het vertrek kwam er plotseling een auto aanscheuren. Daaruit haastte zich een politieman naar Schutte, die al achter het stuur zat. 'Er zijn Molukkers gesignaleerd!' riep de functionaris 'we nemen een andere route, rij achter me aan!' Want het was net in de tijd dat de Molukkers zich nogal roerden in Drente.

Het werd een rit die Hans Schutte niet gauw zou vergeten. De politieman ging met zijn auto voor over allerlei weggetjes en bospaden in de richting van Assen. Schutte stuurde zijn busje door gedeelten met mul zand, raakte takken van bomen, hobbelde over stronken en was zielsblij toen het busje en zijn inzittenden, koningin Juliana inclusief, ongeschonden de Drentse hoofdstad bereikten. Ondertussen was er geen Molukker te zien geweest...

Nadat alles afgelopen was en Schutte het lege busje in Zwolle weer in de garage had gereden, zat hij achter het stuur nog even uit te hijgen. Ondanks het feit dat het chauffeursuniform hem vervelend knelde (hij had het in lange tijd niet gedragen), slaakte hij een zucht van verlichting. Het welgemeende dankbare knikje dat de koningin hem tot besluit had gegeven, was hem al beloning genoeg.



Personeel van Schutte's Tours in de jaren zestig: v.l.n.r. schilder Huis in 't Veld, H. Ulderink, M. van Unen, K. Coers, P. Aalbers, A. Koning, D. van der Merwe, J. Hageman, J. Bisschop, J. Veerman en J. Tempelman. (Collectie Schutte)

Stadsbus houdt oudejaarsavond vroeg op

ZWOLLE — Voor de stadsbusdienst is het morgen (oudejaars)avond al vroeg inpakken geboden. De laatste bussen vertrekken om negen uur van de Pierik, om tien over negen uit de Wipetrik om vijf over negen van het Meppelerwegkwartier en om negen uur uit Holtenbroek. Er is dus ook geen nachtdienst.

*Ze lopen
morgen op
oudejaarsavond.*



Een papegaai leverde in de 'Zwolse Courant' in de jaren zestig elke dag commentaar op het stadsgebeuren. De stadsbus was geregeld het onderwerp. (Collectie Schutte)

In 1973 werd de locatie van het bedrijf Schutte gesplitst. De stadsdienst - hier afgebeeld - verhuisde naar de Zamenhofsingel op het voormalige terrein van de gemeentereiniging. De afdeling touringcars en het dealership van personenauto's bleven in de Vechtstraat. (Collectie Schutte)





In de jaren zeventig reden er nog stadsbussen door de nauwe Luttekestraat. Dat leidde tot situaties als hier: twee bussen muurvast. En die mensen moesten er ook nog door... (Collectie Schutte)

worden genoemd. In die garage bevonden zich namelijk alleen nog tourbussen die niets met de stadsdienst te maken hadden. Schutte's Tours moest particuliere opdrachten voor personenvervoer vervullen, maar kon door de blokkade niet over zijn eigen materiaal beschikken en was genoodzaakt tourbussen van concurrerende bedrijven te huren.

Er kwamen moeilijkheden met het personeel: het traditionele kerstpakket werd niet meer uitgereikt, de werknemers konden niet meer rekenen op een gratis bus voor het jaarlijkse uitstapje, passagiers op de stadsbus kregen geen kaartje meer, het vertrouwen in de directie werd opgezegd... enfin, de sfeer was verziekt en het bijltje werd er bij neergegooid.

Hans Schutte verkocht de hele boel aan de Nederlandse Spoorwegen die op haar beurt de stadsdienst in exploitatie gaf bij de VAD, al langer eigendom van de NS. Schutte's tak van touringcars werd overgedaan aan een bedrijf in Oldenzaal.

De herinnering aan vader Herman, die het busbedrijf in 1937 als jong ondernemertje uit de grond had gestampt en die in 1978 na vele succesvolle jaren van harde arbeid was overleden, werd in de Zwolse straten nog even levend gehouden. De bussen van de VAD behielden een poosje hun oude Schutte-kleuren.

Ook aan dit bescheiden eerbetoon aan het verleden kwam spoedig een einde. Connexxion deed zijn intrede en poetste alle zichtbare sporen van Schutte weg. Maar in het bewustzijn van veel Zwollenaren bleef het vertrouwde beeld van al die dagelijks passerende bussen in het beschaafde blauw en grijs tot de dag van vandaag hangen.

Bronnen en literatuur:

- Archief Schutte, speciaal de aantekeningen van Herman Schutte
- Archief Zwolse Courant
- Gesprekken met betrokkenen
- J.H.S.M.Veen, *Zo gaat de bus na 50 jaar in Zwolle*, Zwolle 1973
- Th.G.Verlaan, *750 jaar Zwolsen, Zwollenaren tussen tram en trein*, 'Ach Lieve Tijd', nr 8, Zwolle 1980

Een foto uit de tijd dat de stadsbussen nog dwars door de Zwolse binnenstad reden. Deze komt uit de smalle Luttekstraat de Grote Markt opdraaien. (Collectie Schutte)





De stadsbus werd begin jaren zeventig omgeleid door de Korte Luttekestraat, toen nog Luttekesteeg geheten. Het ging ook maar net... gelukkig wijkt de fietser uit. Rechts is nog net een stukje van platenzaak De Artist zichtbaar.

