

Jonsvannsruta 1920 - 1950

Av Ivar Erlend Stav

Forfatteren arbeider med en artikkel om byens første femti års rutebilhistorie for Trondhjemske Samlinger. Her kommer en mer detaljert artikkel om Jonsvannsruta, en av flere ruter som kom i gang rundt 1920. Og som dessuten var Trondheims første flybuss! Mye interessant er funnet i offentlige arkiver og trykt materiale. Men det har vært særlig inspirerende å få verdifull informasjon og foto fra barn av tidligere rutebileiere og en sjåfør – og fra passasjerer, helt tilbake til 20-tallet. Terje Nafstad har en rammeartikkel med passasjerminner fra 50- og tidlig 60-tall.

Introduksjon – Forsøk og formalia

De første forsøkene med rutebil i Trondheimsområdet, til Øya og Tempe, kom ikke lenger enn til prøveturer i 1901 og 1908. Først rundt 1912 ble det noe mer regelmessig drift, til de kjente utfluktsmålene Fjellseter og Fossestuen. Deretter fulgte rutebilen Heimdal – Brøttem i Klæbu, som knyttet jernbanen til dampskipsruta på Selbusjøen. I år kan det feires et hundreårsjubileum: I 1913 trådte vår første motorvognlov i kraft. Den inneholdt også bestemmelser om drift av bilruter. Rutene var avhengig av tillatelse (bevilling) fra offentlig myndighet: For ruter innen bykommuner av bysty-

ret, i landkommunene av fylkesveistyre, som besto av fylkesmannen og to politikere, etter at kommunestyret hadde uttalt seg. Saksbehandler var overingeniøren i Statens veivesen i fylket («fylkesveisjefen»), som også måtte godkjenne kjøretøyene. Den gryende rutebilnæringen ble kvalt av forsyningsvanskene under første verdenskrig, det var særlig kritisk med bensin og bilgummi. Først i 1920 var situasjonen så normalisert at nye ruter kom i gang.

Trafikkgrunlaget for rute til Jonsvannet

Rent bortsett fra reisebehovet for de fastboende, viser de følgende sitatene at Jonsvannet var et attraktivt utfluktsmål, men ikke lett tilgjengelig og med dårlig veistandard.

Jernbanen utga i 1912 en reisehåndbok for hele landet. I *Ciceronen, en veileder for publikum* heter det: «Jonsvandet, vel 1 mil i øst; meget vakre omgivelser, yndet maal for udflugter. Med tog 7 km. til Ranheim; herfra 7 km. til fots til Kuset, hvor der kan faaes forfriskninger eller overnattes. Lønnende tur rundt vandet eller med motorbaat over dette. Til fots eller med vogn fra Trondhjem over Gra-naasen til Kuset 12 km.»

I 1915 ber adm. direktør Volckmar i Trondhjems Handelsbank om tillatelse



Christian Sand bodde på Tingsten som vi ser nederst i venstre hjørne. Han hadde sin bil i påbygget på venstre side av låven midt i bildet. Vi ser også Lade kirke og Lade gård.

Maleri av J. Kløven, 1922. Kløven malte også andre eiendommer i Strinda på den tiden, som Brøset gård og Valentinlyst gård. Bilde utlånt av Augusta Bratlebø.

til å kjøre veien mellom Jonsvannosen og Flaten med bil bredere enn 1,50 m. med denne begrunnelse: "Det er av betydning for disse distrikters utvikling, at kommunikationerne forbedres, og det er netop i den yderst slette forbindelse, som er aarsak i, at de naturskjønne egne ved Jonsvandet i saa liten grad er lagt beslag paa som villa-landligger-strøk. Jeg agter selv at kjøpe en villa ved Jonsvandet".

Christian Sand starter opp i 1920

Den første som utnyttet potensialet for rutedrift til Jonsvannet, var Christian Sand. Årstallet 1920 er ikke tilfeldig, som nevnt ovenfor. Men hans bakgrunn for å sette i gang var mer spesiell. Datteren Augusta Sand Bratlebø forteller at faren (1891 - 1969) før første verdenskrig hadde emigrert til Wrangell, Alaska. Der hadde han gjort det bra som

fisker, med sin egen båt «Dagny», oppkalt etter en søster. Han hadde også bygd eget hus. Men i 1916 døde faren, den kjente og formuende dr. Anton Julius Sand, direktør på Reitgjerdet, som da var pleiestiftelse for spedalske. Sønnen måtte da komme hjem og ordne med arveoppgjøret. Boet var omfattende, og behandlingen dro ut i tid. Så Christian Sand fikk da idéen om å starte Jonsvannsruta for å ha noe å gjøre i mellomtiden. Han bosatte seg på Tingsten ved foten av Grønnlia på Lade, innenfor farens store eiendom på Ladehammeren. (Byggetrinn 2 av Lade skole står nå på tomta.) Garasje fikk han i et tilbygg til nordenden av den store låven som lå ut mot veien langs nåværende østgrense av skolegården.

Sand søkte 30. mars 1920 Strinda formannskap om tillatelse til å opprette rute med en 6-seters personbil og en 1.5 tonns lastebil, med billettakst 35 øre pr.

km. og halv pris for barn under 8 år. Han tenkte å starte opp så snart de nødvendige tillatelser forelå, og ba om snarlig svar, «da spørqsmaalet er av stor betydning for mit fremtidige erhverv». Herredsingeniøren anbefalte søknaden på det beste, med et uttalt håp om kanskje at man ville få bort noe av den ulovlige lastebiltrafikk som foregikk. Formannskapet ga sin positive tilråding, dog med forbehold om at prisen ble satt ned til 30 øre pr. km, og at lastebilen, av hensyn til vegen, var utstyrt med «luftfylte ringer» (kompaktgummi forekom fortsatt) og ikke kjørte fortere enn 15 km/t. Dette var absolutt nødvendig ”av hensyn til bevarelsen av veilegemet”. Veien var smal. Datteren opplyser at det var en møteplass i Fortunalia.

Ruta kom i gang fra 1. juni 1920, med endeholdeplass Flaten ved Jonsvannet. Den gikk to ganger daglig tur/retur på hverdager, og tre ganger på søn- og helligdager. Men så enkelt var det likevel ikke. Overingeniøren ble oppmerksom på annonsen og at det ikke var søkt fylkesveistyret om tillatelse. Til fylkesmannen skriver han om kjøretøyene: Personbilen som var nevnt i søknaden, vil ikke bli anskaffet før det er økonomisk grunnlag for det. Lastebilen er innrettet både for personer og gods, men må

Rutebilen Trondhjem—Jonsvandet			
fra 1ste Juni 1920.			
Hverdage:			
Fra Flaten	Kl.	8.15	Form.
" —	"	5	Eftm.
Fra Trondhjem	Kl.	11	Form.
" —	"	7.20	Eftm.
Søn- & Helligdage:			
Fra Trondhjem	Kl.	9	Form.
" —	"	11	—
" —	"	2.30	Eftm.
Fra Flaten	Kl.	10	Form.
" —	"	12.30	Eftm.
" —	"	7.30	—
" —	"	10	—

Rutebilen utgaar fra Dronningens gt. 26. Extrature kjøres paa bestilling. Forutbestillinger paa pladse betales ved bestillingen. Barn under 8 aar halv pris.

utstyres med andre dekk bak, enten som tvillinghjul eller med bredere enkelthjul.

Så skriver Sand til fylkesmannen at hans bror (Guttorm) har gjort ham oppmerksom på å ha begått en lovstridig handling ved å sette i gang ruten uten nødvendig tillatelse - etter ti års opphold i Amerika var han ikke kjent med norsk lovgivning på dette området. Det viste seg bedre å be om tilgivelse enn forhåndstillatelse, og ruten fikk fortsette. Den skulle være en ren sommerrute.

Bilene og den videre driften

Den første «bussen» var en lastebil av det amerikanske merket Clydesdale. Det ble solgt noen slike i Trondheim rundt 1920 av Maskinagentur. Allerede i 1918 hadde Chr. Schrøder på Vollabakken bygd et meget enkelt, åpent rutebilkarosseri på en Clydesdale for Inderøy Automobillag. Sands bil var enda enkle- re, bare utstyrt med et jernstativ på las-



Christian Sand bak rattet i sin Clydesdale rutebil. Ved passasjerstigen står broren Guttorm, som på omtrent samme tid hadde bilrute til Kystadrø på Byåsen. Bilde utlånt av Augusta Bratlebø.

teplanet, som det kunne spennes en presenning over i dårlig vær. For å komme opp og ned, måtte man klatre en jernstige som sjåføren satte opp bak ved hver stopp. Erling Haugen (f. 1918) minnes at den var utstyrt med langsgående benker, og at det var flaut å se på passasjerene på motsatt side da han fikk være med moren sin til byen. Bildet av bilen viser at det også kunne være fire tverrstilte benkerader på lasteplanet. Særlig bekvemt kan det ikke ha vært. Merkelig nok finnes ikke bilen U-689 i registreringsbøkene for 1922 og 1925. Kanskje kan forklaringen være at han leverte inn skiltene utenom den tiden ruta var i drift, om det kunne spares avgifter slik? Men i 1922 står han med U-79, en Chalmers personbil, så da var det

vel blitt økonomisk grunnlag for den - det som manglet da han søkte i 1920.

