

SVERIGES ÄLDSTA REGELBUNDNA BUSSLINJE

**BORSTAHUSEN - LANDSKRONA~
KARLSLUND**

Sammanställd efter Oskar Rothoffs, Landskrona,
samlade material och anteckningar

av

MARGARET OCH K. H. VON BISMARCK

Denna lilla skrift tillägnas

AXEL AX:SON JOHNSON

med kärlek av hans dotter Daidai och svärson Peter

på 70-ARSDAGEN

25-7-1948

Den 1 maj 1901 startades i Landskrona busslinjen mellan Borstahusens folkskola och Rådhusorget samt Rådhusorget och Karlslund. Denna trafik, från början bedriven med hästfordon, torde ha varit den äldsta busslinje i landet, som inte haft tillfällig karaktär. Linjen utbyggdes efterhand, och materialet förbättrades, men den mest betydelsefulla händelsen i linjens utveckling var när hästen fick vika för motorn.

Initiativtagare till trafiken var grosshandlare A. J. Petersson, som år 1901 bildade Landskrona Omnibussbolag med sjökaptén Gustav Andersson som verkställande direktör. En av de ursprungliga anledningarna till startandet av denna bussförbindelse torde ha varit grosshandlare Peterssons önskan om en trafikförbindelse mellan hans villa vid Borstahusen, Svaneholm och staden. Linjen skulle gå utmed Strandvägen mellan Borstahusen och Landskrona Rådhusorg, en sträcka på 3,6 km. Trafikunderlaget var tämligen väl tillgodosett på grund av den övriga bebyggelsen vid Strandvägen och med hänsyn till Borstahusens befolkning. Skälet för trafiken mellan torget och Karlslund var däremot att under sommaren giva befolkningen en trafikmöjlighet till Karlslunds restaurang och dansbana.

Som befordringsmedel anskaffades en täckt och två öppna omnibussar, vardera om 20 sittplatser samt 6 st. hästar. För skötseln av bussarna anställdes tre kuskar. Bland dessa kan nämnas med hänsyn till senare utveckling handlande Carl Rothoff och Åke Wallin, vilken senare i huvudsak uppehöll fisketransporten med lastvagn från det utpräglade fiskeläget Borstahusen till staden. Som linjens utgångspunkt valdes planen framför folkskolan i Borstahusen och som tänkt ändpunkt rådhuset i staden. Linjen Karlslund - Torget uppehölls under sommaren fyra dagar i veckan. Mellan Borstahusen och torget kördes sex turer om dagen, den första klockan 7 på morgonen och den sista klockan 7 på kvällen. Biljettpriserna voro då från torget till Borstahusen 15 öre och till Karlslund 20 öre.

Fasta hållplatser fanns inte på den tiden, utan bussen stannade var som helst på linjen, när någon passagerare gav stopptecken. De på sommaren vanligen använda öppna vagnarna voro förspända med två hästar,

och det under vintertid begagnade täckta fordonet var förspänt med tre hästar. Stor uppmärksamhet bland befolkningen väckte de stora solhattar, som hästarna voro försedda med; en sed, som sannolikt var hämtad från Köpenhamn.

Efter två år visade det sig, att trafiken på linjerna var mindre lönande än beräknat, och rörelsen gick i likvidation. Den ovannämnda kusken, Carl Rothoff, var innehavare av ett antal aktier i bolaget. Han beslöt sig för att rädda trafiken och övertaga företaget. Då de flesta framstående personer i staden nekade att gå i borgen för köpeskillingen, samlade Rothoff Borstahusens invånare till ett möte, vid vilket han enträget vädjade till de närvarande att gå i borgen och därmed skapa förutsättningar för företagets upprätthållande. 62 namn förmådde Rothoff skaffa som borgen. Carl Rothoff begagnade sig av alla namnen som borgen, ty han hade klart för sig, att borgenärerna själva av eget intresse skulle bliva passagerare, en viss säkerhet för företagets framgång, och dessutom såg han till att rörelsen blev skött på det mest ekonomiska sätt, eftersom företagets existens var uppbyggd på rent privata initiativ och inte minst på hans eget ansvar.

