

Uit het knipselarchief

Bijlage bij NVBS Actueel, maart 2025

In deze aflevering duiken we in grote stappen in de geschiedenis van de Gemeente Tram Groningen (GTG). Daarvoor was onder Belgisch bewind een paardentram in deze stad geweest, totdat in 1910 na veel gesteggel in gemeenteraad, de krant en op straat het gemeentebestuur de knoop doorhakte en de raad er uiteindelijk in meerderheid akkoord ging met de eigen exploitatie. Aanleiding was het in bedrijf stellen van een elektriciteitscentrale. Om deze zo rendabel mogelijk te maken was de aanleg van een elektrisch tramnet als grootafnemer een aantrekkelijke gedachte.



De Belgische paardentram

16 Mei 1907. — B en W van Groningen stellen aan de Raad voor, dat ten behoeve van het vastgestelde plan van aanleg en exploitatie van elektrische tramwegen in de gemeente Groningen, zal worden overgegaan tot oprichting van een trambouw bureau waaraan zullen verbonden zijn een directeur van het trambedrijf op een jaarwedde van f 1000 en voorts een deskundige op tram aanleggebied en enige tekenaren, wier salaris door B en W, geregeld zal worden. Voor de benoeming van de directeur dragen zij voor dhr E. A. van Doesburgh, nu directeur van het elec. bedrijf der gemeente, die beide betrekkingen het geschiktst kan waarnemen, zijn benoeming wordt geacht te zijn ingegaan op 1 April 1907. Ten aanzien van het overig personeel stellen B en W voor, zoveel mogelijk keuze te doen uit het personeel der paardentram, met dien verstande dat zij blijk geven geschikt te zijn, waarna zij vaste aanstelling zullen bekomen. Als controleur op jaarwedde van f 700 bevelen zij aan dhr F. De Roosz.

16-5-07

Op Driekoningen, 6 januari, was het dan zover, dat de eerste tram zijn opwachting maakte voor het Groninger publiek in een proefrit. De werkelijk ingebruikname gebeurde op 1 maart.

Vanmiddag hebben we voor 't eerst gereden met de elektrische tram. Om te probeeren natuurlijk of alles in orde was.

Om half drie vertrokken we van de remise, de wagen bestuurd door een der ingenieurs en met een flinken gang ging het door de Ebbingestraat naar de Gr. Markt. Langs de geheele lijn stonden, in weertwil van het feit, dat het uur waarop de proefrit zou worden gehouden, slechts in beperkten kring bekend was, vrij veel menschen. 't Was dan ook een heele gebeurtenis, dat de elektrische tram, waarover lang en breed is gesproken, reed.

De paardentram werd voorbijgereden. Nijdig sprong het oude trampaard op zij, nijdig op den concurrent, die weldra een einde maakt aan zijn, in de laatste tijd weinig eervolle tramloopbaan. En we meenden ook een bloesje van schaamte te zien op het gelaat van den conducteur, die zich moest laten voorbijrijden en met ware doodsvrechting de zweep over het arme dier legde. „Vort peerd!“. Maar jawel, loop eens tegen de elektrische. Dat kon de troep jongens ook niet, die wanhopige pogingen waagden om haar bij te houden.

Op de Gr. Markt werd half gehouden. Eenige autoriteiten zouden ook den rit meemaken. We merkten o.a. op den burgemeester, de wethouders, enkele raadsleden, den secretaris, den commissaris van politie, den directeur der Mij. van Tramwegen in Nederland, den directeur der Electriche Centrale, den heer Van Doesburgh.

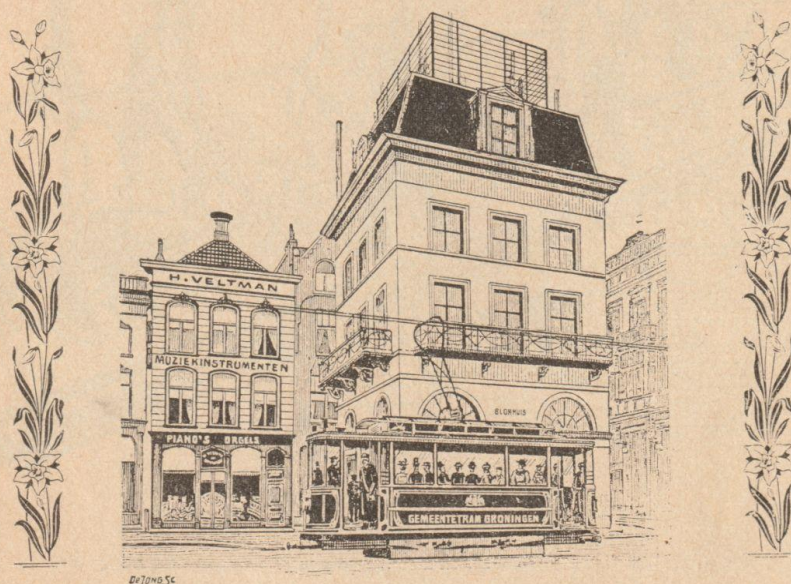
Toen ging het weer terug naar de remise door twee rijen van toeschouwers, die zich steeds vermeerderden. Alles liep uitstekend af, zonder de minste storing, zoodat kon worden aangenomen, dat dit gedeelte van den aanleg in orde is, alsmede de wagen.