Etter motorvognloven var løyveperioden, for å bruke et moderne begrep, på bare ett år. I 1921 ble det derfor ny søknad. Sand ønsket da noe som skulle bli en gjenganger de neste årene: Tillatelse til å kjøre strekningen Flaten-Kuset på lørdager og søndager. Det ønsket hverken Strinda herredsstyre eller fylkesveistyret, trolig fordi veien her var for dårlig. (Kuset lå i Malvik frem til 1953. Da ble gårdene Kuset, Øydalsvik og Øvre Gjervan overført til Strinda etter beboernes ønske.)

Søknadsrunden for 1922 gir et innblikk i driftsøkonomien og møte med en ny gjenganger: Tilskuddsspørsmålet, som

Sand aldri fikk gjennomslag for. Han søker nemlig om statsbidrag på kr. 4000, på bakgrunn av samlet underskudd for de to første driftsårene. Strinda formannskap anbefaler søknaden, idet ruten må ansees påkrevet og ikke kan opprettholdes uten statsstøtte. Det understrekes at økonomien ikke tillater kommunal støtte. Overingeniøren skriver til fylkesmannen at Sand nå oppgir et samlet underskudd siste to år kr 8.598,27 samtidig som det

«... bemerkes at ruten har sin væsentlige betydning for folk som ligger på landet og som har sitt arbeide i Trondhjems by og da den dessuten har nogen betydning for beboerne ved Jonsvandet, tillater jeg mig at anbefale et statsbidrag av kr 1.000 for 1922.» Kriteriene for statsbidrag er ikke funnet, men det var nok typiske utkantstrøk og regionale ruter som ble tilgodesett. Veidirektøren (sjefen for Statens veivesen sentralt) er kritisk til Sands regnskap for 1921. Trafikktall mangler, og inntekts-tall er for dårlig spesifisert. Utgiftene er dessuten for høyt angitt i forhold til normalforbruk og vanlige avskrivningsregler. Korrigert for dette mener veidirektøren at driften burde ha gått i balanse. Noe statsbidrag ble det følgelig ikke.

I 1923-søknaden kommer Kuset igjen opp. Men nå er veien dit åpnet for al-

Klip ut! **Klip ut!**

Jonsvandet-Trondhjem.

Hverdage:

Fra Flaten 7½ fm.	Fra T.hjem 2¼ em.
” ” 8 em.	” ” 5½ ”
” ” 6 em.	” ” 7½ ”

Extra ture kjøres naarsomhelst naar nok folk tegnes.

Søn- og heiligdage:

Fra T.hjem 9 fm.	Fra Flaten 10 fm.
” ” 11 fm.	” ” 2 em.
” ” 8 em.	” ” 7¼ em.
” ” 8.45 atten	” ” 9.45 atten
” ” 11 atten.	

Forutbestillinger betales ved bestillingen, barn under 8 aar halv pris. Flytning av gods befordres. Ruten korresponderes med motorbaat fra Flaten for Kuset, Øidalen, Øvre Jervan og andre pladse. Avgang fra Dr. gt. 26, vis a vis Stiftsgaarden.
Telefon 3437 k. Privat 3600 b.

Ruten trær ikraft fra mandag 4. juli 1921.

Annonse i Dagsposten 1. juli 1921.

minnelig biltrafikk. Derfor anbefales søknaden om å forlenge ruta dit, dog slik at den kan kreves innstilt når veien tilsi-er det. Underskuddet for 1922 er redusert til ca. 1000 kr. For 1920-1922 har Sand beregnet seg gjennomsnittlig års-lønn på kr. 1070. Kilometertaksten for en person er gått ned til 25 øre, og ruteplan er ikke fremlagt – det siste var en gjenganger fra Sands side. I Adresseav-isen for 29. juli 1924 finner vi leserbrevet «Fra Jonsvannet», hvor det sies at passasjerene visstnok er rimelig fornøyd med bilruten, men at driveren ikke får den til å bære seg økonomisk. 1925 skulle bli det siste året Sand drev ruta. Aldersgrensen for barnebillett ble hevet til 10 år.

Datteren fortalte om en spesiell og tra-giske hendelse, men kunne ikke si hvil- ket år den inntraff. En morgen faren

skulle ta ut rutebilen, ble han vår en pakke som som lå i grøfta mellom veien og garasjen. Pakken viste seg å inneholde liket av en liten gutt. Det ble satt i gang en større politietterforskning, men noen løsning på mysteriet ble aldri funnet. Foreldrene sa at hvis gutten hadde vært i live, ville de ha tatt han til seg.

Overgangsåret 1926 – Sand ut, Dahlen inn

Rutene ble som vanlig avertert av overingeniøren i desember året før. Sand opplyser i søknaden at han har solgt bilen og vil skaffe en ny 14-18 seter, og sende rutetabell senere. På dette grunnlag fikk han ruten for det nye året. Ifølge datteren var lastebilen solgt til Trondhjem Preserving. Hun er blitt fortalt at den fortsatt sto der under krigen. Men i 1926-utgaven (og 1927) av Bilboken for Norge dukker nå U-689 frem, som Clyde (en vanlig forkortelse for Clydesdale), men med eier Sverre Christensen, Prinsens gt. 1b. Det var vanlig at biler beholdt registreringsnummeret ved salg innen samme registreringsdistrikt.

Men i løpet av våren 1926 må endelig bobehandlingen ha blitt avsluttet. Familien Sand skulle da flytte til Alaska, som forutsetningen hadde vært hele tiden. Datteren fortalte at alt innbo i hjemmet ble solgt på auksjon. Den 3. juni 1926 skulle familien dra med Stavangerfjord fra Oslo. De fikk komme ombord og se lugaren. Men noe reise ble det ikke, fordi det hadde brutt ut kolera i Wrangell!



Christian Sand med Clydesdale. Bilde utlånt av Augusta Brattebø.

Så var det å returnere til Trondheim, flytte tilbake til Tingsten og kjøpe nytt innbo.

Sand hadde søkt om overføring av ruta til Karl Dahlen, Bruokkleven, med samme takst som tidligere. Augusta Brattebø sier Dahlen var en kjenning av Sand. Overingeniøren går inn for at bevillingen i stedet gis til Karls far Ole O. Dahlen, som eier bilen og allerede har hatt bevilling for rute til Bruok noen år. Karl er sjåfør. Med noen justeringer av avgangstidene kan Dahlens Chevrolet for 15 passasjerer betjene både Jonsvannsuta og Bruok. Taksten for voksne er nå redusert til 15 øre pr. km. Dahlen kjørte ruta fra 8. juni til 1. oktober.

Sand søkte i 1927-28 om å få komme inn på Jonsvannsruta ved siden av den som da hadde bevillingen, men kom ikke i betraktning. Datteren fortalte at han pga. sine gode engelskkunnskaper fikk jobb i vaktstyrken på Trøndelagsutstillingen i 1930. Artikkelforfatteren hadde fra klasserommet i 7. klasse på Lade skole (1956/57) utsikt til Tingsten og mener å huske Christian Sand som kirkegårdsarbeider på Lade.

1927-1931 Sverk Riseth

For 1927-sesongen var det plutselig fire søkere til Jonsvannsruta. Dahlen ønsket naturlig nok å fortsette, og skriver til fylkesveistyret om materiellet: «Da jeg overtok Bilruten Trondhjem-Jonsvannet i fjor sommer av Sand så var det så langt på Sommeren, jeg kunde ikke forskaffe mig en ny Bil. Jeg var nøt til at bruge den jeg havde. Når jeg i år søkte var det min mening å skaffe en tidsmessig Bil tilfredsstillende for alle og ligeledes kostet ruten mig meget i fjor... Bilens navn Federal, for ca. 20 personer.» (Federal var et velkjent amerikansk laste- og rutebilmerke i mellomkrigstiden.)

En ny søker var Asbjørn Bredesen, som ønsket både Jonsvannsruta og en ny rute til Pineberg-Tyholt. Han drev billigbilselskapet Centralbil A/S med seks 5-6 setere, og ville dessuten anskaffe "en god bil av bra utseende med plass til 10-12". (Billigbilene var konkurrenter til de ordinære drosjene i Trondheim: Med mindre og billigere biler kunne de holde lavere takster. Fenomenet besto i årene

Sommerrute for Rutebilen T.hjem—Jonsvandet 1926.

Denne rute trær ikraft fra og med 6-26.