Den 1 april 1903 ställde sig Carl Rothoffs son, August Rothoff, till faderns förfogande och drev rörelsen tillsammans med honom till år 1911, varefter August Rothoff fortsatte faderns verk ensam. När bilen redan vid denna tidpunkt var väl känd som fortskaffningsmedel, och även motordrivna omnibussar voro i bruk åtminstone i utlandet, hade Carl och sonen August Rothoff ofta tidigare övervägt möjligheten att förbättra trafiken genom att sätta in motordrivna fordon. Man hade dock klart för sig, att motorbussar på den tiden inte kunde betraktas som driftsäkra, men med hänsyn till linjens förhållandevis korta sträcka och med någon lycka skulle en reparation mellan ändpunkterna kanske inte behövas. Efter åtskilliga överläggningar med dåvarande direktören för Sveriges bilfabrik, Scania Vabis, - Per Nordeman - gjordes slutligen ett avtal, och den 4 juni 1912 satte August Rothoff in den första motorbussen på linjen Borstahusen~Rådhusstorget, och härmed fick hästen för alltid vika för motorn. August Rothoff hade dessförinnan varit i Malmö och Södertälje för att lära sig motorbussens skötsel. I samband

med den första bussen utställdes av magistraten i Landskrona ett trafikillstånd enligt resolution av den 17/11 1911 med Nr 304, vilket innebar bifall till August Rotboffs ansökan om åkerirörelse med automobilomnibus i Landskrona stad och dess omgivning (passagerare och gods). Körkort fanns inte på den tiden utan ett certifikat blev utfärdat av myndigheterna.

Den första motorbussen, byggd i Södertälje, var täckt, hade 24 sittplatser och bagagerum mellan förarplatsen och passagerareutrymmet. Påstigningen ägde rum baktill på en plattform, där även konduktören hade sin plats. Denna första buss hade en 4-cylindrig motor på 36 hästkrafter och 3 växlar. Det första året förde och skötte August Rothoff motorbussen ensam. Som redan nämnt var bussen på den tiden på intet sätt någon teknisk fullkomlighet, utan det gällde att köra på dagen och reparera på natten. För det mesta var det magneten, som krånglade. Vidare var kardandriften för kraftöverföringen inte någon lyckad konstruktion. Fabriken beslöt sig för att bygga om konstruktionen till kedjedrift i verkligheten ett steg bakåt, men härmed var möjligheten given att bygga på gamla, kända erfarenheter. Det visade sig också, att reparationerna minskades.

Ringarna, som ännu voro massiva, sletos mest på framhjulen, vilka regel icke höll längre än ½ år. Bakhjulen däremot klarade sig vanligen 1 till 1 1/2 år. För belysningen användes acetylen till strålkastarna och fotogen till innerbelysningen. I övrigt vållade denna stora, tunga omnibus mycket bekymmer för både ägaren och inte minst för husägarna utmed linjerna, där gatorna bestodo av kullersten. De skador, som uppstodo vid boningshusen och andra byggnader, gån nästan anledning till att trafikillståndet blev indraget och trafiken förbjuden.

I samband med jubileumsutställningen i Landskrona 1913 inköptes och insattes en andra Scania Vabisvagn i trafik. Denna andra vagn var byggd så att karosseriet kunde tagas av på förhållandevis enkelt sätt, varigenom fordonet kunde användas som lastbil, vilken lär ha varit den första i staden. Som karosseri begagnades överbyggnaden från den täckta hästomnibussen.

Fastän dessa bussar i mångt och mycket voro, med hänsyn till den på den tiden uppnådda utvecklingen bra och slitstarka, hade de ändå så många svaga konstruktionsdelar, att ständiga reparationer inte kunde undvikas, och därigenom blev driften inte bara dyr och oekonomisk utan slet även för mycket på personalens krafter. Det resulterade i att fabriken återtog dessa två vagnar. Vid sidan om kan nämnas, att dessa troligen sålts till postverket för att användas som postbussar i Norrland under första världskriget. I stället för dessa båda fordon anskaffades en turistvagn av märket Humber, vilken var utrustad med luftringar, varigenom körningen blev betydligt bekvämare än med de tidigare vagnarna, som voro försedda med massiva ringar.

