

## De geschiedenis van de GDS

*Ing. H. Volker*

Op 1 augustus 1939, juist een maand voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog die in september in Polen ontbrandde, werd de GDS officieel opgericht. Het was een maatschappij waarvan het grootste aandelenpakket en de administratie in handen was van de E.D.S. te Meppel en anderzijds voor een gedeelte van de gemeenten Groningen, Haren en Eelde. De oprichting kwam door de overname van de toenmalige G.P.E. (Groningen - Paterswolde - Eelde) Tramwegmaatschappij en de Groningse tramlijn naar De Punt (Glimmen).

De G.P.E. had in 1926 de paardetram afgeschaft en T-Ford truckjes werden toen voor de rijtuigen gekoppeld. Totaal waren er vier van deze Ford-trekkers, die alle een eigen naam hadden, zoals Pegasus, Be Quick etcetera. Er waren drie remises, te weten op de Paterswoldseweg in Groningen, bij de Twee Provinciën in Paterswolde (nu garage Setz) en in Eelde waar nu garage Koops is.

Het eindpunt van de G.P.E. was op het Zuiderdiep, tegenover de Stationsstraat. In dezelfde jaren reed er ook vanuit Groningen een autobusdienst via Haren en de Meerweg naar Paterswolde. Het eindpunt in Groningen was eveneens op het Zuiderdiep, tegenover de Stationsstraat en in Paterswolde bevond het eindpunt zich bij Hotel 'De Twee Provinciën'. Het was een zomerdienst, die langs het Paterswoldse meer reed van de Autobusdienst Goliath. Eigenaar was de heer W.L. Eltink.

Op de Meerweg nabij de brug over het Hoornse Diep was een tol. Men moest eerst betalen voordat men verder mocht rijden. De Goliath had voor zijn busdienst bij vooruitbetaling een abonnement gekocht.

Naast deze genoemde lijnen naar Paterswolde en Eelde werd in de vooroorlogse jaren het vervoer tussen de stad Groningen en de dorpen Haren en Eelde onderhouden door de gele stadstram. De rails liep vanuit de stad door tot het eindpunt bij de Groningse Punt in Glimmen.

### De eerste G.D.S.-diensten

De aanvangsdatum van de de G.D.S.-diensten was vastgesteld op 1 augustus 1939. Door de E.D.S. waren een veertiental Chevrolet tramcoach-bussen besteld, goed voor 30 zitplaatsen, 6 staanplaatsen en 30 kilogram bagage. Het chassis was van het type BG 183. De bussen hadden voor en achter een vouwdeur, en hadden frontbesturing. De kleur was olijfgroen met een brede oranje band doorlopende onder de raamstijlen. Als kenteken der bussen bevond zich frontaal op het dak een blauw rond bord met een witte driehoek.

Bij het allereerste begin van de G.D.S.-diensten werden de bussen in een hangar op het vliegveld Eelde gestald. Hier was ook het eerste kantoor gevestigd. Een paar maanden later verhuisde dit kantoor naar de voorkamer van het huis van de makelaar Van der Laan aan de Rijksstraatweg in Haren.

nmiddels werd in de Commissarissenvergadering van 24 november besloten tot aankoop van een stuk grond van 2.35 ha aan de Westerse Drift in Haren voor de bouw van een garage met woonhuis. Het was aanvankelijk de bedoeling nabij het Eelder vliegveld een stuk grond te kopen, maar dit kon geen doorgang vinden.

In januari 1940 werd de bouw van een garage te Haren aanbesteed en gegund. Tevens werd in deze maand voor de bussen van de G.D.S. tolvrijdom verkregen op de Meerweg tegen een betaling van fl 50,-- per jaar.

In verband met de prijsstijging van benzine, olie en onderdelen werd de sectieprijs van 5 op 6 cent gebracht. Kostte een rit van Haren naar Groningen eerst een dubbeltje, deze zou nu 12 cent gaan kosten. Ook werd in mei 1940 het chauffeursloon met een gulden per week verhoogd. De gehuwde chauffeur kreeg bij zijn aanstelling f 19,-- per week, en f 20,--, f 21,-- en f 22,-- per week na 1, 2 en 3 jaar. Voor de ongehuwde chauffeur bedroeg het weekloon f 1,-- minder. Een conductrice kreeg f 8,-- per week.

In het begin werd door de G.D.S. een drietal lijnen gereden. Dat was de lijn van De Punt via Harenermolen naar Groningen, waarbij diverse ritten niet naar de Grote Markt reden, maar aansluiting op de stadstram gaven bij de Esserweg. Vervolgens was er de lijn van Eelde via Eelderwolde naar Groningen en bovendien was er een dienst vanaf Tuindorp die over de Meerweg naar Eelde reed.