Søn- og Helligdager:

Fra T.hjem 9.45 form. til Wikaraunet	Fra Wikaraunet 10.20 form.
» -> 11.00 » » Flaten	» Flaten 12.00 middag
» -> 2.15 em. » ->	» Kusset 6.30 etterm.
» -> 8.45 aften » Kusset	» -> 9.30 aften.

Turen til form. fra Trondhjem kjøres til Kusset hvis 5 personer.

Hverdager:

Fra Wikaraunet 7.30 form.	Fra T.hjem 2.30 etterm., mulig Kusset
» Flaten 4.00 etterm	» -> 6.30 aften til Flaten.
» -> 7.45 aften	

Lørdager:

Fra Wikaraunet 7.30 form.	Fra T.hjem 9.30 form. til Wikaraunet
» -> 10.15 »	» -> 1.30 ettm. » Flaten
» Flaten 2.45 etterm	» -> 3.30 » Wikaraunet
» Wikaraunet 4.15 »	» -> 5.15 » Kusset
» Kusset 6.00 aften.	

Turen fra Trondhjem 1.30 kjøres til Kusset hvis 5 personer.

Fra og med lørdag den 3. juli kjøres turen fra Trondhjem 9.30 form.

Holdningsplass Dronningens gt. vis a vis Stiftsgaarden.

15 øre pr. km. Barn halv pris.

1924-1930, da de gikk sammen med de andre drosjene). Bredesen ønsket å kjøre til Jonsvannet som forsøksrute for å utnytte sjåførene bedre. Han tenkte seg 2-3 turer pr. dag, men oftere i sesongen for landliggerne, særlig da på lørdag og søndager. Hvis han ikke fikk Jonsvannsruta, ville søknaden for Pineberg-Tyholt bli opprettholdt, med sikte på å drive den som forstadsrute året rundt, til enhetspris 40 øre pr tur.

Ny var også Haakon Forbordsaune. Han ønsket å kjøre til Flaten på Jonsvannet fra Dronningens gate eller, originalt nok, Rosendal, med 1-2 biler: En Ford for 13 passasjerer og en Studebaker for seks. Forbordsaune tenkte seg fire turer pr. dag, rutetider var ikke bestemt, men kunne tas ved konferanse. (Forbordsaune drev senere bilverksted i Strandveien og utga på sine eldre dager en liten bok med presentasjon av bilmodeller opp gjennom årene og noen episoder fra bilens barndom i Trondheim.)

Ny i denne sammenheng var også Sverk Riseth, som søkte om rute Dronningens gate – Rønningsbakken – Moholt – Jonsvannet. (Samtidig søkte han å få kjøre ruter til Charlottenlund og Tyholt). Nytt var også at han vil betjene Jonsvannet hele året, med to turer daglig på vinteren, om sommeren seks turer på hverdager og ni på helligdager. Enveisbillett til Flaten vil koste kr. 1,10, kort med 20 turer kr. 16,00. For å betjene trafikken akter han å kjøpe en Graham Brothers som vil få plass til 22 passasjerer, i tillegg til den 12 seters Fiat han allerede har. Han har siden oktober 1923 kjørt vinterrute til Moholt i forbindelse med sin rute til Charlottenlund. Brevet forteller også om hardt arbeid og noe anstrengt økonomi: Han har kjørt selv, med opptil 12-16 timers arbeidsdag. Med de ruter han nå har søkt, har han et sikkert håp om regningssvarende drift - og derved bli i stand til å betale sin resterende herredsskatt.

Overingeniøren fulgte vanligvis det mønster at når flere søkte, og en av dem hadde kjørt ruta året før uten å vise seg uskikket, fikk vedkommende fortsette. Men i dette tilfelle anbefalte han Riseth foran Dahlen. Årsaken er trolig at Riseth hadde drevet siden 1921, med ruter til Charlottenlund/Ranheim, en tid også til Stavne. Med den nye motorvognloven av 1926 var konsesjonsperioden utvidet fra ett til tre år. Sikkert til overingeniørens store lettelse, han hadde tidligere ofte nok gitt uttrykk for sin frustrasjon



Sverk Riseth i 1928. Utsnitt av familiefoto med kone og fem barn. Bilde fra Schrøderarkivet, Trøndelag folkemuseum.

over ufullstendige søknader og sendrettede kommuner.

Erling Haugen forteller at med Riseth ble det bedre materiell, rutebiler med kalesje. Han var også grei med ungene langs ruta. Når det var brøytet på Jonsvannet for bilrace, hendte det at han tok dem med og kjørte noen runder på banen med bussen, og så hjem. Familiefoto av Riseth tyder også på at han var en barnekjær mann. Riseth var født 1892 i Nedre Stjørdal og døde i 1966. Ifølge folketellinga 1910 var han da gårdsarbeider på gården Island på Frosta. Men byen og bilen må ha lokket. Adresseboken for Trondhjem registrerer ham før-

ste gang i 1919, som sjåfør. Fra 1920 bodde han i Villa Valhall, senere kjent som Næss-gården, på Valene. Eiendommen, som nå er bebyggt med studentboliger, lå med stor have rett nord for den senere Tempe og Valene kirke.

For 1928 hadde Riseth to rutebiler i trafikk. U-2233 var en vanlig personbil, men av et usedvanlig amerikansk merke – Velie, som nå var i sitt siste produksjonsår. Ikke desto mindre hadde det fått en forhandler, trolig også importør, i Trondheim: Arnesen og Larsen i Munkegata. De rakk å omsette noen biler til ruteselskaper, drosjeeiere og privatkunder. Den andre, U-2822, var en større Kissel. Det må være den som Håkon Forbordsaune omtaler i sin lille bilhistorie, en 20-seter som gikk i Jonsvannsruten i to år uten reparasjoner. Men da var den også helt ferdig og ble solgt til Trondheims Bilopp huggeri. Der kjøpte Forbordsaune understellsramma og brukte den til verkstedbenk i sitt bilverksted.

John P. Fuglem søkte i april 1928 overingeniøren om en ny slags Jonsvannsrute. I en årrekke hadde han hatt en bilrute mellom Fuglem i Selbu og Hommelvik. Nå ønsket han å kjøre ruta tre dager i uka fra Fuglem om Jonsvannet til Trondhjem. Han viste til lensmannen i Malvik som «sa at en slik rute måtte være anbefalelsesverdig, da den kom til å gå gjennom fjerntliggende strøk ... som Jervangårdene.» Det er ikke funnet

noe som tyder på at søknaden ble innvilget.

For 1929 viser Riseth ekspansjonstrang. Dels ved at han søker, men får avslag på, å opprette en ny rute helt til Frosta. Dels ved planer om å utvide og fornye vognparken. I hvert fall sender Oslo-firmaet Scandinavian Auto-Import A/S ham detaljerte karosseritegninger til to nye Kissel. Begge var såkalte sedanbusser, dvs. det var dør inn til hver seterad, så slapp man midtgangen som tok plass. Det ble neppe noen handel, tegningen av den største bussen har en påtegning fra 19. august 1930: Riseth opplyser at forhandleren er konkurs. Snart fikk han selv økonomiske problemer. På den annen side: Ved fornyelsen av bevilling ba oppsitterne ved Jonsvannet om at taksten til Solbakken ikke måtte overstige 70 øre, den var da 1 kr.

Så blir det dramatik: 28. august brenner Riseths 20-seters Dodge ved Siim på vei til Engelsås. Brannen starter eksplosjonsaktig i bensintanken. Hverken de tre passasjerene eller sjåføren kommer til skade. Men bilen, som må ha vært temmelig ny, er helt utbrent. Adresseavisen har store artikler de neste to dagene, og bekymrer seg generelt om brannsikkerheten i buss. Ekspertene gir relativt betryggende svar. Blant annet har bussene nødutgangsdør. Men i hvert fall på NSBs busser er man avhengig av å få nøkkel hos sjåføren...

1930-33 Overgangen fra Riseth via A/S Jonsvannsruten til Styrkaar Melbye

I 1930 ble Riseths økonomiske situasjon meget dårlig. Han klarte ikke å vedlikeholde sine biler og stillingen for ruten ble derfor kritisk. Som mottiltak ble A/S Jonsvannsruten stiftet for å overta driften av Riseths konsesjoner - med konstituerende generalforsamling 19. februar 1931. Som stiftere møtte Sverk Riseth (som nå har flyttet til Vesttun på Klengenbergløkken), Styrkaar Melbye (Dronningens gate 46), Alf M. Andersen og overrettssakfører Christian B. Apenes. Riseth omtales som sjåfør med konsesjon på rutebil til Jonsvannet og Bratsberg og eier av International rutebil, U-2854, verdi kr. 13.000. Selskapets

formål var rutebildrift, og det skulle kjøpe rutebilen, som skulle betales med kr. 6.700 til Alf M. Andersen og kr. 6.300 til Riseth. Aksjekapitalen skulle være på kr. 13.000, fordelt på 130 aksjer à kr. 100. Andersen og Apenes skulle ha 5 aksjer hver. Riseth og Melbye var likestilte, hver med aksjer for kr. 6.000. Så lenge de var aksjonærer, skulle de være fortrinnsberettiget til å sitte i styret, og veksle hvert år på formannsvervet. Riseth ble valgt til styrets første formann.

