

NÄR HÄSTEN FICK VIKA FÖR MOTORN.

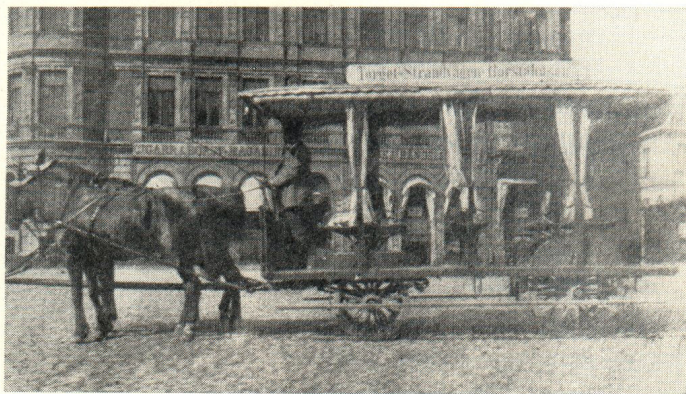
Av omnibusägare *August A. Rothoff.*

Den busslinje jag för närvarande driver, nämligen mellan Landskrona och Borstahusen, torde vara den första regelbundna linjetrafiken med motorfordon i Sverige, som icke haft tillfällig karaktär. I alla händelser är den väl den enda, som startats så tidigt som år 1901 och alltjämt uppehålles på samma linje. Ändpunkterna äro alltjämt desamma och icke heller i övrigt har mycket förändrats, med det betydelsefulla undantaget att vid en viss tidpunkt hästen fick vika för motorn.

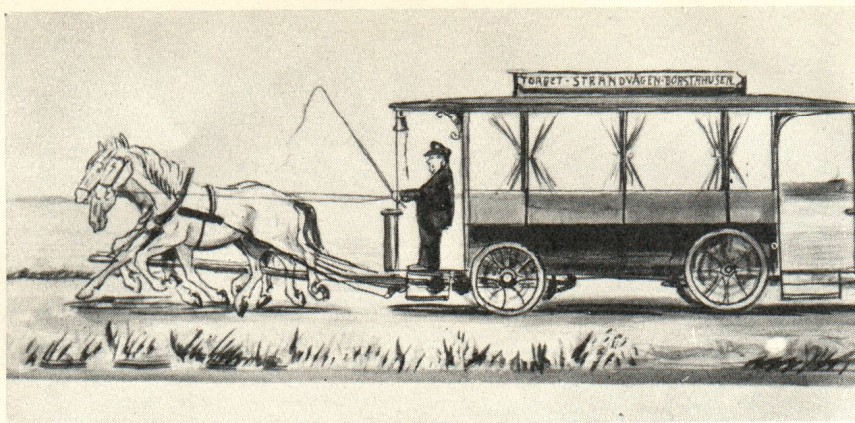
Trafiken startades på initiativ av grosshandlare A. J. Pettersson, som bildade ett trafikbolag år 1901 med en sjökaptän Gustav Andersson som verkställande direktör. Grosshandlare Pettersson ägde en villa, Svanholm, invid Borstahusen, vilket väl var en av anledningarna till att han satte igång trafiken. Denna skulle gå utmed Strandvägen mellan Landskrona och Borstahusen, en sträcka av c:a 3,5 km. Redan på den tiden lågo en hel del villor utmed Strandvägen, så att trafikunderlaget var tämligen väl tillgodosett.

För trafiken anskaffades en täckt och två öppna omnibussar om vardera 20 sittplatser samt 6 hästar. Tre ordinarie kuskar anställdes, varav en, Åke Wallin, ännu lever och fortfarande är bosatt i Borstahusen. Han körde förresten även en lastvagn på linjen, som huvudsakligen transporterade fisk från Borstahusen, som då var ett utpräglat fiskeläge. Min fader, handlande Carl Rothoff, var också med redan de första åren, då han började med att tjänstgöra som extrakusk.