### De oorlogsjaren

In de Commissarissenvergadering van juni 1940 werd gewag gemaakt van de ingetreden oorlogstoestand. De dienstregeling werd ingekrompen. Er kwam een werktijdverkorting tot 36 uur per week. Door de Duitse overheid werden drie bussen gevorderd. Hiervoor was een bon afgegeven, die later in geld kon worden omgezet. Bus 7 was door de Nederlandse militairen gevorderd geweest en in het water gereden. De bouw van de garage in Haren ondervond weinig stagnatie en zou op 1 september 1940 gereed komen, tegelijk met het woonhuis.

Aangezien de brandstof schaars werd, werden informatie gewonnen omtrent het gebruik van gasgeneratoren, eventueel met hot- of lichtgas gedreven. De installatie voor de ombouw kostte circa f 1200,-. Na 1 november kwam er geen toewijzing meer voor benzine en 8 bussen zouden op houtgas gaan lopen, met wagentjes achter de bus. De gekozen generator was een Imbert houtgasinstallatie. Gedurende de oorlogsjaren hebben de chauffeurs wel kopzorgen met deze generatoren gehad, en het was altijd een hele kunst om er mee te rijden. Als men goed droog hout had dan ging het nog wel, maar zodra er slecht brandbaar hout bij was dan moest men de rit wel eens onderbreken om het vuur weer eens flink op te porren en aan te wakkeren.

Naarmate alles steeds schaarser werd, werd het ook een probleem voor de mannen van de Technische Dienst om elke dag de bussen weer aan de rol te krijgen. Onderdelen waren niet te krijgen, en ook het bandenprobleem baarde grote zorg. Het kon dan ok niet anders, dan dat tegen het einde van de oorlogsjaren een zeer beperkte dienstregeling kon worden gereden. Voor alle chauffeurs was er niet iedere dag werk en op last van de Duitse overheid moesten regelmatig enkele chauffeurs graafwerk op het vliegveld Eelde gaan verrichten. Zo nu en dan vorderden de Duitsers een bus, zodat ook het wagenpark ook stevig werd uitgedund. De garage in Haren werd door de Kriegsmarine in beslag genomen, en de bussen moesten voortaan nabij het vliegveld in Eelde worden geparkeerd.

Naarmate de geallieerde troepen echter vorderingen maakten, was dit ook in Haren goed merkbaar. De door de Duitse Wehrmacht bezette garage werd op 10 april 1945 door Engelse jachtvliegtuigen beschoten waardoor grote glasschade ontstond en een Duitse monteur door 6 kogels werd doorboord. De bevrijding kwam steeds dichterbij. In het G.D.S.-dagrapport van 13 april 1945 werd vermeld: 'De Duitsers hebben de garage en wachtkamer ontruimd en zijn gevlucht in de richting Groningen. Tegen 14.00 uur zijn de laatste 2 Duitsers weggegaan. Bij het verlaten van de garage hebben ze alle achtergelaten auto's begoten met benzine en in brand gestoken. In het achterste gedeelte van de garage waren 15 springgranaten neergelegd bij een busje dynamiet naast een vat benzine met een lont. De lont is niet doorgebrand maar is uitgegaan. De in brand gestoken auto's waren spoedig geblust door het dapper optreden van de Harener brandweer'. De G.D.S. Haren was aan een grote ramp ontkomen.

Op zaterdag 14 april 1945 werd Haren door de Canadese troepen bevrijd.

### **Wederopbouw**

Haren bevrijd betekende het begin van het begin van herstel en wederopbouw van al datgene wat in de vijf bittere oorlogsjaren door de bezetter werd vernield en ontwricht. De middelen daartoe waren voorhands niet aanwezig, maar men kon toch weer vrij denken en zich vrij bewegen. Nog was Nederland niet geheel bevrijd, en dat was dan ook de reden, dat diverse chauffeurs voor de voedselvoorziening werden ingezet. Het personeel was van 30 december 1944 tot de bevrijding gevorderd geweest door de Duitse Wehrmacht. Vanaf 11 juni 1945 werd er een wachtgeldregeling ingevoerd. De gebouwen bleven voorlopig bezet door de Canadezen. Enkele gevorderde bussen konden worden opgespoord en keerden op hun basis terug. Via de R.V.I. werd toewijzing voor benzine en olie verstrekt en enige dumpwagens kwamen het gehavende wagenpark versterken. Dit gebeurde onder andere met twee Bellenwagens en ook met White-bussen, die van het Amerikaanse leger werden overgenomen. In verband met de kleine raampjes werden ze in de volksmond wel de 'gevangeniswagens' genoemd. Lang hebben ze het evenwel niet volgehouden, want na verloop van tijd scheurden de chassis'. Toch bleef er dringend behoefte bestaan aan nieuw materieel. Daarbij heeft de directie nog eens gedacht aan het kopen van dubbeldekkers, maar het was duidelijk, dat deze hoge wagens (4,36 meter) niet in het Groningse stadsverkeer pasten.