Andersens rolle i dette var som forhandler for International, blant de største amerikanske produsentene av lastebiler og bussunderstell utenom Ford, General Motors (Chevrolet og GMC) og Chrysler (Dodge og Fargo). Dette gir en god forklaring på hvorfor Jonsvannsruten

10. RUTEBILEN *av Riseth*

TIL

JONSVANNET

HOLDEPLASS I DRONNINGENS GT.
VIS A VIS STIFTSGÅRDEN

RUTE FRA 15. SEPTEMBER 1930

TILLERS FARVEHANDEL A/S
BURAN — Telefon 2170.

Malerverer, farver & lakker.

Rosenborg Bensinst. & bilpark

Tigerbensin — Essobensin
Smørøljer — Reservedeler.

Telefon 5170 Telefon 5170

GUTTORM GUNDERSEN Gode varer, konkurrerende priser. Bensin og olje.
Assortert handelsforretning Ramstad, Strinda. Varer bringes. Telefon

STRINDA HANDELSAMLAGE
Vår vassorterte forretning anbefales. Ved, MOHOLT
Varer bringes. kal og hoks. Telefon: Strinda, eller Trondhem nr. 428

BILRUTEN TIL JONSVANNET

Fra Trondhjem hverdager.		Fra Trondhjem helligdager.	
9.00 fm.	til Flaten	8.31 fm.	til Engelsås
10.30 "	" - Ramstad	10.00 "	" - Kuseth
12.00 "	" - Meieribakken, kun lørdage.	11.00 "	" - Engelsås
1.10 em.	- Meieribakken	12.00 "	" - Flaten
2.10 "	" - Ramstad, lörd. Meieribak.	1.00 em.	- Meieribakken
3.10 "	" - Flaten	2.00 "	- Engelsås
5.10 "	" - Meieribakken	3.00 "	- Meieribakken
6.10 "	" - Ramstad, lörd. Meieribak.	4.00 "	- Meieribakken og Kuseth
7.10 "	" - Flaten	5.00 "	- Engelsås
9.30 "	" - Meieribakken	6.00 "	- Kuseth
10.30 "	" - Ramstad.	7.00 "	- Engelsås
11.30 "	" - Flaten	7.45 "	- Meieribakken
		9.00 "	- Flaten
		10.30 "	- Ramstad
		11.30 "	- Flaten

Fra Jonsvannet hverdage:

Fra Flaten	7.25 fm., 9.45 fm., 3.50 efm., 7.50 efm., 12.00 efm.
« Meieribakken	7.30 fm., 9.50 fm., 1.40 efm., 3.55 efm., 5.40 efm., 7.55 efm., 10.00 efm., 12.05.
« Ramstad	7.40 fm., 10.00 fm., 11.00 fm., 1.50 efm., 2.35 efm., 4.05 efm., 5.50 efm., 6.35 efm., 8.08 efm., 10.10 efm., 10.55, 12.15

Fra Jonsvannet helligdage:

Fra Kuseth	10.45 fm., 4.45 efm., 6.45 efm.
« Engelsås	9.15 fm., 11.45 fm., 2.45, 5.45, 7.45.
« Flaten	10.50 fm., 12.45, 4.50, 7.50 9.40, 12.10.
« Meieribakken	9.55 fm., 11.00, 11.55, 12.50, 1.30, 2.55, 3.30, 4.30, 5.00, 5.55, 7.00, 7.55, 8.15, 9.50 12.15.
« Ramstad	10.00 fm., 11.10, 12.05, 1.00, 1.40, 3.05, 3.40, 4.40, 5.10, 6.05 7.10, 8.05, 8.25, 10.00, 10.55, 12.25.

hadde en forkjærlighet for dette bilmerket frem til første etterkrigsår, da Andersens firma endret navn til A/S Autocar.

Melbye skaffet den nødvendige kapital, og selskapet fikk utbedret gammelt materiell og skaffet nytt. Allerede første året er Riseth ubekvem med Melbyes daglige ledelse. I 1932 ønsker han å kjøpe aksjene i selskapet, slik at han igjen selv kan styre driften. Men han har åpenbart ikke nødvendig egenkapital, og spør veisjefen om det finnes statlig støtteordning til formålet. Med negativt resultat. Det går likedan med hans søknad til Strinda kommune om lån.

Ved søknadsfristen for neste konsesjonsperiode, 1933-36, er det igjen hele fire som har meldt sin interesse: Riseth personlig, A/S Jonsvannsruten, A/S Autobus og gårdbruker John Moen. Moen mangler erfaring og materiell. Overingeniøren anser Autobus som kvalifisert - med mange år i bransjen, bl.a. Lade- og Ringruten. Men siden de to første søkerne er involvert i driften, er det bare de som realitetsvurderes. Innstillingen går på aksjeselskapet, under forutsetning av at Riseth og Melbye beholder sin eierstatus. De interne stridigheter omtales av overingeniøren, som mener de bunner i at Riseth vil bestemme mer og ikke bli satt utenfor. Hans hovedpo-



Fra Veikart over Sør-Trøndelag fylke, 1933.
Utsnitt av detaljkart over herredene Strinda, Tiller, Leinstrand og Byneset.

eng er at konflikten ikke har gått ut over driften og trafikantene. Men det skjæres gjennom på høyere nivå, og bevillingen blir gitt til Melbye personlig.

De nærmere detaljer er ikke dokumentert, men Riseth forsvinner ut av selskapet. Med Melbyes ledelse ble det stabilitet og kontinuitet i driften, så lenge ruta besto som selvstendig enhet. Eller som mangeårige bruker Erling Haugen sier det: «Det ble en annen stil med Melby, og ordentlige rutetider.»

Hvem var Melbye?

Som flere av gründerne i Trondheims rutebilhistorie var han bondegutt, født 8.4.1897 i Børreskogn, dvs. Skaun. Som



Med amerikanske turister i 7-seters drosjer til Øvre Leirfoss i 1931. Melbyes 1929 Hudson U-8564 foran to Packard biler. Bilde utlånt av Arne Asphjell.

ynge sønn på gården Melby (gnr. 48 bnr. 3) måtte han se seg om etter arbeid. Sertifikat tok han trolig i 1922 (om ikke før) og begynte å kjøre melk fra Børse-skogn Meieri til Trondheim med en relativt stor Acacon lastebil. Meieriet hadde fått bevilling til fast melkerute i 1921. (Om navnet: Det ser ut som han opprinnelig het Melby, men føyde til en –e etter hvert. Navnet Styrkaar skrives noen steder Styrkar og Styrker.)

Datteren Liv mener han flyttet til byen allerede i 1917-18, men i Adresseboken kommer han ikke før 1923. Der står han som sjåfør med bopel Prinsens gate 32. Både han og Acacon-bilen gikk over til Trondhjem Melkeforsyning på Buran. Her fikk han leilighet og ble transport-sjef. Men samtidig hadde han lyst til å begynne for seg selv: I 1927 har han fått drosjebevilling og kjøpt en Oakland,

med holdeplass i Elgesæter gate. (Den enkelte drosje var den gang knyttet til én bestemt, fast holdeplass.) Snart må han velge mellom jobb og bolig i Melkeforsyningen og drosjeforretningen. Han tar sjansen på sistnevnte – og gjør det bra; utvider til to biler i 1930 og to år senere til tre. En fin vekst gjennom kriseårene! Og samtidig vil han, som allerede nevnt, ekspandere videre til rutebilnæringen.

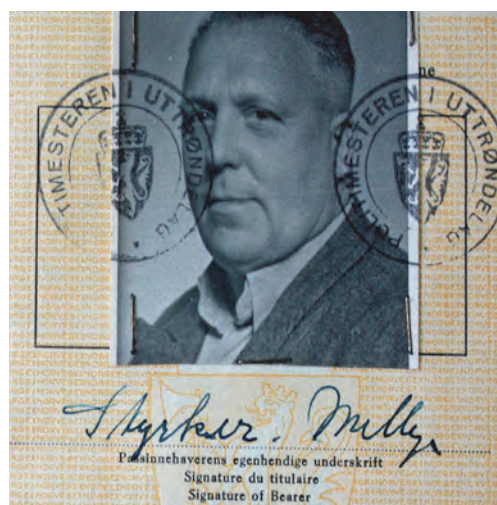
Jonsvannsruten under Melbyes ledelse

Fra 1933 overtok Melbye personlig for A/S Jonsvannsruten hvor han hadde aksjemajoriteten. I 1935 gikk fortsatt de fleste turene om Strindheim, men han fikk da tillatelse til å kjøre noen av turene over Moholt, Berg og Singsaker til byen. Det var etter ønske fra trafikanter rundt Moholt som ønsket en kortere vei

til byen. Helst hadde han gjerne ønsket å kjøre ned Lillegårdsbakken og over Gamle Bybro, men det gikk ikke. I forbindelse med avgangene om Moholt henstilte Arbeidsdepartementet om å ta til overveieelse en sammenslutning av rutene til Autobus og Melbye – det første forsiktige forsøk i den retning fra myndighetene. Overingeniøren ba de to om å kontakte hverandre med dette formål. Men uten resultat, interessene var for forskjellige. En frykt for at det skulle bli problemer med konkurranse mellom de to selskapenes ruter i området Øvre Berg, viste seg ubegrunnet.

