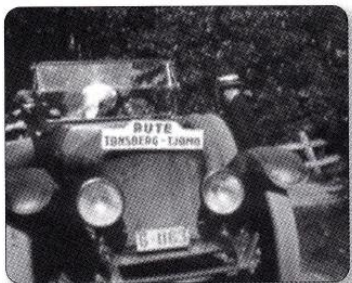


Rutebilen i Tønsbergdistriktet 100 år.

Den første tiden 1910 - 1916



G-1163 Berliet gikk i rute etter Rist meg hjem fra 1914 til 1923. Bilen hadde 8 seter, og ble kjøpt fra Norsk Hydro. Nils Olsen ved rattet. Bildet er tatt senere, da denne gikk på Tjøme ca. 1918 - 1920. Derav "Tjømeruten".

Tønsberg og Opland Automobilselskap ble stiftet 28. april 1910, og de sendte straks ansøking til amtmannen om å starte motordilligenc på strekningene Tønsberg - Kjøpmannskjær, Tønsberg - Sem st. og Tønsberg - Åsgårdstrand. Hensikten var å gå i gang med to vogner innredet for dilligencfart for 10 -16 personer, samt adgang til gods og post-transport. Det ble påpekt i søknaden den store betydningen det ville ha i retning av å knytte by og bygd tettere sammen.

TEKST: STEIN RUNE KLEMMETSBY

Opptakten.

Selskapet fikk tillatelse 14. mai, sendte så ut aksjeinnbydelse, undertegnet av ordførerne i Tønsberg, Nøtterøy og Sem kommuner, i tillegg til initiativtagerne overrettssakfører Odd Nerdrum, byggmester Hans Helgesen og Alfred Bakken. Det ble tegnet aksjer i alt for 16 000 kroner, så det ble over all forventning vellykket.

Det ble straks bestilt en rutebil for å starte den første ruten mellom Tønsberg og Kjøpmannskjær allerede 1. oktober 1910. Det ble besluttet å bestille fra den britiske fabrikken Leyland & Co. Utpå høsten viste det seg at fabrikken ikke holdt den avtalte leveringstiden, så styret besluttet å utsette åpningen av ruten til april 1911.

Starten kunne vært 2 år tidligere, i 1909.

"Vi vil paa det bestemteste fraraade at der blir git tilladelse til automobilkjørsel paa Nøterø, da automobilkjørsel paa disse smale veier i høi grad vil gjøre ferdse med hest farlig."

Denne resolusjon ble vedtatt av 150 personer, mest menn, som møttes Nøtterøy i slutten av august 1909 for å protestere mot en fast automobilrute

mellom Tønsberg og Kjøpmannskjær. Møtet var innkalt etter en annonse i Tønsbergs Blad, til alle gårdbrukere, kvinner og menn, for å vedta en protest mot herredstyrets tillatelse for automobilkjørsel.

Foranledningen var at den 37 år gamle agent Petter Tennefoss hadde søkt om tillatelse til å starte ruten mellom Tønsberg og Kjøpmannskjær. Hans selskap het A/S Bilen.

Det hjalp ikke, og agent Petter Tennefoss fikk tillatelse til ruten 15. oktober 1909.

I forkant hadde bølgene gått høyt etter herredstyrets stramme betingelser som: *"Af hensyn til andre veifarende, kjørende saavel som gaaende, bør den gjennemsnittelige kjørehastighed paa ruten være saa ringe som det paa nogen maade er forenlig med de hensiktsmessige krav."*

Protestene var mange og bitre, og ordfører Johnsen gikk varmt inn for denne ruten. Han sa blant annet at fordelene med fast automobilrute var at hesteeierne ikke risikerte å treffe automobilten til ubestemte tider.

Bonde G. Stray svarte ordføreren at han ikke måtte tro at bøndene var så naive at han kunne få innbilt dem at automobilkjørsel er uskyldig og farefri for dem som kjører med hest. Stray til-