Begin 1947 werden een tiental nieuwe Ford-trambussen besteld met de motor achterin. De prijs per bus bedroeg f 23.000,-. Verschillende van de wagens, die aanvankelijk met een benzinemotor waren uitgerust, kregen later een Perkins dieselmotor.

In 1949 werden de gebouwen in Eelde en Paterswolde verkocht.

In de veertiger en vijftiger jaren werd door de G.D.S. het gebruikelijke lijndienstnet uitgevoerd, maar daarnaast werden ook veelvuldig toerritten gereden. Tegen het einde van de veertiger jaren verlieten de laatste conductrices de diensten en werd overgegaan op eenmansbediening door middel van scheurkaartjes.

In 1955 werd het wagenpark wederom uitgebreid met een vijftal Magirus-Deutz luchtgekoelde bussen, ter vervanging van de Ford-trambussen. Deze Magirus-bussen hadden de wagenparknummers 20 t/m 24. Twee jaar later kwamen er nog eens 5 nieuwe bussen bij van het merk Scania-Vabis, genummerd 1 t/m 5. Totaal wagenpark: 10 bussen.

### **Naar de G.A.D.O.**

De G.D.S.-administratie en directie, die vanaf de oprichting in handen was geweest van de E.D.S., werd per 1 juli 1958 door de G.A.D.O. overgenomen. Tachtig procent van de aandelen werd door de G.A.D.O. gekocht. Het resterende aandelenpakket was in handen van de gemeenten Groningen, Haren en Eelde. De

heer Drs.C.W. de Vries werd G.D.S.-directeur en voor het Harener personeel betekende dit, dat zij zich voortaan voor hun belangen tot de GADO in Hoogezand moesten wenden. Een jaar later, 1959, zou het Gado-hoofdkantoor naar Groningen verhuizen en dat was toch weer iets dichterbij Haren gelegen.

In de bestaande dienstregeling van de lijnen 1, 2, 3 en 4 werden vrijwel geen wijzigingen ingevoerd. Jaarlijkse hoogtepunten met druk vervoer waren naar de vliegfeesten en het corso Eelde. Tegelijk met dit corso waren vooraf ritten uitgestippeld die langs een mooie route met vele verlichte tuinen en parken ging in verband met de lichtweek Eelde.

Met de nieuwe dienstregeling van 30 september 1962 kreeg de G.D.S. er een vijfde lijn bij. Dit was de dienst naar het nieuw geopende sanatorium Beatrixoord in Haren die speciaal werd ingelegd voor ziekenbezoek. .

### **De eerste Leylands**

In januari 1963 werd het wagenpark opnieuw vernieuwd, en deden de eerste Leylandbussen hun intrede. Het waren de 11, 12 en 13 (5401, 5402 en 5403). Deze wagens betekenden een ommekeer voor de chauffeurs, daar geen koppelingspedaal meer aanwezig was, waardoor in het drukke stadsverkeer veel gemakkelijker gemanoeuvreed kon worden.

Het uiterlijk van de bussen veranderde ook, want de groen met oranje kleur werd gewijzigd in donaublauw met oestergrijs. Ook de andere nog aanwezige wagens werden in de nieuwe kleuren overgeschilderd. De Leylands kwamen in de plaats van drie Magirus bussen. Nu het merk Leyland eenmaal zijn intrede had gedaan, zou ook in de toekomst op dit merk worden overgegaan. In 1965 kwamen nog de bussen 14, 15 en 16 (5404-5406) de gelederen versterken. Ook dit waren Leylands van het kleinere type met 33 zitplaatsen en 35 staanplaatsen.

Op 29 augustus 1966 opende de jongste dochter van de K.L.M, de Nederlandse Luchtvaart Maatschappij (N.L.M.) een binnenlandsse luchtdienst met Fokker Friendships naar Enschede en Amsterdam. De G.D.S.-diensten van de lijnen 2 en 3 werden zodanig gewijzigd, dat aansluiting met de aankomende en vertrekkende vliegtuigen kon worden gegeven.