For en ny periode fra 1.1.1937 var det bare Melbye som søkte. Men Riseth hadde ennå ikke gitt seg helt: Han ba veistyret om støtte til saksanlegg mot Melbye, og at Melbye ikke måtte få konsesjon. Overingeniøren var klar: I forrige omgang var Riseth blitt støttet så langt det gikk. Når han likevel ikke hadde klart å holde ruten, måtte den overlates til andre. Konsesjonsmyndighetene måtte nå være ferdig med oppgjøret mellom de to, «så Riseth's besværing nu bør ikke gi anledning til nogen forføining.»

Melbye fikk også kjøring til sine gamle trakter i Skaun, da han fikk utføre buss-transporten til Lisbetsæter sanatorium, om enn på vegne av annen løyvehaver. Han fortsatte med sine tre drosjer, en gunstig kombinasjon i forbindelse med neste avsnitt.



Passfoto 1947. Bilde utlånt av Erik Fønstelien.

Flybussen

Da ruteflyvningen gjorde sitt inntog i Norge midt på 30-tallet, var det med sjøfly. Flyhavna var Valsetbukta i Jonsvanet. Knut L. Vik har skrevet om virksomheten her i Strinda historielags årbok 2003, mens artikkelforfatteren omtaler arbeidet med landflyplass på Skjetnemyrene i Heimdal historielags årsskrift 2011. Det Norske Luftfartsselskap drev forsøksrute med postfly Bergen-Tromsø via Trondheim tre sommermåneder i 1935. Året etter ble det åpnet for regulær passasjerrute på strekningen. Flyet var en tremotors Junkers Ju-52 som tok 17 passasjerer og hadde en besetning på tre. Dermed var det behov for en regulær tilbringertjeneste.

Flymuseet i Bodø har arkivert en del korrespondanse mellom Det Norske Luftfartsselskap (DNL), Det Norden-

Dagsposten, onsdag 16de mai 1934

Jonsvanns-rutens nye buss.



International 19 seter.

JONSVANNSRUTEN har nettop tatt i bruk denne nye buss — 19 sitteplasser og 4 stå-plasser, bygget på International chassis B 3 med 175" akselavstann.

Nyanskaffelsen er en følge av selskapets enestående gode resultat med en International buss, innkjøpt i 1931, og som har gått ca. 360,000 km. uten skiftning av cylinderhylser (opboring). Vognen er nettopp erstattet for sesongen og ventes å kunne gå en sesong uten sådan reparasjon.

Den nye buss leveres av Alf M. Anderssen, øneforhandler av International laste- og rutebiler nordenfjells. Karosseriet er bygget hos Bjarne Berg, Byneset. Firmaet har også under bygning en kombinert buss for Rindal Komm. Auto, bulldoggtype, den første i sitt slags nordenfjells, og en 30 seter for herr vognmann O. S. Vinje, også bulldoggtype. Den siste blir visstnok den største buss nordenfjells. Begge disse busser bygges på International chassis B 4, 185" akselavstann.

fjeldske Dampskibsselskab (NFDS) som lokal agent og Melbye som belyser dette. Før 36-sesongen kunne Melbye tilby DNL transport med drosje (7 personer) for kr. 6,00 og rutebil (18 personer) kr. 9,00. Nordenfjeldske foreslår overfor DNL at tilbringertjenesten kjøper fra utenfor NFDS 35 minutter før flyavgang, fra Britannia 5 minutter senere. Høsten 1938 har selskapene bekymringer for kostnadene ved Melbyes tjenester. Men Scott-Isachsen i Nordenfjeldskes passasjeravdeling peker på «... den omstendighet som gjør saken temmelig vanskelig, at Melbye har kon-

sesjon på ruten og han kjemper med nebb og klør for å holde alle andre trafikanter utenfor. En annen side er at vi må kunne presse prisen noget ned, men De vil jo selv forstå hvordan saken stiller sig når Melbye har eneretten til ruten.»

Flyselskapet har tydeligvis sittet i Oslo og sett på Melbyes rutetabell og funnet alternativer, men med større lokalkunnskap må Nordenfjeldske skuffe: «Det er ganske riktig at der går rutebil om sommeren 16 ganger, men De må være klar over at begge sider av det store Jonsvanne trafikeres, og den siden hvor Flyve-

havnen ligger (rutebil til Kuset) trafikeres bare 5 ganger om dagen. Første gang fra Trondheim kl. 9.00, så kl. 12.00 – 15.10 o.s.v., så vi må næsten sette ut av betraktning den mulighet.»

På den annen side antyder han en mulig intern besparelse, ved at flyverne og mekanikerne måtte kunne bruke samme bil som passasjerene. Senere opplyser han at Melbye vil kjøre for samme priser også til neste år (kr. 9.00 pr. drosje, kr. 12.00 pr. buss), og rutetabellen for Jonsvannsruten tilsier at noen flyavganger må kunne bruke ordinær buss. Nordenfjeldskes mann har nå undersøkt grundig om konsesjonsbestemmelsene binder en helt til Melbye. Konklusjonen, etter å ha hørt med politiet, stadsingeniøren og veivesenet: Intet hindrer innhenting av anbud og la andre kjøre, siden det dreier seg om trafikk mellom to punkter uten å ta med passasjerer underveis. På den andre side «vil vi gjøre oppmerksom på at Melbyes service har vært meget god, han har gode biler og busser, og ikke minst viktig, hans folk kjenner ruten og er helt fortrolig med den smale og mange steder vanskelige vei.»

JONSVANNSRUTEN

Innehaver: S. MELBYE

Kontor og ekspedisjon: Dronningens gt. 26. – Telefon 382.

Vinterrute

fra 1. oktober 1937.

Fra Trondheim hverdage.

7.00	» Kuset
9.00	» Engelsås
11.00	» Meieribakken
12.00	» Kuset
13.10	» Meieribakken
14.10	» Meieribakken
15.10	» Engelsås
16.10	» Kuset
17.10	» Meieribakken
18.10	» Meieribakken
19.10	» Engelsås og Kuset
20.30	» Meieribakken
22.00	» Engelsås
23.30	» Solbakken bro

Fra Trondheim helligdage.

8.30	til Engelsås
10.00	» Kuset
11.00	» Engelsås
12.00	» Solbakken bro.
13.00	» Solbakken bro
15.00	» Engelsås
16.00	» Solbakken bro
17.00	» Engelsås
18.00	» Kuset
19.00	» Engelsås
20.00	» Solbakken bro
21.30	» Engelsås
22.30	» Meieribakken
23.30	» Solbakken bro

Fra Jonsvannet hverdage.

Fra Kuset	Engelsås	Solbakken bro	Meieribakken	Moholt	Strindheim
8.00	9.50	6.20	6.25	6.35	6.40
13.00	15.55	8.20	7.25	7.35	7.40
17.45	19.55	9.55	8.25	8.35	8.40
20.00	22.45	13.10	10.05	10.15	10.20
		16.00	11.30	11.40	11.45
		18.00	13.40	12.40	12.45
		20.00	14.40	13.50	13.55
		22.50	16.05	14.50	14.55
			17.40	16.15	16.20
			18.05	17.50	17.55
			18.40	18.50	18.55
			20.05	20.15	20.20
			21.00	21.10	21.15
			22.55	23.05	23.10
			24.00	24.10	24.15

Fra Jonsvannet helligdage.

Fra Kuset	Engelsås	Solbakken bro	Meieribakken	Moholt	Strindheim
10.40	9.15	9.20	9.25	9.35	9.40
18.40	11.45	10.50	10.55	11.05	11.10
	15.45	11.50	11.55	12.05	12.10
	17.45	12.50	12.55	13.05	13.10
	19.45	13.30	13.35	13.45	13.50
	22.10	15.50	16.00	16.10	16.15
		16.50	17.00	17.10	17.15
		17.50	18.00	18.10	18.15
		18.50	19.00	19.10	19.15
		19.50	20.00	20.10	20.15
		20.50	21.00	21.10	21.15
		22.15	22.25	22.35	22.40
		24.00	23.00	23.10	23.15
			24.05	24.15	24.20

Til slutt ber han om at alle bilrekvisisjoner går gjennom NFDS' kontor, slik at det ikke brukes mere biler enn absolutt nødvendig. DNL sier seg enig i det siste punktet. For øvrig mener selskapet fortsatt at Melbyes priser er for høye «... men er fullstendig klar over at Melbye er den som best kan holde ruten igang til alles tilfredshet. Men vi vil ikke betenke oss et øieblikk på å starte vår egen bussrute, hvis vi ikke kommer til et arrangement med ham.»



