

# Bussrörelsen

År 1835 skramlade en *hästbuss* för första gången på Stockholms då för så tunga åkdon mindre väl lämpade gator. Med några avbrott fortsatte detta slags rörelse i sitt första skede till omkring 1877, d.v.s. året för spårvägstrafikens början. Med detta moderna färdmedel kunde hästbussen icke konkurrera.

Hästbussen hade sin glansperiod under 1860- och 70-talen med ett tämligen spritt nät av busslinjer över vad vi nu kallar innerstaden. Till Djurgården och Stallmästaregården uppehölls sommartiden ävenledes regelbunden trafik. Angående trafikfrekvensen finns ett par tillförlitliga uppgifter för linjen från Kungsbacken i Drottninggatan (Adolf Fredriks kyrkplan) till Slussplan. För åren 1874 och 1875 befordrade denna linje vardera året över en halv million passagerare. Med tanke på Stockholms dåtida ringa befolkning och det i förhållande till myntvärdet höga biljettpriset (12 öre) är sagda personal beaktansvärt.

Drottninggatan hade på 1880-talet utvecklats till ett betydande affärscentrum; myndigheterna ville emellertid inte bevilja koncession för spårvägstrafik på denna gata. Detta gjorde, att år 1887 startades ett nytt hästbussföretag på sträckan Vasastaden (Västmannagatan) — Drottninggatan — Gustav Adolfs Torg — Myntgatan — Riddarhustorget, vilket företag efter hand överläts på Stockholms Allmänna Omnibus AB. Materielen bestod år 1896 av 25 vagnar och 70 hästar, och personalen utgjorde omkring 50 personer.

Det var således en rätt ansenlig rörelse. År 1896 befordrades 985.000 personer med linjen. Det kan vara av intresse att nämna, att samma år var motsvarande siffror för Norra Spårvägsbolaget 9.944.000 och för Södra Spårvägsbolaget 1.586.000 passagerare. Tyvärr gick affärerna inte ihop, varför Stockholms Allmänna Omnibus AB:s verksamhet slutade 1898 med konkurs.

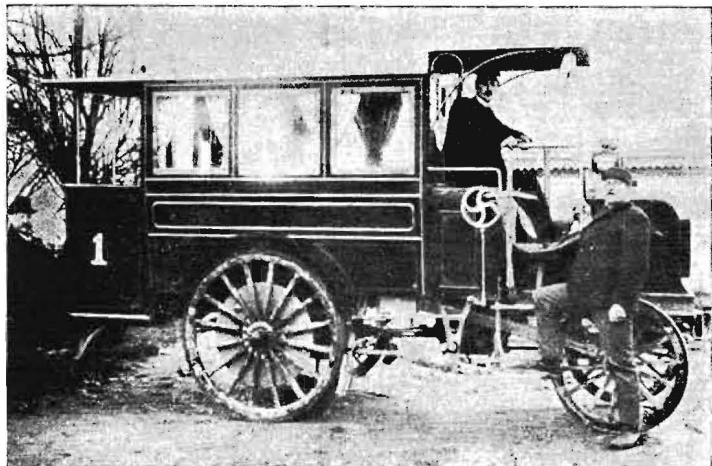
Man skulle vänta sig, att efter ett så grundligt misslyckande ett återupptagande av hästbussrörelsen i Stockholm skulle vara uteslutet. I april 1902 var emellertid ett nytt hästbussföretag redo att starta trafik på den traditionella linjen Vasastaden — Gamla stan. Verksamheten blev emellertid icke långvarig, ty fem månader efter starten var det auktion på hästarna.

Under 1800-talets sista år gjorde en *motorbuss* en första men mycket kortvarig visit på Stockholms gator. Det var den nästan till leda och ofta i oriktiga sammanhang nämnda bensindrivna motorbuss, som på grund av det oljud den förorsakade fick vedernamnet Bullerbussen. Den var avsedd för 12 passagerare men försvann ur trafiken efter endast ett par veckor.

”Bullerbussens” öde synes under någon tid ha dämpat företagareintresset på detta område men det fanns ju flera anledningar, varför det icke blev någon fart på en regelmässig motorfordonstrafik före första världskriget. Ur säkerhetssynpunkt lämnade materielen mycket övrigt att önska, och de vanligen smala och svaga vägarna hindrade även en



Omnibus från 1860-talet. I trafik Adolf Fredriks kyrka — Stallmästargården.