In september 1967 werden 3 Scania-bussen (nummers 1, 2 en 4) verkocht aan de NOF in Dokkum, die ermee op de Friese waddeneilanden ging rijden. Twee nieuwe Leylands deden hun intrede, waarbij werd overgegaan op het grotere type wagen met 40 zitplaatsen en 41 staanplaatsen. Het waren de bussen 21 en 22 (7643 en 7644).

Op 5 mei 1968 volgde een integratie met het stadsvervoer in Groningen. De lijnen 1, 3 en 4 zouden in het vervolg vanaf de Esserweg tot aan de Grote Markt stadsreizigers mogen meenemen en op dit traject zouden de chauffeurs voortaan alleen GVB-kaartjes mogen verkopen. Het eindpunt op de Grote Markt werd verplaatst van de zuidzijde (Talamini) naar het GVB-busstation aan de noordzijde.

In oktober 1969 kwamen de eerste twee bussen met stuurbevoegdheid, de 30 en 31 (5455, 5456) in dienst. De laatste Scania's, met de nummers 3 en 5, werden begin 1970 uit het bedrijf genomen. Bus 3 werd op het autobusstation te Groningen gestationeerd als wachtkamer voor schoolkinderen. Tot 29 oktober 1973 heeft de wagen daar gestaan en werd daarna voor sloop naar Utrecht gebracht. Het G.D.S.-wagenpark bestond nu wederom uit 10 wagens.

### **Direktiewisseling en OR**

Toen op 18 april 1978 de directeur, de heer drs. C.W. de Vries door een ernstige ziekte werd getroffen, kwam de directie in handen van de heer A. van Dijk, directeur van de D.V.M.. Voor de heer Van Dijk betekende dit een hereniging met het bedrijf, dat hij in 1958 als directeur van de DABO/EDS aan de GADO afstond.

Op 12 oktober 1973 vonden de verkiezingen voor de nieuwe ondernemingsraad plaats, waarbij het G.D.S.-personeel voor het eerst bij een gezamenlijke GADO/GDS ondernemingsraad betrokken werd. Wijlen de heer B. Takens werd toen als enige GDS-er in de raad opgenomen. De commissie van klein overleg van de G.D.S. werd daarmee opgeheven.

In het jaar 1974 volgden in de ondernemingsraad en met de Raad van Commissarissen besprekingen die ertoe zouden leiden, dat de G.D.S. per 1 januari 1975 in het GADO-concern zou opgaan. Voor het personeel zou dit geen vervelende gevolgen hebben. De standplaats Haren bleef gehandhaafd. Het Harener personeel was reeds wegwijs gemaakt met de verkoop van plaatsbewijzen met het Becksonapparaat. Door de directie werden voorlichtingsdagen georganiseerd waarop tezamen met de vakorganisaties en de leden van de ondernemingsraad uitleg werd gegeven en waarbij vragen konden worden gesteld.

Veranderingen wat betreft de diensten zouden zich in de naaste toekomst toch wel worden ingevoerd. De oud-G.D.S.ers werden ook op enkele specifieke GADO-lijnen ingezet. Het door hun te verzorgen gebied werd daardoor uitgebreid, waarmee men wel content was.

Op 1 januari kwam er formeel een einde aan het bedrijf dat ruim 35 jaar het vervoer verzorgde van de gemeenten Haren en Eelde naar de stad Groningen.

### **De naam blijft voortbestaan**

In mei 1983 werd aan de collectie van de veteranenbussen van het Noordelijk Bus Museum wederom een exemplaar toegevoegd. Het betrof de voormalige G.D.S.-bus nummer 22, die in september 1967 als nieuweling voor aanvulling van het G.D.S.-wagenpark zorgde.

Toen de G.D.S. op 1 januari 1975 ophield te bestaan werden alle wagens in het streekgeel overgeschilderd en van het GADO-embleem voorzien. Tot kort voor de overdracht aan het Busmuseum reed autobus 22 reserveritten in het GADO-gebied.

Vrijwilligers van het museum hebben de bus in de oude kleuren (donaublauw met oestergrijs) overgeschilderd. Op 2 juli 1983, tijdens de viering van het eerste lustrum van het Noordelijk Bus Museum, werd de 22 officieel door GADO-direkteur J.M.G. Bouwman aan het Noordelijk Bus Museum overgedragen. Een stuk historie wordt hiermede voor het nageslacht bewaard.