U-8433 som turbuss. Bladet Alle Kvinners ferietur til Haugum gård på Inderøy i juli 1939. Bilde fra Schrøderarkivet, Trøndelag folkemuseum.

Melbye følte vel nå et visst press. Før 39-sesongen skriver han: «Prisen på buss kan jeg ikke slå av på, men for drosje skal jeg kjøre for kr. 8.00. Dette er rimelige priser, da det jo er tur/retur og passasjerer, flyvere og gods skal hentes på forskjellige steder.» Dermed ender dette kapitlet i Jonsvannsrutas historie. Så kom krigen, og etter frigjøringen ble Trondheims sjøflyhavn flyttet til Hommelvik i 1947, etter en «mellomlanding» i Ilsvika - og Jonsvannet ved dårlig vær.

Einar Solberg, sjåfør hos Melbye

Til denne artikkelen har vi vært så heldig å få en beretning, som også omfatter turbilvirksomheten, fra datteren Eina Solberg Hermann i Sparbu. Einar Sol-

berg var født 19. oktober 1902 i Sparbu og hadde tatt over småbruket Solberg Vestre etter foreldrene. Men da mora døde i 1925, måtte han til Trondheim for å få seg arbeid. Han ble sjåfør og begynte tidlig i et av billigselskapene. Senest fra 1930 kjørte han for Melbye, først drosje og senere buss. I 1930 var det mye drosjekjøring i forbindelse med den store Trøndelagsutstillingen. Det ga mye driks.

Da hun ble voksen, fortalte faren om en ulykke han hadde vært utsatt for som sjåfør på Jonsvannsruta: "... ein vinterdag var han på veg opp med bussen. Det var glatt, isete veg og dårleg føre. Då såg han at ned den bakken han skulle køyre opp, kom det ein kjelke med nokre ungar på. Han kunne ikke anna gjere enn å stanse bussen, så small det. «Eg kom

meg ut og dro dei fram, men då greidde eg ikkje meir. Ikkje snakk meir om dette; eg greier det ikkje.» Men han fortalde likevel at han aldri ville ta i eit bilratt meir; han hadde brote saman og gråte. Men så hadde Melbye kome opp. Han nærast kommanderte far inn i bussen, fekk han til å starte og sat med han mens han fekk far til å køyre opp bakken. Melbye snakka med far og fekk han til å køyre same strekka fleire gonger – kanskje berge han ein sjåfør, og berga eit medmenneske frå nerveproblem for framtida”.

Den gode Melbye hadde praktisert moderne krisepsykiatri! Beretningen fra

Eina viser at faren også kjørte turer med flybussen. Men en tur ble kansellert fløy nordover fra Bergen men styrtet ved fjellet Lihesten på nordsiden av Sognefjorden.

Faren kjørte også turbuss for Melbye. Dels var det faste sightseeingturer for utenlandske turister i nærområdet til byen. Språk var da et problem for sjåførene, som stort sett kom fra bygda. Solberg kunne noen få ord engelsk. Sjåførene fikk noen stensiler på engelsk som de skulle bruke som grunnlag for sin guiding. Datteren mener de må ha fått noe kveldsundervisning for å formidle innholdet. Hun har funnet tolv sli-



Melbyes busser foran ekspedisjonen i Dronningens gate 26 (hjørneinngangen) i 1935. Til venstre to International busser, til høyre nybussen U-8433, en International bulldogbuss, foran en antatt Chevrolet. Bilde utlånt av Liv Forsbakk. Fotograf: Hilfling Rasmussen.



Chevrolet 1937 halvbulldog var en nyskapning det året. Eksteriør og interiør. Bilder fra Schrøderarkivet, Trøndelag folkemuseum.

ke sider. En gir rask orientering om Trondheim, Nidarosdomen og havna. I Hommelvik nevnes den tyske damperen (en krysser) «Berlin» og interneringen av dens mannskap under (første) verdenskrigen. Naturlig nok ble et stedsnavn lenger nord utnyttet for alt det var verdt:

«Gjevingaas is 300 m. From here you have a good view of the landscape in front. From now on we are only driving down-hill and will not stop till we reach Hell. All around you will see plenty of fuel which belongs to the people living in Hell. They do not like to freeze there, you know. When we arrive to Hell we make a stop that you may take snapshots or buy pictorial postcards and railway tickets as a proof that you have been in Hell.»

Men det var også spesialbestillinger. Flere turer kunne gå over et par dager. Bl.a. var det en tur for Meieriskolen til meieri på Østlandet, trolig i 1938-39. En annen tur gikk til Stjørdal, med korps og

predikanter fra Frelsesarmeen. I 1939 flyttet Einar Solberg med familien tilbake til småbruket i Sparbu.

Andre sjåførere – før og etter krigen

Erling Haugen (f. 1918) på Osbakken har vi vært innom ved et par anledninger allerede. Han var opprinnelig bygnings-snekker og arbeidet på Reitgjerdet fra 1947 til han gikk av med pensjon i 1983. Han hadde aldri sertifikat, tok hver dag Jonsvannsruta til jobben og husker en rekke sjåførere. Tildels var det farverige personligheter. Et par av dem ble omgangsvenner. Hermann Værnes var en dyktig skihopper som deltok i Gråkallrennet før 1930. Martin Holum kjørte før krigen. Han var en pertentlig mann og hadde hytte ved Nedre Gjervan. Som hobbyurmaker reparerte han ur for passasjerene. Anders Just Jensen var fra Orkdal, ble populært kalt Saktmodige Jensen. Han kjørte etter krigen, kanskje også tidligere. Alltid var han nøye med uniformen og begynte aldri å kjøre før

han hadde sett i speilet. Arne Hoff hadde litt vansker med å beregne vekslepen-ger. En gang kjørte han av veien og rett i elva nedenfor Osbakken. Dette skjedde i 1953-54. Han kjørte i hvert fall til midt på 50-tallet. Andre sjåførnavn som han minnes, uten helt å tidfeste dem, er Sandstad, Schjølberg, Helsten, Arne Andresen fra Oslo, Strand fra Øya og Isak Stene fra Byneset. Stene kjørte godsruta.

Kona til Erling Haugen, Ingrid, jobbet etter krigen på ekspedisjonen til Melbye i Dronningens gate 26. Der var det mulighet for passasjerene til å sette inn bagasje, til en pris av 10 øre per kolli. Kona til banksjef Volkmar, som hadde sommerhus på Flaten, hadde alltid mange pakker hun skulle ha oppbevart, men stor motvilje mot å betale 10-øringene.

Liv Forsberg forteller at hennes halvbror Johan Melbye (f. 1921) kjørte for faren fra 1945-46 og fortsatte som sjåfør i Trondheim Bilruiter frem til pensjonsalderen.

Krig og mangel på det meste

Da krigen kom, hadde Melbye en flåte på seks rutebiler, fem International busser og en Chevrolet kombinert for gods og passasjerer. Dessuten tre drosjebiler, Plymouth, Chevrolet og Dodge.

Datteren Liv opplyser at han under krigen måtte velge mellom drosje eller buss, og valgte buss, men angret på dette siden. Han ble pålagt å kjøre turer for

tyskerne, noe han mislikte sterkt. Høsten 1943 rekvirerte tyskerne bussgarasjen som faren, Vinje og Skar & Bjerkan hadde i Elgesetergate 21, bak A. Gravems elektriske forretning.

Drivstoffmangelen gjorde seg tidlig gjeldende. Bensinutvalgene i Trondheim og Ut-Trøndelag laget kriseruteplan for hele fylket i juli 1940. I februar 1941 skrev overingeniøren til bilruteinnehavere i Sør-Trøndelag om gassgenerator - Veidirektoratet krevde spesifisert oversikt for hver enkelt rute/kjøretøy og om det egner seg for slik drift. Gass utviklet ved forbrenning av «knott», tørkede små trestykker, fortrinnsvis av older, måtte erstatte bensin og diesel. Om S. Melbye heter det, sannsynligvis i 1941: «Jonsvannsruten må opretholdes vesentlig som melkerute og tildeles i alt 400 liter bensin og solarolje, idet det fremheves at der må kjøres med tilhenger. ... Har under montering en gassgenerator og det bør monteres minst en til»

Veidirektoratet sendte ut rundskriv om rutebildriften i påskehelgen 1943: «Fra Reichskommissariatet er kommet en henstilling om at personbilrutene innskrenkes mest mulig i påsken i år. Det er forutsatt at alle personruter innstiller kjøringen, ikke bare på helligdagene, men også lørdag den 24. april i den utstrekning ikke befordring av arbeidere tilsier at de bør holdes i gang.»