6-1-10

Dat uiteindelijk de bevolking het eens was met de elektrische, bewijst onderstaande lied.
Voor de muziekhandel gelijk de mogelijkheid voor reclame.

Leve de Electriche!!

MARSCH



Muziek van
FRITZ JAEGER

Prijs f 0.40.

Woorden van
J. v. B.

H. VELTMAN,
Piano-, Muziek- en Muziekinstrumentenhandel.
GRONINGEN.

*Wat is het heerlijk rijden, electrisch glijden,
Men zit zoo zacht — zoo heerlijk
De tram is onontbeerlijk;
Voor meer belasting b'talen
Een stad vol palen
De draden boven in de lucht;
Je bent er met een zucht.*

*Het kost de stad veel centen, en hooge renten.
Toch kwam in 't nieuwe jaar,
De electrische klaar.
Nu rijdt ze door de straten,
Laat nurksen praten,
Steeds wordt geklingeld en gebeld.
Van d' arme burgers geld.*

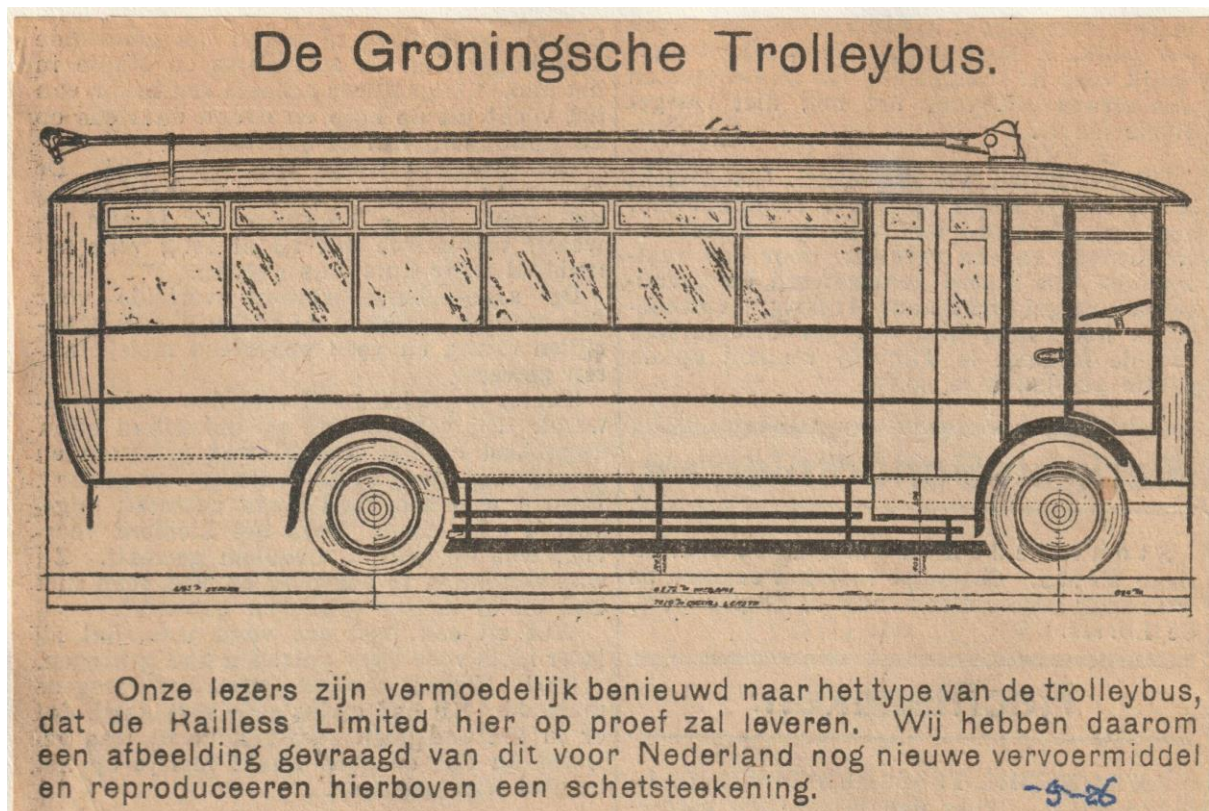
*Lang leve de vooruitgang, klinkt nu de lofzang,
We rijden op en neer,
Betalen ied'ren keer.
Stad Gruno kan nu trots zijn.
Op d' Electriche tramlijn.
Maar zijn de centen alle op
Dan heeft z' een dikke strop.*

*Dan kan de raad gaan huilen,
De tram weer ruilen,
Dan gaan de vroede heeren,
't Met luchtschepen probeeren.
Dan hoeft men moet ge reken
Geen straat opbreken,
Want moet 't als met de tram weer gaan,
Gaat 't zaakje naar de maan.*

Een opmerkelijk bericht over één van de personeelsleden. Een voor die tijd vorstelijk bedrag!