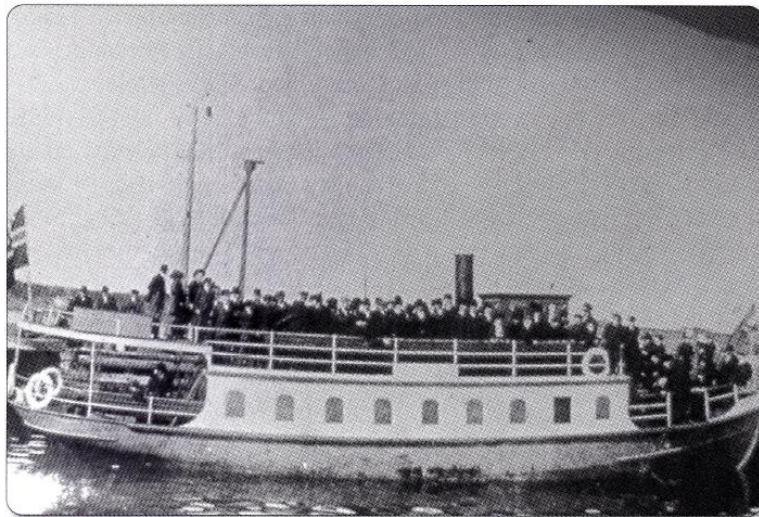
bød ordfører Johnsen sine to hester til prøvekjøring forbi en automobil, på betingelse av at Johnsen selv kjørte, og tok risikoen med eget liv.

Protestene var ikke rettet mot automobilten som kommende samferdselsmiddel, hesteeierne bare hevdet at de smale veiene på Nøtterøy ikke hadde plass til både hest og bil. En som deltok i diskusjonene hadde sin egen oppfatning av automobilten, *"en slik bråkende og bredsporet, gloende og hjulbent Don Juan."* Ordfører Johnsen rundet debatten av med å slå fast at bilen gikk sin seiersgang over verden, og at en opplyst bygd som Nøtterøy ikke kunne nekte den adgang.

Amtmannen satte meget strenge krav til automobilruten over Nøtterøy. Det skulle være to turer daglig, med ankomst og avgangstider etter amtmanens bestemmelse. Videre skulle det være en mann i tillegg til sjåføren, til hjelp for de kjørende som automobilten kunne møte på sin vei.

A/S Bilen var i gang, og de søkte også om automobilrute til Åsgårdstrand. De hadde allerede skaffet seg en bil, som var kommet til Tønsberg. De hadde også ruteopplegget ferdig.

Men agent Tennefoss fikk ikke startet sin automobilrute til Kjøpmannskjær, han fikk ikke startet noen



En av rutebåtene som gikk i Nøtterøy – Tjømeskjærgården til Tønsberg først på 1900 tallet. Trolig er det "HUSVIK I".

rutetrafikk i Tønsbergdistriktet, enda han kom så langt at han kjørte med bilen som var anskaffet på de planlagte rutene. Han begikk nemlig den utilgivelige synd å la sin sjåfør kjøre fra Tønsberg til Åsgårdstrand og Valløy uten tillatelse fra amtet.

Han var etter alt å dømme klar over at han gjorde noe ulovlig. Forholdet ble innberettet til amtmannen, etter at Tennefoss var iakttatt i bilen søndag 26. juni 1910 på veien til Åsgårdstrand. Han hadde tidligere fått flere advarsler, men denne gangen ble det satt en stopper for hans kjøring.

Han skyldte på sjåføren, selv om Tennefoss hadde vært med på kjøringen, og fortalt hvor han skulle kjøre. Enden på den historien ble at Tennefoss mistet konsesjonen og kjøretillatelsen, og den planlagte ruten bortfalt med A/S Bilen som ruteinnehaver. Så etter denne episoden ble Tønsberg og Opland Automobilselskap alene om rutekjøringen i distriktet.

Automobilåret 1910

Det ser ut til at automobilen slo gjennom for alvor i Vestfold 1910. I hele landet var det i dette året 408 motorkjøretøyer og noen få automobilru-ter.

I 1910 begynte søknadene om tillatelse til automobiltrafikk å strømme inn til amtmannen.

Det ble åpnet rute på strekningen Drammen – Konnerudkollen i Skoger. 2.

juli begynte rutebiltrafikken i Larvik, med forbindelser til steder i omegnen og til Sandefjord.

Strekningen Larvik – Hvittingfoss ble prøvekjørt med henblikk på en fast forbindelse frem til Kongsberg. Her var det også vurdert en toglinje på den strekningen.

Det ble også opprettet en fast automobilforbindelse fra Fredriksværn (Stavern) til Tønsberg via Larvik og Sandefjord. Stavern var på den tiden en marinebase med mange ansatte.

Ruten gikk fra Victoria Hotel i Tønsberg kl. 14:30 hver dag, og billetter kunne bestilles på hotellet. Taksten var 15 øre pr. kilometer. I Larvik var det et billettsystem på rutene, folk betalte ved påstigning og fikk billetten når de forlot bussen.