Under de ressursknappe tider tok myndighetene opp arbeidet for å få til større

enheter på rutebilsektoren. I Veidirektoratet sto trondhjemmeren overingeniør Axel Rønning sentralt i dette arbeidet. De private rutebileierne ante vel hvilken vei det bar, og etablerte et felles selskap A/S Forenede Bilruter – men det ble ikke mer enn et papirselskap. Autobus, Klæburuten og Bynesruten holdt seg utenfor. Det ble holdt noen resultatløse møter om sammenslåing. Men det ble utarbeidet statistikk for alle selskapene, som underlagsmateriale for det videre arbeid.

For Jonsvannsruta var det inntektsøkning i 1942, sammenlignet med 1939,

men driftsunderskudd. Passasjertallet var sunket med 40 %, men transportkapasiteten var vesentlig bedre utnyttet, eller sagt på en annen måte: Det ble trangere på bussen – og færre avganger. Driftsregnskap og status for 1943 viser 300 driftsdager, og at antallet vogner var redusert til tre: En Mercedes-Benz 1940-modell med 28 seter, og to International 1938 med hhv. 24 og 10 seter, den siste var en kombinert person-/godsvogn. En Volvo anskaffet i 1940 var i mellomtiden blitt solgt.

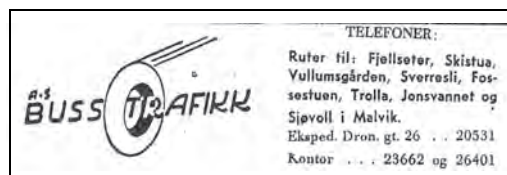


Nybygd International snutebuss til Jonsvannsruta i 1947, med karosseri fra Johs. Olsens Vognfabrikk i Strandveien 7a. Logoen til sammenslutningen A/S Busstrafikk på siden. Legg merke til styrkjettingen. Arkitekt Guldahls nybarokke fasade på Thomas Angells hus var favorittbakgrunn når det skulle tas leveransfoto for bilbransjen. Bilde fra Schrøderarkivet, Trøndelag folkemuseum.

Etterkrigstid - Nytt materiell og nye sammenslutninger

Situasjonen etter frigjøringen var generelt fortsatt problematisk. Kjøretøyene var nedslitt etter år med overbelastning og dårlig tilgang på reservedeler og smøremidler. Det tok tok tid å få i gang importen av drivstoff og deler, for ikke å snakke om nye busser. Ruteopplegget måtte prioriteres, og da var det arbeidsreisene som kom i første rekke. Et rundskriv fra Veidirektoratet av 3. desember 1945 om søndagsturer med rutebilene illustrerer dette: «Hermed meldes at det nå er adgang til å utvide bilrutedriften i et begrenset omfang hvor et rimelig behov skjønnes å være til stede. Hittil har overveiende søndagsturer bare vært tillatt hvor arbeidere har måttet befordres tilbake til arbeidsstedet søndag aften for å være tilbake på arbeidsstedet i rett tid mandag morgen. Søndagsturer kan også tillates for ruter i strøk hvor trafikantene ikke med rimelighet kan henvises til andre rutegående kommunikasjoner.» Passasjerer som sognet til Jonsvannsuta kunne vel knytte forventninger til siste setning.

Nye forhandlinger om sammenslutninger begynte allerede høsten 1945. Initiativet kom fra sentrale myndigheter, og bar bud om en sterkere politisk styring av samferdselssektoren for å utnytte knappe ressurser best mulig. A/S Busstrafikk var en realitet fra 1. januar 1947. Deltagerne her var, foruten Melbye, Skar og Bjerkan (Fossestuen, Trol-



la), Vinje (Byåsen, Skistua) og E. Eide som hadde kjørt rute til Sjøvoll i Malvik siden 1932. Jakob Bjerkan ble disponent og selskapet inntok lokalene til Melbye i Dronningens gate 26.

Vognmangelen ble i noen grad avhjulpet med materiell etter okkupasjonsmakten. I 1951 hadde Melbye således tre Austro Daimler – navnet antyder det østerrikske opphav. Han fikk bygd en International snutebuss årsmodell 1946 (om ikke to) med karosseri hos Johs. Olsen i Strandveien. Etter hvert kom det også to Volvo 49-modeller. Farveskjemaet på Melbyes busser var lys grå underdel og mørkt grått tak, med innslag av rødt – antagelig firmanavnet.

Selv om det hadde sett positivt ut for A/S Busstrafikk i oppstarten, gikk det ikke så bra i lengden. Allerede 1. august 1950 ble det avløst av et nytt selskap, Trondheim Busselskap. Nå var også den store aktøren A/S Autobus kommet med, etter at den sterke og egenrådige disponenten Ole Eidem var død i 1948. Lederen for det nye selskapet, ingeniør Olav Omre, kom fra en stilling i Oslo-selskapet Schøyens Bilcentraler. I to artikler i Adresseavisen like etter tiltredelsen kommer han med utsagn det er verdt

Noen minner fra Jonsvannsbussen i min barndom

Min familie var faste brukere av Jonsvannsbussen i helgene på 1950- og -60-tallet. Her er noen av bussopplevelsene mine.

Ett av minnene som sitter sterkest, var *lukta* inne i bussene. Hver buss hadde sin lukt, og den var meget karakteristisk. Så vidt jeg kan huske, var de fleste bussene allerede da dieseldrevet, og disse spesielle bussluktene hadde nok mye "dieseleim" i seg. Men gjennom denne felles diesellukt hadde hver buss en egen lukt som gjorde at du på forhånd visste akkurat hvordan denne aktuelle bussen skulle lukte når den kom mot holdeplassen. Denne lukta var ikke like enkel for alle. En kamerat som ofte var med oss, måtte bare snu på holdeplassen hvis en bestemt buss kom. Lukta i denne spesielle bussen gjorde han raskt kvalm, og han måtte kaste opp flere ganger undervegs. Andre busslukter tålte han, da var han like frisk og sprek.

I min barndom var lørdagsfri helt ukjent. Familien dro derfor til hytta på lørdag ettermiddag, gjerne rett etter butikkene og kontorenes stengt. Derfra minnes jeg en spesiell "lørdagslukttur". Bussen var som vanlig ganske full da den ankom Buran hvor vi gikk på, men nesen min observerte denne lørdagen en fremmed "luktilsetning". Jeg funderte nok på det, for da bussen måtte stoppe for å kjøle seg ned ved Vegskillet samt etterfylle vann ved Ramstadkrysset og på Osbakken, forsto jeg at "nylukta" måtte ha noe med varmen og kjølinga å gjøre. Vi skulle som vanlig til Engelsås, men kom ikke så langt denne gangen. I den svake stigningen opp fra Osen og opp mot gamle Solbakken skole (revet og borte i dag), luktet det veldig. Da vi nådde Solbakken bru, luktet og dampet det ganske heftig i bussen. Noen av de voksne snakket om både defekt motor og tett radiator. Bussen stoppet, og sjåføren gikk for å ringe etter hjelp. Det viste seg å være vanskelig, for de eneste husene med telefon (Solbakken skole, lærerboligen like ved og sommerboligen til familien Hegstad) var tomme. Vi fikk da valget med å vente på neste buss som skulle komme ca. en time senere eller å komme oss videre til fots. Mine foreldre tenkte først å gå, men innså at vi hadde for mye bagasje. Min far fikk da en god idé, vi låner robåten til våre gode venner, familien Nålsund som hadde hytte og naust rett ved Solbakkenkrysset! Han visste hvor nøkkelen til nauset lå, båten ble tatt ut, og vi ombord. Et eldre nabohytteektepar ble også med, og så rodde vi fra Solbakken bro til Engelsås. Jeg husker at vi var ganske stolte da vi ankom Engelsåsbukta uten å ha sett noen ny buss på veien! Min far rodde like godt båten tilbake om kvelden, og returnerte til hytta med siste kveldsbuss. Den bussen kom frem!

En annen gang skulle vi ha med familiens 4 sykler og mye bagasje. Da var også bussen temmelig full. Ikke bare var den full, sykkelstativet foran i grillen og bagasjerommet bak var også fullt! Faderens forslag om å legge syklene oppe på taket (må antagelig ha vært bagasjegrind der), ble av-



Hendelser ved Jonsvannet i 1950-årene - hvor Schrøders fotografer var til stede. Til venstre: 7. september 1952, til høyre: 15. august 1958. Bilder fra Schrøderarkivet, Trøndelag folkemuseum.

vist av sjåføren med begrunnelse av at toppen av den daværende fagverksbrua på Solbakken var for lav til at syklene oppe på taket kunne passere under. Sjåføren fant råd lell. Han krabbet ned i det overfylte bagasjerommet bak og fant kjettingene fra vinterkjøringen. Med dem festet han våre 4 sykler utenpå bagasjeluka bak. Alle skulle frem, det var nok mottoet den gang!