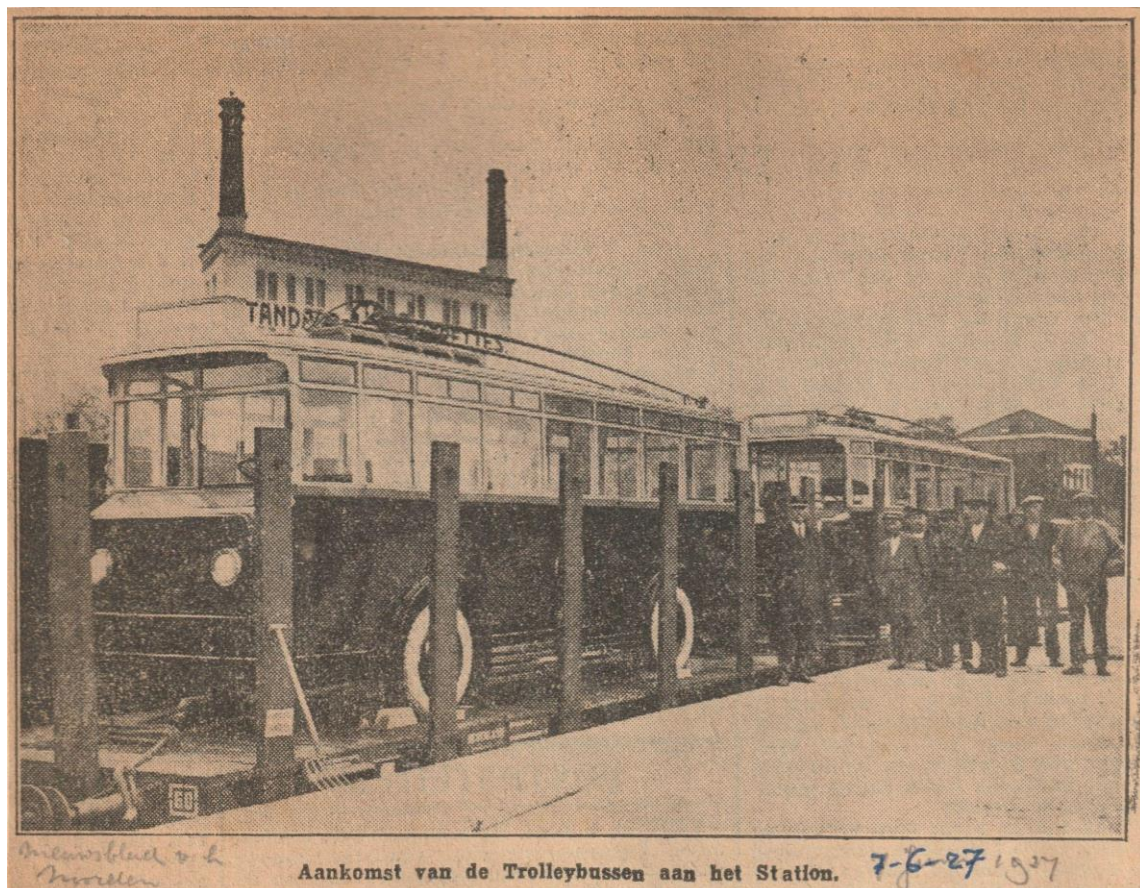
De oplopende tekorten van de jaarlijkse exploitatie van de GTG deed het gemeentebestuur naar een andere mogelijkheid omzien. We zijn dan pas 15 jaar verder. Een nieuw fenomeen in Engeland trok hun aandacht.



Maar zou dit slagen en hoe kom je daar achter? Het zou een oplossing kunnen zijn. Bovendien bleef de 'tram' klant van de elektriciteitscentrale en de investeringen in onderstations en bovenleiding konden voor deze oplossing worden ingezet. De fabriek deed een voorstel aan B&W:



