

LOKALHISTORIE



1: Den gamle rutebilstasjonen i krysset mellom Stoltenbergsgate og Slagenveien. Ved jernbanen sees byens gassverk. (Alle foto i artikkel utlånt av Slottsfjellsmuseet. Alle fotografert av Ansgar Th. Larsen (1875–1932) eller sønnen Asgeir Th. Larsen (1903–1989) **2:** Tenvik-bussen med A. Hems gartneri i bakgrunnen. **3:** Høytorvet 1923.



Rutebilenes barndom i Tønsberg

Da det i Tønsberg i 1910 ble kjent at Sandefjord handelsstand planla en bussrute fra Sandefjord til Lahelle, med rutebåtforbindelse til Tjome, fikk det fart på planene om en bussrute fra Tønsberg til Kjøpmannsskjær.

TEKST: THOMAS NILSEN

Allerede året før, i 1909, hadde det blitt gitt tillatelse til en bussrute mellom Tønsberg og Kjøpmannsskjær, uten at den ble startet opp.

De nye planene til Sandefjord handelsstand var urovekkende for Tøns-

bergs næringsliv. En forbindelse vestover ville uten tvil føre til handelslekasje. Tønsbergs Blad gikk inn for en hurtig utbedring av veien og at en bussforbindelse ble opprettet. En forbindelse fra øyene mot vest, utenom Tønsberg, var like omstridt for hundre år siden, som den er i dag.

Hastigheten til bussen som skulle kjø-

re mellom Sandefjord og Lahelle skulle ikke overstige 12 km/t. Farten til de nye motordrevne kjøretøyene ble i bilens barndom strengt regulert av myndighetene.

De første rutene

I de to kommunene Tønsberg og Sem ble det nå gitt nye konsesjoner i mai og juni 1912 til å starte en automobilrute mellom Tønsberg og Torød, Tønsberg og Kjøpmannsskjær og Tønsberg og Åsgårdstrand. Disse skulle erstatte hesteskyssforetakene, som «Diligencen».

Aksjeselskapet Tønsberg og Oplands Automobilkompani ble opprettet, og

bussrute til Høyjord ble lagt til i de nye planene. Selskapet bestilte en buss med 24 hk fra den engelske fabrikken Leyland Co. i 1910.

Den nye bussen, med kapasitet til å ta 14 personer og med en lastekapasitet på to tonn, ble ikke levert som avtalt, og to automobildrosjer betjente rutene i mellomtiden.

Endelig, den 7. april 1911, kunne Tønsbergs Blad rapportere om den første prøveturen. Bussen ble på et øyeblikk fylt opp av folk som ville være med. En viktig oppgave for prøveturene var å tilvenne hestene til den nye forkosten. Året etter hadde bussen tilbakelagt

18.567 kilometer og fraktet 25.000 mennesker. Ett av de største problemene var de dårlige veiene, spesielt i teleløsningsen, og rutebilen ble beskytt for å ødelegge veien.

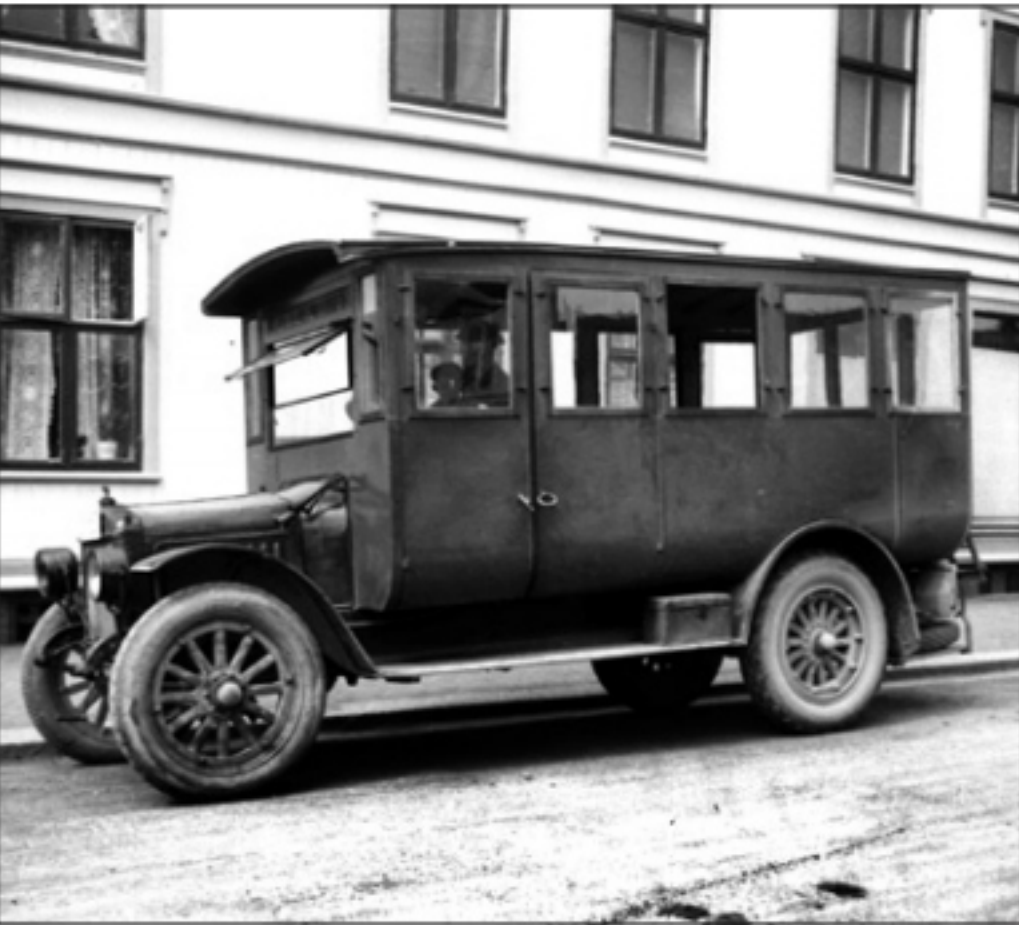
Nye ruter og stasjoner

Antallet ruter økte utover i 1920-årene, med stadig nye forbindelser. Det samme gjorde trafikken, med 3-400 kjøretøyer i døgnet i 1930-årene. Til sammenlikning passerer cirka 50.000 biler bomringen rundt Tønsberg hvert døgn i år.

Med antallet ruter økte antallet busser og det ble opprettet rutebilstasjoner i byen. I 1923 fikk de sørovergående bus-

sene en rutebils plass ved Bruu-gården i krysset mellom Storgaten og Conradsgate (ved dagens bibliotek). Denne ble utbedret med asfalt, bensinstasjon og venterom av Vallø Oljeraffineri, og i 1935 ble holdeplassen utvidet. Norsk-Engelsk Mineralolje AS anla en stor rutebilstasjon i krysset mellom Slagenveien og Stoltenbergsgate, ikke så langt unna dagens rutebilstasjon, VKT. Denne stasjonen betjente rutene som gikk nord, vest og øst.

KILDER: DAVIDSEN, ØVIND: TØNSBERGS BLAD 1870 - 1970 JOHANSEN, OSCAR ALBERT: TØNSBERGS HISTORIE ØVREBØ, ASBJØRN: BILEN OG BYEN



GAMMEL ÅRGANG: Rutebuss fra Tønsberg. Foto fra 1935.



HISTORISK: Rutebuss fra Tønsberg. Foto fra 1937.