Linjens utgångspunkt var planen framför folkskolan i Borstahusen och ändpunkten Rådhusorget i Landskrona; så är det än i dag. Dessutom uppehölls sommartid fyra dagar i veckan trafik mellan Landskrona och Karlslund, där det fanns dansbana och restaurang. Mellan Landskrona och Borstahusen kördes sex turer om dagen med första turen kl. 7 på morgonen och den sista kl. 7 på kvällen. Biljettpiserna då voro 15 öre till Borstahusen och 20 öre till Karlslund. Man hade då ej fasta hållplatser, utan stannade var som helst på linjen, när någon gav stopptecken.



Carl Rothoffs öppna hästbuss...



... och en teckning av den täckta.

Omnibussarna voro förspända med två hästar om sommaren och tre om vintern. Bilderna visa ett foto av en öppen och en teckning av en täckt vagn. Som synes ha hästarna hattar på — det var varma somrar på den tiden och kalla vintrar också!

Trafiken bar sig emellertid icke, utan bolaget måste likvidera efter två år. Min far, som ägde aktier i bolaget, beslöt då att övertaga rörelsen, vilket också skedde den 1 april 1903. Trafiken fortsatte alltså på samma sätt som förut och sköttes huvudsakligen av endast min far och mig. Man förstår nog, att det var ganska arbetsamma år; det var ju icke blott själva körningen, utan hästarna skulle också skötas och bytas under dagens lopp. Vi hade sex och ibland åtta hästar. Enbart hästarnas skötsel tog därför sin rundliga tid. Emellertid fortgick trafiken på detta sätt ända till år 1911.

Vid denna tidpunkt var bilen ju redan ett ganska välkänt fortskaffningsmedel och även motordrivna omnibussar voro åtminstone i utlandet redan beprövade. I Sverige fanns då Scania-Vabis, som tillverkade bilar. Min far och jag hade redan länge övervägt möjligheten av att göra ett försök med en bilomnibus. De voro ju på den tiden icke precis vad man kallar driftsäkra, men linjen var ju kort, och om turen var god, så behövde man åtminstone inte reparera förrän man kommit fram till ändpunkten. Efter åtskilliga överläggningar med dåvarande direktören för Scania-Vabis, Per Nordeman, gjordes ett avtal upp och den första motorbussen sattes in på linjen Landskrona—Borstahusen. Detta skedde den 4 juni 1912. Först hade jag dock vistats en tid vid fabrikerna i Malmö och Södertälje för att lära mig köra och sköta motorbussen.

I samband med den första motorbussen utställdes ett trafik-tillstånd för trafik med automobilomnibus. Det bestod av magistratens i Landskrona resolution den 17/11 1911 med n:r 304 och innebar bifall till »August Rothoffs ansökan om åkerirörelse med automobilomnibus i Landskrona stad och å dess område (passagerare och gods)». Körkort fanns icke på den tiden, men jag hade ett certifikat, utskrivet av



Den första Vabisbussen 1911.

en ingenjör Widström vid sockerbruket och försett med sigill. Den första motorbussen, byggd i Södertälje, var en täckt vagn med 24 sittplatser och bagagerum mellan förarplatsen och passagerarrummet; påstigning skedde över en plattform längst bak. Den hade en fyrcylindrig motor om 36 hkr och 3 växlar.