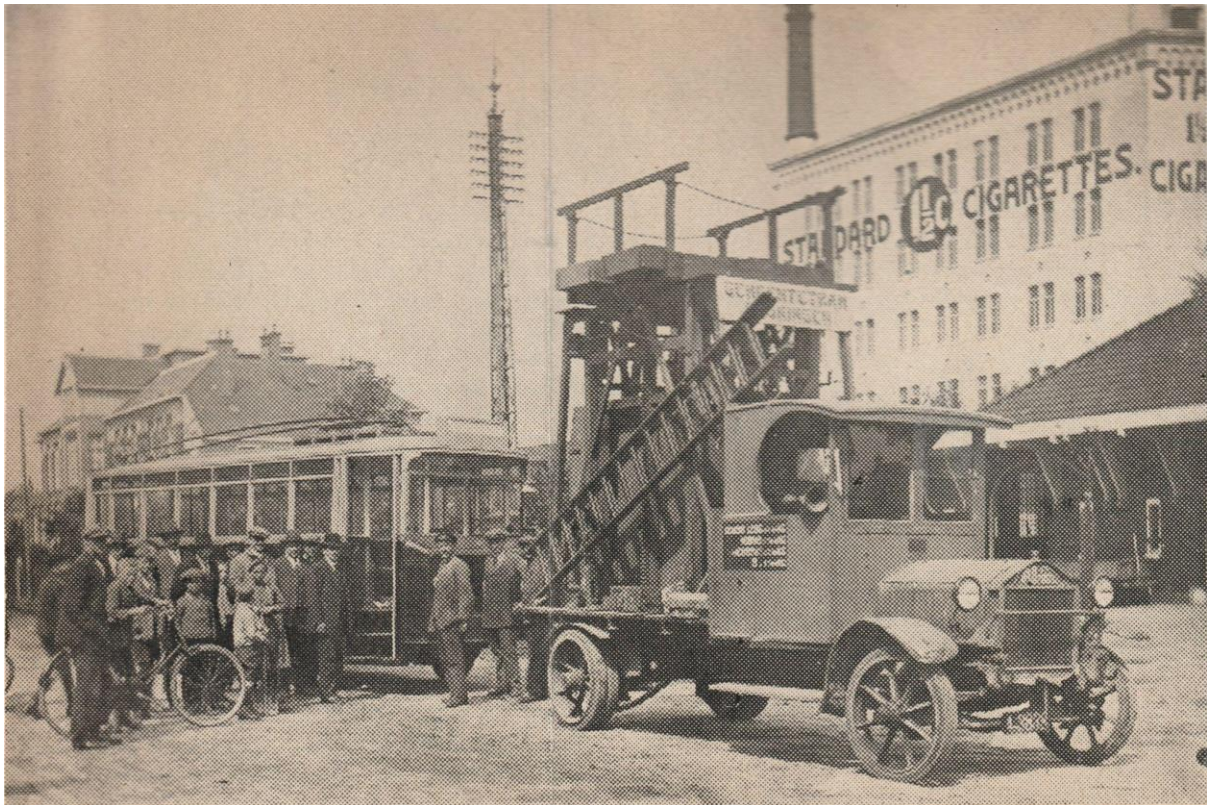
Ruim een jaar daarna verschenen de twee trolleybussen per spoor in Groningen:



En plaatje, dat vandaag in onze courant voorkomt en de verlading van de trolleybus laat zien, geeft een genoegzaam beeld van het uiterlijk van deze voertuigen.

Het meest doen ze denken aan autobussen, waaraan echter de plaats van den motor voor de zitplaats van den bestuurder vrijwel geheel ontbreekt. Boven op de wagens bevinden zich naast elkaar twee lange staken, die met wieltjes (de trolleys) langs de draden loopen. De kleuren zijn geel en groen. Aan de zijkanten is het wapen van Groningen geschilderd. Ze zullen ongetwijfeld het Groningsche stadsbeeld verlevendigen. Het interieur doet ook sterk aan de autobus denken. Men treedt met een trapje rechts voor in den wagen binnen bij den chauffeur-conducteur om een kaartje te nemen. In het achterstuk van den wagen zijn 24 zit- en 10 staanplaatsen.

In alle vroegte werd er een rit gemaakt op een proeftraject. Met de bovenleidingswagen werd de stroomloze trolleybus naar de remise getrokken.



EEN PROEFRIT MET DE TROLLEYBUS.

„Instappen, heeren.....”

Het was de directeur van de Gemeentetram, die met een uitnodigend handgebaar aan de voor het stadhuis aanwezige journalisten Zaterdagmiddag te kennen gaf, dat het oogenblik was aangebroken, dat de trolleybus, het novum op verkeersgebied voor Nederland, zou proefrijden. Even later kwamen nog een paar raadsleden binnenwippen en vervolgens wethouder Catz, van wien het initiatief is uitgegaan tot aanschaffing van dit vervoermiddel.

Het traject tramremise—Groote Markt hadden we door de welwillendheid van den directeur al meegereden. Dat ging natuurlijk niet met twee trolley's maar in dit geval rijdt de bus als een gewone tram. De eene trolley neemt den stroom over van den voedingsdraad der tram en als negatieve capaciteit doet een der rails dienst, waarin men een minus-contact, d.i. een ijzeren ketting, laat slapen. Dat er een innig contact, was tusschen lucht- en aardleiding bewezen de vonken, welke met een knetterend lawaai uit het minus-contact vlogen.

Maar op de Groote Markt werd het eerst echt, hier begonnen we op de twee luchtlijnen te rijden en moesten de trolleys-rolletjes van den beugel het bewijs leveren, dat ze in 't spoor konden blijven. Dat deze merkwaardige gebeurtenis in het vervoermiddelverkeer niet zonder interesse van het publiek voorbijging, laat zich denken. Talrijke belangstellenden hadden zich voor het stadhuis opgesteld, om van het vertrek getuige te zijn.