I slutten av mai 1910 søkte foregangsmannen Ole F. Bergan om tillatelse til å drive skysstrafikk med "Automobil-Droske" fra fast stasjon i Tønsberg. Det ble anskaffet en Ford som begynte drosjetrafikk fra 1. juli, fra Victoria Hotel, senere med Farmannstorvet som utgangspunkt. Det ble senere satt inn ennå en Ford til denne kjøringen. Bergan ville kjøre til Nøtterøy og Tjøme, samt til østre Nøtterøy. Amdirektøren støttet søknaden, og mente veiene ville tåle automobilkjørsel. Men det ble bare gitt tillatelse til å kjøre til Teie, byporten i nord og til Kjelle i vest. Bergan ville også starte en rute til Åsgårdstrand i 1911, men fikk beskjed om

å vente med det. Det er tydelig at det var farbare veier i distriktet, og flere ville starte automobilruter. Den nye drosjebilen gjorde inntrykk i byen, og Tønsbergs Blad skildrer en tur med vindret rundt Barkåker og til Kjær-Åsgårdstrand. "Man traff en del hester på landeveien, og naturligvis så disse hestene nokså forbauset ut, men bilen ble stanset og hestene ble ledet forsiktig forbi, da tok den det rolig. Hester som gikk og gresset på jordene like ved veien la ikke minste frykt for dagen, men iakttok en viss rolig nysgjerrighet for sin nye konkurrent." Ikke alle var begeistret for artikkelen og den nye motorvognen, så det var mange protester om å forby biltrafikk, blant annet i Østre Slagen og Andebu. Fylkets arkiver inneholder ingen anmeldelser om ulovlig kjøring, men synderne fikk som regel en bot som varierte fra 20 til 50 kroner. Hvor lenge Ole F. Bergan kjørte drosje, er uklart. Han startet senere bilforretning i Tønsberg, først med Ford og senere ble han en stor GM forhandler med Opel som hovedmerke.

"I gamle dager".

Hvordan var reisemønsteret før bilene kom til vårt distrikt? Noen reiste med "hestedilligencen" frem og tilbake på svært smale og humpete veier, eller benyttet egen hest og vogn, hvis de ikke spaserte. Det var ikke ualminnelig at folk gikk til og fra byen, selv om de hadde lange veier å gå. Det var ikke så mange muligheter til å ta seg fram før i tiden.

Som andre kystdistrikter var rutebåten fra øyene på Nøtterøy og Tjøme et naturlig fremkomstmiddel. Øyene i skjærgården var også bebodd rundt 1900.

Det var store og små båter som gikk i fast rute mellom øyene og byen. Bindeleddet mellom Nøtterøy og Tjøme frem til Vrengenbroen ble bygd i 1932, var ferger som også tok biler.

Disse båteierne hadde tidligere seilt til sjøs, og vært i USA og sett hvilken utvikling bilen hadde der. Så da veiene ble bedre, bilene flere og rutebilene begynte å utvikle seg her i distriktet, gikk de over til å bli rutebileiere, men det var først mot 1920.

Rutebåtene fraktet folk og varer, og var et sikkert befordringsmiddel for øyene og folket som bodde der. Det var også faste båtruter mellom Tønsberg –

Valløy – Horten og Oslo. Disse ble trafikkert av blant annet D/S Jarlsberg og Horten.

Det ligger arbeid og strev bak hvert resultat, vellykket eller mislykket. I en hver utvikling har noen ofret noe og tapt, mens andre har ofret noe og tjent på det. Rutebiltrafikken ble skapt av enkeltmenn som trodde på rutebilen som samferdselsmiddel. De som satset sine penger og krefter på at rutebiltrafikken skulle bli noe mer enn en raritet etter veien. "Mannen bak rattet", rutebileieren som selv kjørte sin egen rutebil, la grunnlaget for det nettet av ruter som spenner over hele landet, ikke bare i vårt distrikt. Da rutebiltrafikken begynte, var den av mange forhåndsdomt som en umulighet. En rutebileier med sin egen rutebil og egne ruter, tok en stor risiko. I hele historien om rutebiltrafikken start skinner mennenes kjærlighet til rutebilen gjennom. Inntjening var nok vesentlig, men det er ikke hele historien bak utviklingen av rutebiltrafikken. Bilen var rutebileierens stolthet, der han satte seg stolt bak rattet i all slags vær for å bevise at han holdt det gående, det han hadde skapt. Rutebilen var mer enn en maskin på fire hjul, det var rutebileierens venn, som hesten eller båten kunne være det.