"Bullerbussen" — första motoriserade passagerarebussen i Sverige. Ett par veckor i trafik i Stockholm år 1899.

utveckling. Drift- och underhållskostnaderna var så höga, att trafiken icke lönade sig. I Stockholmstrakten uppenbarade sig den ena busslinjen efter den andra, men de blev alla av kort varaktighet. Som alltid vid tillkomsten av nya trafikmedel var bussarna föremål för en utpräglad misstro från allmänhetens sida, som ju icke var oberättigad. Därtill kom alla de obehag och risker, som förelåg, innan hästarna accepterat den nya konkurrenten om vägbanan.

Första världskriget var i Sverige ett hinder för motorbusstrafikens utveckling. I de krigförande länderna ägde emellertid en avsevärd förbättring av motorerna rum. Våren 1919 kunde importen av bensin och gummiringar åter börja, på vilka varor det under ett par tre år varit praktiskt taget total brist. Från 1920 slog motorbussen igenom, misstron var borta, och den blev ett samhällsbehov. Den

korta men intensiva högkonjunkturen efter kriget bidrog till den febrila utvecklingen.

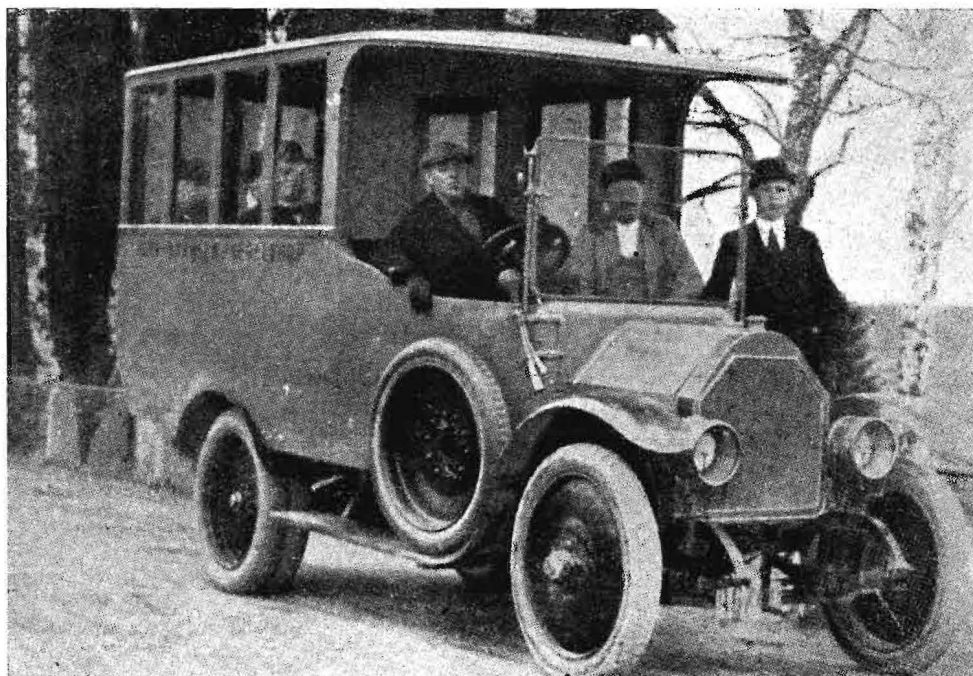
De flesta bussarna i början av 1920-talet utgjordes av fordlästbilar, som nödtorftigt utrustats med bänkar av plankor, målade eller omålade. Det var först på mitten av 1920-talet, som man kan tala om busschassier enligt moderna begrepp. Ramarna blev då lägre än tidigare, på samma gång de svängde upp över bakhjulen, vilket ytterligare bidrog till karosseriets lägre höjd över marken.

Utvecklingen var så våldsam, att i mitten av 1923 beräknades 24 olika linjer från omgivningarna beröra Stockholm. De mest använda ändstationerna var Norra Bantorget, Odenplan, Renstiernsgatan och Ringvägen. Vi skall även här lämna en trafik-siffra: år 1923 befordrade Trafikföreningen Huvudsta—Stockholm 1.001.582 passagerare, och biljettpriset var 25 öre.

Någon "febril utveckling" kännetecknade inte det interna Stockholm vad beträffar bussrörelsen. Det fanns goda skäl för att det förhöll sig så.