„Vooruit dan maar....”, aldus de directeur tot den chauffeur, een korte ruk aan de handel, een trap op het voetpedaal, waarmee de electromotor in 6 verschillende tempo's kan worden ingeschakeld, en daar gingen we heen.

We moeten bekennen, het ging perfect, en we kregen den indruk, dat de bus op het gladde asphalt een groote snelheid kan ontwikkelen; het zal natuurlijk niet noodig zijn in onze stad het tempo al te zeer op te voeren.

Bij de A-brug ging het minder vlot, d

Met de Staat der Nederlanden komt het tot een conflict omtrent het wel / niet betalen van de wegenbelasting voor trolleybussen (die al in de stad rondreden). Directeur Schmidt lokte een proefproces uit door hoogstpersoonlijk achter het stuur van de bus plaats te nemen, waarop hem naar een wegenkaart werd gevraagd. Toen hij deze niet kon tonen, werd hij bekeurd omdat hij een voertuig bestuurde, waarvoor geen wegenbelasting werd betaald. De directeur bestreed deze zienswijze door erop te wijzen dat in de wet het ging om motorvoertuigen, welke op eigen kracht worden voortbewogen en dat kan een trolleybus niet. Deze is afhankelijk, net als de tram, van bovenleiding. Voor een tram betaal je geen wegenbelasting!

DE TROLLEY-QUAESTIE TE GRONINGEN

Het Hof te Leeuwarden heeft Donderdag naar de „Prov. Gron. Crt.” meldt, vrijgesproken den directeur van het Gem. Trambedrijf te Groningen, den heer Schmidt, die wegens het besturen van een trolleybus zonder een wegenbelastingkaart te kunnen toonen, door de Groningsche rechtbank was veroordeeld tot vijftig cent boete of één dag hechtenis.

De Hooge Raad vernietigde het vonnis en verwees de zaak naar het Hof te Leeuwarden.

De advocaat-generaal had vijf gulden boete of één dag hechtenis gevraagd. 8-11-30

Trolleybus-bestuurder vrijgesproken

5-5-1932 Groningen, — Woensdag.

De Groningsche rechtbank deed heden uitspraak in de bekende trolley-bus-kwestie. Zij achtte het ten laste gelegde niet bewezen en concludeerde tot vrijspraak van den bestuurder, die geverbaliseerd was wegens het niet hebben van een wegenbelastingkaart.

De rijksadvocaat, mr. S. C. H. Romkes, had f 5 boete, subs. drie dagen hechtenis gevraagd. De ambtenaar van het O.M. had echter geadviseerd tot ontslag van rechtsvervolging. 5-5-32

Soms moeten rioolwerkzaamheden in de straat worden uitgevoerd, waar ook de trolleybus zijn route heeft. Hoe los je dat op? Het volgende werd hierop gevonden:

aanvaard, bezig met het maken van rioleering en het leggen van buizen voor de waterleiding. Deze graverij kon niet worden uitgevoerd zonder dat voor de trolley een ander keerpunt werd gekozen. Ter tegemoetkoming jegens de aannemers van den rioolaanleg, heeft de directeur toen de voorlaatste halte, gelegen op het kruispunt Frederikstraat—Meeuwerderbaan voor twee dagen als eindpunt der lijn aangewezen, omdat daar gelegenheid was met de bussen te draaien. Het eenige wat hier te doen viel, was de beugels van de trolley met een langen haak los te maken van de electricische draden, de bus naar de overzijde van de straat te trekken en de beugels weer tegen de geleiding te brengen. De aanne-mer van het graafwerk koos als trekkracht voor deze draai-beweging een paard; hij had het ook met een tractor kunnen uitvoeren of met een paar werklieden.

ham bij Manchester en Wolverhampton, waar het reeds werd geëxploiteerd, had de commissie van onderzoek overtuigd van de deugdelijkheid en gunstige resultaten van dit nieuwe systeem van bus, de bus kan zich aan twee losse beugels bewegen, waardoor de bestuurder in staat is, ter weerszijden ongeveer 3 meter uit te wijken. Aanvankelijk werden er twee bussen besteld, maar thans bezit de gemeente er zes.

De voordeelen van deze bussen zijn: 1o, dat de trolley zich even gemakkelijk door het verkeer kan bewegen als de gewone auto, 2o, dat de beweegkracht van de eigen electriciteits-fabriek kan worden betrokken; 3o, dat het olie-verbuik van de autobussen aanmerkelijk hooger is dan van de trolley; 4o, dat de bedrijfszekerheid der trolley's grooter is dan die van de bussen.



Een tafereel, dat zich in Nederland alleen te Groningen kon voordoen, doch ook daar zeldzaam is: een trolley-bus, getrokken door een paard.