Denna Humber-vagn upprätthöll trafiken till augusti 1917, då trafiken nedlades på grund av brist på gummi och bensin. Först den 1 maj 1919 kunde företaget återupptaga sin verksamhet. En Scania Vabis turistvagn anskaffades vid sidan om Humber-vagnen och trafiken utvidgades ytterligare. Eftersom Landskrona stad började växa betydligt under och efter kriget, öppnades även en linje inom stadsområdet. Det var 1923, som denna stad~inje kom i gång, och två stycken Ford-bilar sattes in i trafik. Även för föraren betydde dessa vagnar en större bekvämlighet, eftersom förarplatsen var övertäckt och skyddad mot vädret. Det ekonomiska resultatet av denna nya stadslinje, kallad Ringlinjen, visade sig otillfredsställande. Då man antog, att linjen med tiden skulle bli lönsam och för att övervinna de stundande, finansiella svårigheterna. Beslöt August Rothoff sig för att ingå kompanjonskap med G.W. Liljegren, källarmästare på Karlslunds restaurang. Det visade sig dock att staden ännu inte var mogen för en linje inom stadens område, och August Rothoff beslöt sig målmedvetet för att nedlägga denna linje och samtidigt uppsäga kompanjonskapet med Liljegren. Upprätthållandet av trafiken mellan Borstahuset – Rådhusorget och Rådhusorget ~ Karlslund blev genom detta beslut säkrat till gagn för många, som voro beroende av denna förbindelse.

Under årens lopp förbättrades vagnarna betydligt, och trafiken utvecklades på alla håll i landet till följd av ett bredare trafikunderlag, som, mycket berodde på den ökade turisttrafiken. Från och med 1930 utökade

August Rothoff rörelsen genom att under sommaren anordna turisturer till slott och andra natursköna platser i Skåne, som bland annat Klöva Hallar, Skäralid, Röstånga o.s.v. En stor del passagerare utgjordes av danska turister. Som en ekonomisk framgång visade det sig även de långturer, som blevo arrangerade till Göteborg, Jönköping o. s. v.

1939 ansågs tidpunkten vara inne för återupptagande av den 1925 nedlagda Ringlinjen inom staden men med den skillnaden, att linjevägen blev omlagd, mera motsvarande bestående trafikbehov. Linjen var knappast igångsatt , när nya restriktioner trädde i kraft genom krigets utbrott. Till följd av bensinens ransonering inskränktes stadstrafiken till ett minimum, varvid det blev 6 turer på vardagarna och ingen tur söndagarna mot trafik var halvtimma i början av 1939.

Den första gengasbussen insattes i trafik 1940, varigenom trafik varje timma kunde återupptagas. Det visade sig emellertid att gengasen endast var i sin linda, och reparationerna på nätterna voro nästan lika omfattande som under den tid, då motorbusstrafiken började. Nödvändigheten av sotning vid nästan varje ändstation vållade mycket besvär vid upprätthållandet av tidtabellen. Först efter det att konstruktionerna på gengasaggregat med hjälp av samlade erfarenheter blevo mera fullkomliga, monterades gengasdrift på samtliga fyra bussar, och trafik var 20:nde minut kunde upptagas igen, vilket dock åter blev omlagt till trafik var timma i januari 1942 till följd av gummi och oljebrist.

Med krigets slut följde vissa lättnader i trafikbestämmelserna, och från februari 1946 ha förhållandena efter hand förbättrats och visa mot ett systematiskt framåtskridande.

Strax efter det att trafiken inom stadsområdet hade börjat 1939, ombildade August Rothoff rörelsen till aktiebolag i samband med Kristianstads stadstrafik under benämningen A.B. Stadstrafik. August Rothoff drog sig härefter tillbaka, och sonen Oscar Rothoff utnämndes till trafikföreståndare för bolaget. A.B. Stadstrafik övertogs 1940 av Johnson-koncernen, men driften fortsatte under samma namn till 1945, varefter rörelsen uppgick i Skånska Trafik A.B., fortfarande som dotterbolag till A.B. Linjebuss.

Från originalet till varje stavelse överensstämmande
2010-02-21 Göran Carlsson