Det förelåg givetvis ansökningar om trafiktillstånd. På ledande håll i Stadshuset ansåg man dock, att en kommande bussrörelse borde dirigeras av spårvägsbolaget. Vederbörande hos SS var emellertid föga tilltalade av utsikten att till övriga bekymmer — sådana fanns nämligen i överkant — få lägga något så nytt och oprövat som motorbusstrafik. Ett avskräckande exempel hade man i Köpenhamn rörande busslinjen Kongens Nytorv—Rådhuspladsen, som visade årliga underskott, fastän vagnarna praktiskt taget alltid var fullsatta.

På kartor med kollektivtrafiken i Stockholm markerad kunde man finna en stor vit fläck, som bl.a. berörde så viktiga affärsstråk som Drottning-



Buss år 1922 Midsommarkransen—Segeltorp.

och Regeringsgatorna. Man kunde icke gärna bestrida, att bussarna där kunde vara lämpliga.

Redan 1920 hade ingenjören H. von Kræmer ansökt hos ÖA om trafiktillstånd för en busslinje i bl.a. Drottning- och Regeringsgatorna. Efter ingå-



Sätt dej, du är inte på bussen nu.

Odenplan — Drottninggatan—Gustaf Adolfs Torg — Regeringsgatan — Tegnérgatan — Sveavägen — Odenplan. Avgiften var 15 öre.

Man steg på bussarna genom bakre avdelningen. Avstigningen skedde genom den främre, varvid dörrarna manövrerades av föraren medelst ett enkelt handgrepp. Man lade märke till "fotstegens knepiga konstruktion". De föll nämligen ut, när vagnsdörren öppnades och veks ihop, när den stängdes.

Förhållandena ändrades efter hand och därmed även SS:s inställning till bussrörelsen. År 1925 ansåg man tiden vara inne att utvidga verksamheten med detta slags trafik. Det skedde genom inköpet av aktierna i Stockholms Centrala Omnibus AB. Fr.o.m. 1/1 1929 övertog spårvägsbolaget detta bolags rörelse i egen regi.

Åren 1924—29 bedrev SS även rälsbusstrafik med en bensinmotorvagn på linjen Karlaplan—Fridhamnen (den första linje 19). Det slaget av trafikmedel kom till användning därför att vissa myndigheter motsatte sig luftledning över gärdet.

På hemställan av kommunala organ kom fråga upp hos SS om inrättandet av trådbusstrafik för första gången år 1932. Nästa gång dryftades frågan år 1936, då en utredning förelåg. Samma år sändes en studiedelegation till England och två år senare ägnades Danmarks enda trådbusslinje ett ingående studium.

Därefter var man mogen för handling och beslöt den 9 jan. 1939, att spårvägslinje 11 (Karlaplan—Mariebergsgatan) skulle ändras till trådbussdrift. Med Asea kontraherades 20 trådbussar, som drog en kostnad av 48.290 kr per vagn.

Den 20 jan. 1941 öppnades trafik på trådbusslinje 41 Stadshagsplan—Stureplan—Karlaplan och den 1 okt. 1941 på trådbusslinje 32 Fridhemsplan—Stureplan—Karlaplan—Strandvägen.



"Bullerbussen" degraderades till lastbil — Sveriges första motoriserade lastvagn — och var i bruk hos Liljeholmens Stearinfabrik 1901—16.

ende prövning erhöll han slutligen den 29 sept. 1922 det begärda tillståndet för ett under bildning varande bolag, som under namn av Stockholms Centrala Omnibus AB (SCO) konstituerades påföljande månad. Stiftare var f.d. landshövding C. Cedercrantz, f.d. stadsfullmäktigeordföranden G. Magnusson, kapten Perslow, von Kræmer och dennes halvbror advokaten Georg Branting. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 180.000 kr.

Från England anskaffades under form av ett uthyrningskontrakt 11 motorbussar till ett ungefärligt pris av 19.000 kr per vagn. Det var ingenting annat än lastvagnschassier, på vilka byggts ett kasseri för persontrafik. Ringarna var massiva. Kapaciteten var 24 passagerare varav fem stående. Den 23 juli 1923 kunde trafik öppnas på linjen



Stockholms Centrala Omnibus AB:s första motorbuss. Av märket "Vulcan" — 19 sittande och 5 stående passagerare. Årtal: 1923.