Een uniek tafereel met een uniek vervoermiddel

14-1-1938

Onze correspondent te Groningen schrijft ons: Een paard voor een trolleybus! Wie dit letwat potsierlijke beeld uit het Groningsche stadsleven ziet, zou den indruk krijgen, dat de directeur van het tram- en trolleybedrijf te Groningen genoodzaakt is geweest de Groningers door een deel van de stad te vervoeren met het door paardentraction voortbewogen meest moderne vervoermiddel, de trolleybus, als gevolg van een defect aan de wagens of aan de electricische geleiding.

Niets is echter minder waar. De oorzaak van deze zonderling aandoende vertooning was niet gelegen in stagnatie in het bedrijf zelf; evenmin behoefde deze paardentraction te worden gebruikt voor het vervoer van passagiers. Noch het vertrouwen in, noch het decorum van onze altijd goed functioneerende trolley is door paard of voerman in miscrediet gebracht kunnen worden.

De aanleiding tot het inroepen van dierlijke hulp zat dieper. Van gemeentewege was men namelijk op het pleintje aan het einde van de Meeuwerderbaan, waar de trolleybussen moeten keeren als de terugrit naar de binnenstad wordt

Het paard behoefde derhalve slechts een halven cirkel op het kruispunt te beschrijven en kon, als de bus gedraaid was, rustig 10 minuten staan wachten op de komst van de volgende bus. Voila tout!

De trolleybus te Groningen is een unicum in ons land, sedert 1927. Bij de uitvoering van het asphalteeringsplan stond de gemeente tevens voor de kwestie van het al of niet opheffen van de tramlijn. Besloten werd de rails van de best renderende lijn (Noord-Zuid) te laten herleggen, maar die van lijn II (Oost-West), waarop de exploitatie zeer ongunstig was, te laten vervallen en een trolleybusdienst in dat gedeelte der stad in te leggen. Een bezoek aan Londen, waar dit nieuwe vervoermiddel werd gefabriceerd en aan Ipswich, Harwich, Birmingham, Old-

Daartegenover staat echter het nadeel, dat de trolley door de electricische geleiding, evenals de tram, aan een vaste route is gebonden, terwijl aan de autobus gemakkelijk een andere route kan worden gegeven.

Behalve in genoemde Engelsche steden rijden er trolley's te Antwerpen, Luik, Berlijn (twee lijnen), Oberstein, Oldenburg, Liegnitz en andere steden van Duitschland en voorts in Italië en Frankrijk.

Hoewel in andere plaatsen van ons land een onderzoek is ingesteld naar de mogelijkheid tot invoering van dit vervoermiddel, is het er tot dusver nergens van gekomen, zoodat Groningen de eenige stad in ons land is, waar ooit een paard voor de trolley kon worden gespannen.

Zoo is dit plaatje derhalve in tweeërlei opzigt uniek!

De oorlog breekt uit. De binnenstad van Groningen wordt ook gebombardeerd. In het gemengde bedrijf tram/trolleybus wordt zo goed als het kan de dienst gaande gehouden tot 1944. Na de bevrijding kon de dienst weer worden opgepakt, getuige onderstaande bericht.

G.T.G. (GEMEENTETRAN GRONINGEN)

Het is nu eenmaal gebruikelijk na te gaan, wie in een bepaald geval de eerste en de laatste is geweest. Welnu, de G.T.G. is de laatste geweest, die in 1944 den dienst heeft moeten stopzetten. Nadat lijn 3 reeds op 14 September was gestaakt (bij welke gelegenheid lijn 1 werd doorgetrokken tot Halte N.S.), werden de lijnen 2 (trolleybuslijn) en 1 (Halte N.S.—Groote Markt—Helpman—Esserweg) op 23 December 1944 buiten dienst gesteld. De G.T.G. heeft het dus nog ruim een maand langer volgehouden dan de H.T.M. en de R.E.T., de maatschappijen, die in dat opzicht in het Westen het beste figuur geslagen hebben.

De dienst op lijn 1 (Halte N.S.—Helpman—Esserweg) is weer hervat op 14 Juli 1945, terwijl lijn 3 volgde op 17 Aug. 1945, deze laatste met slechts enkele ritten per dag in aansluiting op de aankomende treinen. Op lijn 1 wordt van Halte N.S. tot Helpman een 10-minutendienst onderhouden, terwijl de wagens om den anderen doorrijden naar den Esserweg. Gedurende de avonduren (G.T.G. rijdt van 6.30 tot 23 uur, Zondags ook!) rijden de wagens om het kwartier en alle naar den Esserweg.

10-45

De trolleybus wint het nu toch van de tram, die langzamerhand het veld moet ruimen.

De Trolleybussen op lijnen 1 en 3

Waarschijnlijk November in gebruik

Naar wij vernemen, zullen de tramlijnen 1 en 3 waarschijnlijk in November van dit jaar vervangen worden door trolleydiensten. Een definitieve datum kan niet het oog op eventuele vertraging bij aflevering — niet zozeer tengevolge van nalatigheid bij de leveranciers dan wel de onderleveranciers — thans onmogelijk worden vastgesteld, maar zonder verdere tegenvallers verwacht men toch in de maand November de nieuwe trolleys in gebruik te kunnen nemen.