(Collectie Schutte)



Ter gelegenheid van Zwolle 750 waren de stadsbussen in 1980 prachtig beschilderd. (Collectie Schutte)

Auteur

Willem van der Veen (1932) trad direct na het gymnasium in 1951 (toen er nog geen journalistieke opleidingen waren) als leerling-journalist in dienst van de *Zwolve Courant*. Daar beoefende hij verscheidene journalistieke disciplines, het langst als samensteller van de zaterdagbijlage, kunstredacteur en theatercriticus (ook voor GPD en Persunie). In zijn vrije tijd schreef hij onder meer jubileumboeken van bedrijven en verenigingen, afleveringen van *Ach Lieve Tijd* en *Als de Dag van Gisteren*, alsmede verscheidene theaterproducties voor de Zwolse schouwburg Odeon. Na zijn pensionering volgden nog twee dichtbundels en vier delen *Zwolle in de achteruitkijkspiegel*.



Het embleem met het Zwolse stadswapen, dat -geschilderd door Huis in 't Veld- achter op de bus-
sen van Schutte stond. (Collectie Schutte)

Colofon

Het Zwols Historisch Tijdschrift is een uitgave van de Zwolse Historische Vereniging en verschijnt viermaal per jaar. Leden van de vereniging krijgen het tijdschrift gratis toegezonden.

Bestuur Zwolse Historische Vereniging

H. Dijkstra, *voorzitter*
F. Oude Ophuis, *secretaris*
R. Tillema-Hanf, *penningmeester*
G.J. van der Horst, J. Bouma, M. Schneiders,
P. Winters, *leden*

Secretariaat Zwolse Historische Vereniging:
postbus 1448, 8001 BK Zwolle, telefoon: 038-4211695

Ledenadministratie en bezorging tijdschrift:
J. van Ulsen-Nijkamp, telefoon: 038-4654617

Internet adres:

www.zwolsehistorischevereniging.nl
e-mail ZHV: info@zwolsehistorischevereniging.nl
Financiën: girorekening Postbank: 5570775
t.n.v. Zwolse Historische Vereniging

Tarieven lidmaatschap:

65+ (wonend binnen Zwolle) en studenten	€ 22 /jaar
overige leden	€ 25 /jaar

Redactie Zwols Historisch Tijdschrift

A.H.M. Bootsma-van Hulst (eindredacteur),
W. Cornelissen, E.A. van Dijk, I. Hermans,
W.A. Huijsmans, M. van der Laan, H.A. Stalknecht.
Redactieadres: Wipstrikkerallee 71, 8023 DV Zwolle
e-mail: annetbootsma@home.nl

Vormgeving: Rob van den Elzen bno (†)

Vormgeving omslag: Buro 1 Hoog

Opmaak: Different Design Deventer

Druk: Waanders Drukkers, Zwolle

ISSN 0926-7476 © Zwolse Historische Vereniging
Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/
of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie,
microfilm of op welke wijze dan ook, zonder vooraf-
gaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

historisch centrum overijssel

GESCHIEDENIS
LEEFT!



kijk ook op

www.historischcentrumoverijssel.nl

voor alle actuele informatie

AURORA

KANTOORSHOP ZWOLLE BV

Alles voor uw kantoor

Gasthuisplein 18-20 - 8011 Zwolle - Tel.: (038) 421 37 17 - Fax (038) 423 13 22
Website www.aurorabv.nl - E-mail info@aurorabv.nl

Te koop gevraagd:

Historische "kantoorpanden"

Inlichtingen: 038 421 32 90

Van der Reijd Makelaars B.V.



VAN DER REIJD
Makelaars B.V.

VBO  **MAKELAAR**



Brasserie "Het Vliegerhuys"

Nieuwstraat 55 Tel. 038-4221206
8011 LM Zwolle Fax 038-4224318

In Brasserie 't Vliegerhuys - Een pand uit 1450!

- De lekkerste koffie van Zwolle...
- Uitgebreide lunch- en avondkaart...
- Heeft u wat te veren, vraag naar de huysgyneden...
- Eize acht weten ruwe epische...
- En een vertrouwde plek voor de Zwase Historische Vereniging...

Een plek om te onthouden.....

WAANDERS

uitgevers drukkers boekverkopers



boekverkopers
Eiland 9, Zwolle
Telefoon (038) 421 53 92

uitgevers / drukkers
Faradaystraat 17, Zwolle
Telefoon (038) 465 86 28 / 465 70 01