Första året var jag ensam om att köra den. Hade det förut varit att stiga tidigt upp och sköta hästarna, så blev det nu att vara uppe på kvällarna — och nätterna — för att reparera. Bussen var ingalunda fullkomlig i tekniskt avseende. Jag fick köra om dagarna och reparera om nätterna, så nog var min tid upptagen. Det var först och främst magneten, som krånglade. Ständigt och jämt blev det genomslag från kolet till magnetaxeln med åtföljande kortslutning. Strömmen brände igenom eboniten, och det var bara att fylla igen hålet med schellack och glimmer — så länge det varade. Kraftöverföringen var icke heller någon lyckad konstruktion. Det var kardandrift, men bakaxlarna drevo icke bakhjulen direkt, utan ett litet kuggdrev på vardera bakaxeln drev en invändig kuggkrans, fästad på bakhjulet. Kuggkransen höll nog, men de små dreven voro icke härdade utan sletos snart ut och måste ersättas med nya. Dessa reparationer voro alltför tidsödande, och drivningen ändrades därför senare av fabriken till kedjedrift, som var mera tillförlitlig.

Ringarna, som naturligtvis voro massiva, sletos mest på framhjulen. Framringarna höllo i regel blott ett halvt år, medan bakringarna kunde gå i ett och ett halvt år. Belysningen var den då enda existerande, alltså acetylen för strålkastarna; baklyktan och reservlyktorna fram voro fotogenlampor. Vintertid hade man ju ibland krångel med acetylenköket, som gärna ville frysa, men annars fungerade belysningen bra. Våra dagars elektriska belysningsanordningar äro visserligen bekvämare och ge framförallt starkare ljus, men ifråga om driftsäkerhet är det väl fråga om, ifall de kommit längre.

På tal om trafiken vintertid kan jag nämna, att snökedjor ingalunda var ett okänt begrepp. Det fanns visserligen inga specialtillverkade sådana, utan man tog en vanlig kedja och kapade av lagom långa länkar, slog om 3 eller 4 sådana på varje hjul och häktade ihop dem med en krok. De höllo icke så värst länge, men det göra knappast de moderna, specialtillverkade snökedjorna heller.

År 1913, då det var utställning i Landskrona, fingo vi vår andra Scania-Vabisvagn.



Hästbusskarossen har blivit motorbusskaross.

Det var ett kedjedrivet lastvagnschassi, på vilket karossen från en av våra täckta hästbussar placerades. I samma veva anställdes en ny chaufför, vars utbildning till förare jag själv åtog mig. Det var en järnarbetare, Per Leijon, vilken för övrigt fortfarande är bilförare, men numera på annat håll.

Fastän dessa bussar i mångt och mycket voro förträffliga och slitstarka maskiner, så hade de dock så många svaga punkter, att de ständiga reparationerna blevo oss för dyrbara och dessutom slet

ut våra krafter. Båda Scania-Vabisvagnarna återtogos därför efter några år av fabriken, men lära sedan ha sålts till och använts av postverket, som under kriget hade dem i trafik mellan Karungi och Haparanda, där järnvägen då ännu icke var färdig.

Vi anskaffade i stället en öppen Humber turistvagn, som uppehöll trafiken till augusti 1917. Då måste vi dock stoppa på grund av brist på bensin och gummiringar, men började på nytt i maj 1919.

Efter kriget började ju bussarnas utveckling på allvar, och mina erfarenheter från dessa senare år är icke annat än vad varje annan bussägare känner till. Vagnarna blevo ju bättre och bättre för varje år, och numera, med de helt inbyggda förarplatserna och de driftsäkra motorerna, har bussförarens och bussägarens tillvaro fått en betydligt lugnare karaktär. Men kanske har den också förlorat något av charmen från de första motorbussarnas tid — pionjärtidens äventyrlighet, då man aldrig visste vilket ögonblick något skulle klicka. Var det något i olag, så var det bara att på kvällen taga itu med sönderplockning och reparation och icke sluta förrän allt var lagat och hopplockat igen, ty på morgonen *måste* vagnen vara klar igen.

Det är en lång räkka år som busstrafikutövare, som jag kan se tillbaka på, och minnena därav äro av både bättre och sämre slag — reumatismen hör till de senare! Men kanske ändå den händelserikaste och mest spännande tiden var, »då hästen fick vika för motorn».



Borstahusenbuss av år 1937.