De trolleyleiding wordt boven de tramleiding aangelegd. In de tijd dat laatstgenoemde leiding dan verwijderd wordt om de trolleys gelegenheid te geven te rijden — en men neemt aan dat dit niet meer dan een dag of 3, 4 in beslag zal nemen — worden de diensten met bussen onderhouden.

Wij hebben verder horen verluiden, dat de in beton bevestigde rails niet uit de rijweg gebroken zullen worden, doch eenvoudig volgelegd met een harde stof, zodat zij geen slipgevaar opleveren. Men mag voorts aannemen, dat ook de vlucht-houela zullen verdwijnen, zodat het aspect van de Hereweg aan het eind van dit jaar wel enigszins veranderd zal zijn.

Tramstoring

Gisteravond omstreeks kwart na zes brak bij het Viaduct een spandraad van de bovenleiding van de gemeentetram, waardoor het tramverkeer enige tijd stagneerde.

Even later reed een hoge vrachtauto tegen de laag hangende bovenleiding aan, die daardoor eveneens brak.

Om negen uur was de storing weer opgeheven. Gedurende die tijd werd het tramverkeer door bussen opgevangen.

Aanrijding tussen tram en vrachtauto

Hedenmorgen omstreeks tien uur werd een vrachtauto, bestuurd door de vrachtrijder A. Smittenberg uit Hoogezand, op het Zuiderdiep te Groningen aangereden door een gemeentetram, bestuurd door L. P. I. de W. De auto kwam uit de Eerste Drift en S. wilde haar in de richting van de Herestraat rijden. Hij merkte daarbij de tram niet op, die de auto opzij aanreed, en enige meters mee-sleepte. Beide voertuigen werden licht beschadigd.

DAGEN DER GRONINGSE TRAM ZIJN GETELD

Zwitsers werken hard aan bovenleiding voor trolleybusnet

(Van onze Groningse correspondent)

NOG zigzagt met een sukkelgangetje de Groningse tram langs de drukke Hereweg, klinkt zij hordend en stotend van „Frigge“ naar de Grote Markt, slingert zij zich op weinig elegante wijze door de gevaarlijke bocht van de Gelkinestraat naar het Zuiderdiep en rammet zij van Helpman naar de Esseweg. Lang duurt het echter niet meer, want haar dagen zijn — gelukkig — geteld.

EIGENLIJK was zij al min of meer afgedankt, want vlak voor het uitbreken van de oorlog reed naar het Zuiden van de stad al een comfortabele autobus. De Duitsers namen de stadsbussen echter in beslag en — o, uitkomst! — de Groningse tram, die nog niet in slopershanden was gekomen, kreeg haar kans opnieuw. Zij heeft zich daar behoorlijk van gekweten: al te veel mag men van zo'n aftands vehikel toch ook niet vragen en bovendien, de tram was redster in de nood. Zonder haar had Groningen in de bezettingsjaren geen stadsvervoer meer gehad. De oude tram rijdt thans nog. Is het een wonder, dat het niet heel meer gaat, dat alles totaal verlaten is, de rails, de bovenleiding en de wagens zelf? Er is echter één troost, die alles goed maakt: binnenkort krijgt Groningen een modern trolleybusnet.

...

NA de oorlog deed zich de vraag voor, wat er met het trambedrijf, dat behalve de versleten trams, als eerste in Nederland sedert 1928 ook een trolleybuslijn (met Engelse trolleys) en stadsautobusdiensten exploiteerde, moest gebeuren. Een algehele vernieuwing van het tramnet vergde een veel te groot kapitaal. Daar kwam bij, dat de trolleybus in het buitenland een enorme vooruitgang had geboekt, zowel wat de technische verbetering als de toepassing betreft. De moderne trolleybus, zoals die thans bij duizenden in Amerika en Canada rijdt en in Europa, vooral in Engeland, Zwitserland en Zweden, veel wordt gebruikt, is een ideaal vervoermiddel: beweeglijk als een auto en betrouwbaar als een tram. De electromotor heeft een veel langere levensduur dan de verbrandingsmotor en geeft speciaal in druk stadsverkeer veel meer bedrijfszekerheid. Een voordeel boven de autobus is ook, dat de trolley geruisloos rijdt en de atmosfeer niet verontreinigt met uitlaatgassen, hetgeen van grote betekenis is voor de hygiëne in de stad. Er is echter een uitgebreide bovenleiding voor nodig, waaraan hogere eisen worden gesteld dan aan de bovenleiding van de op rails lopende elektrische tram.