Starten.

Rutebilen som var bestilt av Tønsberg og Oplands Automobilkompani ble imøtesett med forventning og stor interesse. Tønsbergs Blad skrev mye om bilen og om selskapet da den kom til byen, og farkosten ble bare kalt "Bilen". Det var en tung vogn som ankom Tønsberg 7. april 1911. Den hadde en motor på 24 hk., og kunne ta pakker på inntil 150 kg, og post inntil 200 kg. Bilen kom med toget fra Kristiania, og ble losset på jernbanestasjonen, som den gang lå på Nedre Langgate. Nyansatt sjåfør var Nils Olsen, som tidligere på året hadde kommet hjem fra USA. Han hadde allerede da en solid erfaring med biler, og ble Tønsbergdistriktets første rutebilsjåfør. Neste dag ble den prøvekjørt på veien til Kjøpmannskjær. Det ble en usedvanlig livlig tur, da den ble stormet av Nøtterøyfolk som ville være med på turen. Det var opprinnelig planlagt en tur uten passasjerer.

Det ble fra 11. april kjørt tre turer daglig tur / retur Tønsberg – Kjøpmannskjær. Hele runden tok to timer,

og den kjørte en mellomtur til Stangeby, som er halvveis. De fikk holdeplass i Storgaten, hvor alle rutebiler til Nøtterøy og Tjøme holdt til frem til 1958. Takstene var 40 øre til Borgheim, 50 øre til Stangeby og 80 øre helt ut til Kjøpmannskjær. Barn under 10 år kjørte for halv pris.

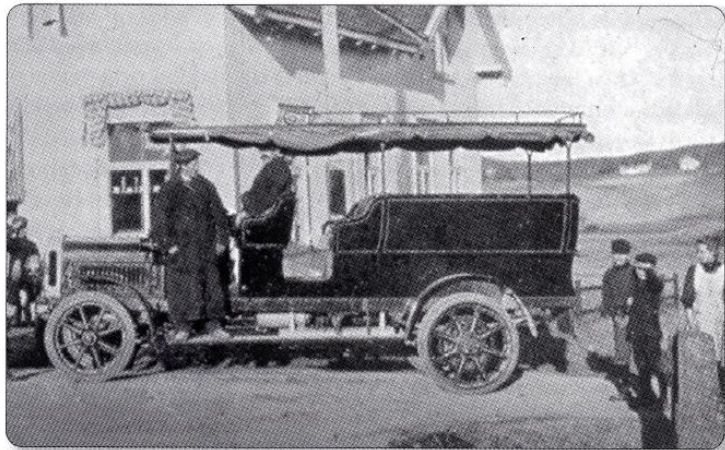
Bilen fikk raskt navnet "Rist meg hjem", og noen kalte den "fosterfordriver". Den hadde massive gummiringer, praktisk talt ingen fjæring og kjørte på en vei som var bygd for hestetrafikk. Den var registrert for 13 passasjerer og sjåfør, men det hendte ofte det var det dobbelte om bord. Det var ikke så nøye på den tiden. En parafinlampe tjente som billykt.

Det skulle være to med på bilen, og Søren Sørensen, tidligere kusk på hestedilligencen, ble billettør og hjelpe-mann. Det var ikke noe billettsystem til å begynne med, folk betalte, og pengene gikk ned i en stor fiskepung. Hjelpemannens oppgave var også å hjelpe hester forbi det nye landeveisskremselet. Bilen hadde vikeplikt for hester, men det var ikke mange hester de møtte. Bilen var ikke akkurat lydløs, så hesteeierne foretrakk å kjøre inn på en sidevei når de hørte rutebilen komme. Bilen var vanskelig å manøvrere, og med stor dødgang i rattet skulle det en del omdreininger til i svingene. Den gikk stort sett som den skulle, og hadde ingen uhell av betydning i starten.

Folk i distriktet ble raskt tilvendt bilen, så den ble en suksess på Nøtterøy og i Tønsberg.

Selskapet startet også opp en rute til Åsgårdstrand om sommeren, som var et populært feriested. De må ha hatt kun denne ene bilen, for det står ingenting om flere rutebiler.