Bussene som gikk til Jonsvannet på 50-tallet var så langt jeg kan erindre av merket Scania-Vabis. De var høyerrattet, med stor motorkasse i midten foran pluss en langsgående setebenk på venstre side foran. Stor var lykken for oss gutter dersom det setet var ledig! Det var beregnet på to voksne, men vi satt gjerne både 3 og 4 kamerater der til eller fra byen. Der hadde vi full oversikt over vegen, trafikken, hvordan sjåføren kjørte, og ikke minst, vi hadde full kontroll med alt han gjorde med pedaler, gir og knapper. Det var spennende for oss! Selvfølgelig hadde vi også full kontroll med hvem som kom på, hvor hen og til og med hva slags penger de betalte reisen med. Vi levde høyt på lykken etter en slik tur i forsetet!

Helgeturene, spesielt om sommeren, hadde gjerne mest faste passasjer. Vi visste på forhånd hvem som kom på eller gikk av på holdeplassene. Mange av passasjerene var typiske "vanemennesker" fordi de reiste gjerne i de samme klærne hver gang. Utvalget av "fritidsklær" i den enkeltes garderobe var neppe særlig stort den gang. I sommerhalvåret gikk det gjerne en søndagsbuss til Engelsås og en til Kuset istedenfor kun en buss som gikk til begge stedene på samme turen. For oss guttungen var det derfor en stor glede hvis bussen allikevel måtte ta ekstraturen om Kuset. Da følte vi at vi var på langtur, og vi opplevde spennende ting langs den da relativt ukjente strekningen. At våre foreldre bare var sånn passende fornøyd med å bruke en drøy halvtime ekstra til humping på dårlige veier i dårlig bussluft, forsto vi ikke. For min del sluttet bussturene den sommeren jeg var 16 år. Lenge oppsparte penger ble da investert i en lettvekts brukt motorsykkel, og den brukte jeg til og fra hytta istedenfor bussen. På vinterstid brukte jeg fortsatt bussen helt til jeg kjøpte bil som 18-åring.

Terje Nafstad



Rute 6 var Jonsvannsruta i Trondheim Bilruter (TBR). Selskapet ville etter hvert ikke ha navn i skiltkassen. Dette er en av seks såkalte «verandabussene» (navn etter det spesielle frontrutearrangementet) til TBR, Scania-Vabis fra 1964/65. Dette var den siste karosseritypen som Berg på Byneset bygde for selskapet. Bildet er tatt av svenske Åke Nergell i Trondheim juli 1973. TBR var da blitt en del av TT og omlakking til gul overdel for lengst i gang. Vogntypen var da skjaltet ut på byrutene. I bakgrunnen, mellom Volvo og Opel Commodore, er inngangen til ekspedisjonskontoret i Dronningens gate 26, som TBR overtok etter Melbye. Utlånt av Rutebilhistorisk Forening.

å legge merke til: «Situasjonen er verre enn jeg hadde trodd» og en visjon om å standardisere vognparken på svenske dieselbussar. Allerede etter et år var situasjonen på randen av fullt sammenbrudd og Omre var dratt tilbake til Oslo. Og få år senere ble det bare kjørt Scania-Vabis diesel.

Melbye går ut, Jonsvannsruta inn i A/L Trondheim Bilruter

“Med det tredje skal det skje”, heter det. Det viste seg i hvert fall at det var tredje forsøk på sammenslutning som skulle gi en mer langsiktig løsning på de til tider kaotiske forhold som hadde preget bussektoren i byen etter krigen. Men Melbye valgte å stå utenfor. Han etablerte blomsterforretningen Viola i Dronningens gate 26 og ble igjen drosjeeier. I 1964 hadde han to Volga (U-8508 og U-8575) og bodde i Arkitekt Christies gt. 4B. Styrkaar Melbye døde 1. januar 1966. Heller ikke Vinje ble med i det nye selskapet. Datteren Liv forteller at familiene Melbye og Vinje dro på tur sammen til Molde i en buss som Melbye skulle selge der i forbindelse med avviklingen. Melbyes eldste datter, nå avdøde Kari, var gift med Erik Fønstelien. Han beskriver svigerfaren som en grei, men noe lukket person, som aldri fortalte episoder fra sitt liv som sjåfør og rutebileier. Melbye var interessert i travsport og eide egen hest på Leangen. Han hadde omgang med Stensrud på Britannia, som delte denne interessen.

Siden det meste som står om A/L Trondheim Bilruter i Byleksikonet og på Wikipedia er feil, skal hovedtrekkene nevnes her: Selskapet, som begynte trafikken 1. september 1951, var dannet med Norges Rutebileierforbund som fødselshjelper. Andelseiere ble Skar og Bjerkan (som drev Fossetue- og Trollarutene), Graakalbanen (som hadde konsesjon på Øvre Byåsen men aldri kjørte buss selv) og aksjonærene i A/S Autobus. Tidligere driftsingeniør i Autobus, Arne Watle, ble disponent for det nye selskapet. Han fikk til god drift og ekspansjon utover på 50-tallet.

Det kan se ut til at Jonsvannsruta måtte ta til takke med busser som hadde gjort tjeneste noen år i tyngre byruter. Bussene var fra starten av malt grå under vinduene, med rødt tak. Da en ny serie fabrikkbygde Scania-Vabiser kom i 1966 med dyp rødt i stedet for grå, ble også de eldre bussene etter hvert omlakkert i dette farveskjema. Med økende konkurranse fra privatbilismen fikk Trondheim Bilruter vanskeligere økonomi, og kommunen kjøpte selskapets aksjer i 1972. I det kommunale Trondheim Trafikkselskap A/S fikk busser og trikker farvene dyp rød under og gul over, en kanskje ikke helt heldig kombinasjon av farvene fra Bilrutene og Sporveien.

Kilder

Arkivmateriale

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og
Stiftamtmanden i Søndre Trondhjems amt.
Statsarkivet i Trondheim (Automobilsaker)

Norsk Luftfartsmuseum, Bodø.
(Tilbringertjenesten til Jonsvannet sjøflyplass).

Norsk Rutebileierforbund, Riksarkivet.
(Vognliste ved etableringen av A/L Trondheim
Bilruter).

Statens vegvesen, Statsarkivet i Trondheim.
(Rutebilsaker).

Strinda og Selbo sorenskriverembede,
Statsarkivet i Trondheim. (Firmaregisteret).

Strinda kommune, Trondheim Byarkiv.
(Formannskaps- og herredsstyresaker).

Skriftlige kilder

Aviser (Div. utg. av Adresseavisen, Dagsposten
og Nidaros).

Baumeyer, Stig: Historien om Trondheim
Bilruter 1951-1973. I *Gammeltrikken*,
medlemsblad for Trondhjems
Sporveishistoriske Forening. Del 1: nr. 16,
1989, s. 4-9, del 2: nr. 17, 1990, s.12-15. En noe
utvidet versjon finnes i *Rutebil*, medlemsblad
for Rutebilhistorisk Forening, nr. 13 1990).

Bilboken for Norge, årgangene 1922, 1925-30.

Bilkalenderen for 1964. Sør-Trøndelag.

Brattberg, Terje T.V.: *Trondheim Byleksikon*.
Oslo 2008.

Forbordsaune, Haakon: *Bilens utvikling fra
1900 og oppover*. Trondheim 1968.

Hermann, Eina Solberg: Notater til forfatteren
om hennes far Einar Solberg. 2013.

Hvem eier bilen? Div. årganger 1930-1948.

Stav, Ivar E.: Bilspor i arkiv og bybilde -
Bilismens bygningshistorie i Trondheim inntil
1940. S. 73-97 i *Trondhjemske Samlinger 2008*.

Sætherskar, Johs. (red.): *Det norske næringsliv.
Sør-Trøndelag fylkesbind*. Bergen 1949.

*Trondhjems Adressebog/Trondheim
Adressebok*, div. årg.

Muntlige kilder og epost

Thor Bjerke, Jernbanemuseet (vognliste fra
Riksarkivet).

Augusta Sophie Stang Sand Brattebø (datter av
Christian Sand).

Liv Forsbakk, Trondheim (datter av Styrkaar
Melbye).

Erik Fønstelien, Røyken (svigersønn til
Styrkaar Melbye, gift med Kari).

Erling og Ingrid Haugen, Osbakken.

Leif Engen (info fra Hallvard Schjetne om Villa
Valhall).

Nettsteder

Folketelling 1910:
digitalarkivet.arkivverket.no/ft/sok/1910.

Rutebilhistorisk Forening forsidefoto:
www.rhf.no/images/forsiden/verandavogn.jpg.

A/L Trondheim Bilruter. Wikipedia:
en.wikipedia.org/wiki/Trondheim_Bilruter .

Ivar Erlend Stav, f. 1944, pensjonert
konservator, Heggedal. Utdannet jurist og
kunsthistoriker. Praksis bl.a. som sjåfør i
Trondheim og samferdselsbyråkrat i Troms
fylkeskommune og Departementet. Har
skrevet flere artikler om bil/samferdsels- og
arkitekturhistorie.