Te Groningen wordt evenals te Arnhem, dat deze dagen onder grote belangstelling — ook het Groningse Trambedrijf gaf acte de présence — zijn eerste trolleybussen in gebruik nam, de bovenleiding aangelegd door de Zwitserse Irma Kummier en Matter uit Zürich. Zwitserse ingenieurs en monteurs werken thans hard om alles zo spoedig mogelijk klaar te krijgen. Overal in de stad zijn hoge rood-gemeneerde stalen masten verreesen, waaraan de nieuwe bovenleiding wordt bevestigd. Uiteraard reeschiedt dit eerst speciaal langs de samroutes. De trolleyleiding wordt boven de bestaande tramleiding opgehangen, zodat de tram zolang mogelijk kan rijden. Daarna zal het vervoer tijdelijk met autobussen geschieden.

sis), Oerlikon, Zürich (elektrische uitrusting) en Verheul (carrosserie). De uitvoering der trolleys wordt precies gelijk. De bussen van de combinatie Kromhout, Oerlikon en Verheul komen het eerst gereed en zullen nog vóór 1 Januari in gebruik worden genomen.

De nieuwe trolleykasten worden gecombineerd met de lichtmasten van het G. E. B. Op tal van trolleykasten komt namelijk een speciaal ijzeren bovenstuk te staan, waaraan grote elektrische lampen worden bevestigd. Deze twee-in-één-combinatie zorgt er voor, dat straks heel wat oude lichtmasten tegelijk met de oude palen van de bovenleiding van de elektrische tram zullen kunnen verdwijnen.

Het ligt in de bedoeling de oude stadstram, die de Siemens Schuckertwerke te Berlijn veertig jaar geleden heeft aangelegd — 6 Januari 1910 reed de eerste tram van de remise naar de Grote Markt en 1 Maart daaropvolgende werden twee lijnen voor het publiek opgesteld — feestelijk uit te luiden.

Groningen sluit dan een belangrijke periode uit de geschiedenis van het stadsvervoer af. De eerste stoot tot de oprichting van een elektrisch trambedrijf werd gegeven door het feit dat de bezittingen der paardentram, die in 1906 door de gemeente waren overgenomen van de „Société anonyme des tramways de Groningue et de la Province“ vooral wat de tramweg en het rollend materiaal betrof, in zodanige verstand verkeerden, dat algehele herstellingen noodzakelijk waren. Om in de stijl van de „Société des tramways“ te blijven: l'histoire se répète!

16-9-49

Terwijl de nieuwe trolleybussen zich feestelijk op 12 januari 1950 presenteren, neemt op 12 december 1949 de tram al afscheid van het Groninger publiek.



TJUDENS DE OFFICIËLE OPENINGSRIT VAN HET NIEUWE GRONINGSE TROLLEYBUSBEDRIJF: DE FEESTBUSSEN TE HELPMAN. 12-1-50
FOTO: NOORD NED. PERSFOTOBUREAU FOLKERS

1949
Op 11 December j.l. heeft de oude trolleybus de laatste ritten op lijn 2 volbracht. Begin 1950 zullen op deze lijn de nieuwe trolleybussen, voorzien van koolsloopstukken, in bedrijf worden genomen. Tot zolang vindt op lijn 2 autobusexploitatie plaats.

Op 12 December j.l. heeft Groningen voorgoed afscheid genomen van haar tram. Een en ander vond plaats onder zeer grote belangstelling van de bevolking en autoriteiten. De laatste rit, welke om 20.04 uit Helpman vertrok, werd gereden met 10 motorwagens tot de Grote Markt (rijtijd circa 1 uur!) en met 12 rijtuigen vanaf de Grote Markt tot de remise. In de voorste tram, welke met vele kransen was behangen, had het muziekcorps der Gemeentetram plaats genomen, in de volgende rijtuigen behoorden de genodigden, o.a. B. en W. en een groot deel der gemeenteraad, tot de passagiers.

Op 13 December is een aanvang gemaakt met het inrichten der oude tramwagens tot noodwoningen. Op dezelfde dag werd begonnen met het afbreken der trambovenleiding en de bovenleiding van de oude trolleybus.

De dienst op de lijnen 1 en 3 werd vanaf 12 Dec. 20.00 uur verzorgd door bussen, waartoe de G.T.G. 6 bussen gehuurd heeft van de G.D.S. (Groningen—Haren—De Punt). Bij deze gelegenheid werd de route van lijn 1 weer: Halte—Helpman (Esserweg) en van lijn 3: Grote Markt—Hoofdstation.

De proefritten der nieuwe trolleybussen vinden reeds plaats; zo spoedig mogelijk zal het nieuwe vervoermiddel voor het publiek toegankelijk zijn. Op 5 Januari a.s., als de Zwitserse monteurs van vakantie terug zijn, zal de officiële openingsrit der nieuwe trolleybuslijn plaats vinden.

Helaas hebben de trolleybussen het ook niet kunnen volhouden. In de ochtend van 9 november 1965 kwam plotseling een einde aan het trolleybusbedrijf. Om 10.10 u trok een rijdende kraan per ongeluk de gecompliceerde bovenleiding op het kruispunt bij de Herebrug kapot. Ter plekke besloot men direct over te schakelen op de nieuwe dieselbussen en de trolleybussen naar de garage te slepen. Daarmee kwam een einde aan 15 jaar (!) volledige trolleybusexploitatie.