Mens rutebilen gjorde lykke i start-året, ble det mer misnøye med drosjebilene. Dette på grunn av at de kjørte til uregelmessige tider i forhold til rutebilen. Det ble også mer slitasje på veiene, som ikke var beregnet til slik trafikk. Formannskapet på Nøtterøy anmodet om forbud for skyssautomobiltrafikk. Grunnen var at fartet dag og natt og stengte veiene for de som brukte hest og vogn. Skyssautomobilene antas dessuten til å være av liten interesse og betydning for vår bygd." Dette uttalte formannskapet 12. juni 1911. De måtte da mene at det holdt med den nye rutebilen.



Rist meg hjem. Distriktets første rutebil, Leyland fra 1910 –1911. Sjåfør Nils Olsen.

Det første året ble en økonomisk suksess. Bilen kjørte inn hele aksjekapitalen på 16 000 kroner. Kjøringen foregikk så pent at uviljen mot bilen forsvant i løpet av 1911.

Men vanskeligheter oppsto likevel utover høsten 1911. Bilen kjørte i stykker veien ut mot Kjøpmannskjær fra Stangeby. Da utbedringene pågikk, måtte ruten innskrenke så mye at det ikke bar seg. Den ristet også noe helt forferdelig, og mistet passasjerer. Nyhetens interesse minket var også en medvirkende årsak til at inntektene gikk ned.

Det ble bevilget penger til veien i januar 1912, etter at all biltrafikk ble stanset i desember. Veien var da kjørt sønder og sammen. Da inntektene gikk ned på grunn av innskrenkningene med veiarbeidet, ble det vanskelig å drive ruten. I 1912 kom det også en ny vei-lov med påbud om avgift til det offentlige.

I 1913 søkte kompaniet om ettergivelse av avgiften, kr. 100.80, samt å slippe påbudet i loven om å stanse for kjørende som førte lyfter. Det var ikke enighet om dette i kommunene på Nøtterøy og i Tønsberg. Amtseningenøren anbefalte om at de burde slippe, da selskapet hadde underholdt rutene i to år, og vært flittig benyttet til folk og post. Takstene var så lave at det kun dekket driftsutgiftene.

Veinettet på Nøtterøy ble hedret i 1913 og 14, og ble åpnet for mer automobilferdsel. Problemene fortsatte for bilruten i 1914, og søkte kommunen om driftstilskudd på tapet fra 1913, kr. 1705.73. Dette ble innvilget, da bilruten var et betydelig kommunikasjonsmiddel for befolkningen. Det ville skade hele kommunen om de måtte innstille ruten. Det var da på den tiden kun den

ene ruten på Nøtterøy, fortsatt betjent av Tønsberg og Oplands Automobilselskap.

I 1914 fikk de tak i en 8 seters "Berliet" med luftringer fra Norsk Hydro, som var en kraftigere og lettere vogn enn "Rist meg hjem". Den gikk i rute på Nøtterøy helt frem til 1923. "Rist meg hjem" ble solgt til et firma i Tønsberg, og bygget om til lastebil.

I 1915 fortsatte veiutbyggingen på Nøtterøy, og flere veier ble åpnet for automobiltrafikk. Men det var fortsatt kun til Kjøpmannskjær bilruten gikk til.

Kjøpmannskjær er det sted ferger gikk over til Tjøme, som også den gang var et populært sommersted, og med mange fastboende.

I 1916 måtte bilkompaniet innstille ruten. Det var ikke lenger økonomi til å drive. Takstene var for lave, og de var klar over at det var et økonomisk tvilsomt foretakende.

De var skuffet over at det gikk slik. Men det viktigste var at de fikk rutebiltrafikken i gang, og at Nils Olsen førte den videre. Han overtok ruten og bilen i utgangen av 1916

10. mai 1916 ble alle veier på Nøtterøy åpnet for biltrafikk, og veiene lå åpne og bare ventet på nye rutebiler.

Kilde:

"Rutebiltrafikken på Nøtterøy og Tjøme gjennom 50 år", av Andreas Norland. Boken er skrevet til Rutebilene Øybuss 20 års jubileum i 1961.

Biler til Tønsberg og Opland Automobilselskap:

1911 – 1916	Leyland	13 passasjerer
1916	Berliet	8 passasjerer



"Her står det Tønsberg og omegns Automobilkompani, men i boken er selskapet omtalt som Tønsberg og Oplands Automobilselskap. Hva som er riktig, må de lærde strides om. Billetten er fra 100 år tilbake".