



Z-12211 på humpete vei ved Skjærstjø på vei mot Siljan. Sandefjord – Kveldeforbindelsen. Ruten gikk inn i Siljan kommune, men ikke til Siljan sentrum.

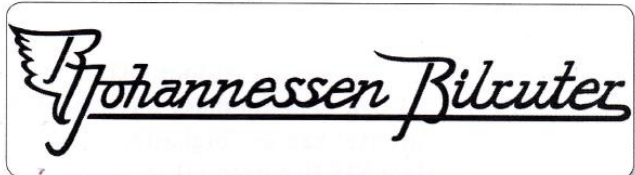
Fra Vestfold:

Rutebiltrafikken i og omkring Sandefjord



R. Johannessens Rutebiler
Telefon 3049.

Logo fra 1948 til 1967.



Logo frem til 1948.

Sandefjordsdistriktet (Sandefjord og Sandar kommuner ble slått sammen i 1968) er nok som rutebilsdistrikt lite, men var til dels godt befolket selv i årene under og etter krigen. Avstanden til Larvik og Tønsberg er korte men godt befolket hele veien. Området strekker seg også innover i landet til steder som Kvelde og Andebu. Dette var altså grunnlaget for rutebildriften i vårt distrikt. Det har også vært ruter fra Sandefjord helt til Siljan i Telemark.

Rutebil nr.5-2010 hadde en artikkel om rutebilene i Sandefjord frem til omkring 1928 av Knut Sørhaug og i Rutebil nr.1-2011 av Ivar Stav.

TEKST: FINN EGIL JOHANNESSEN

Fra Omnibusfart

I tiden frem til 1928 var det Omnibusfart som var eid av Nils B. Gustavsen som innehadde rutebilene i Sandefjord, bortsett fra ruten til Kodal og ruten til Bogen-Stokke som var eid av Hjalmar Jøransen og Julius Dalen. Auto-Buss som var eid av Halvard Wold overtok i 1928 bl. annet rutene: fra Sandefjord til Vera, Hystad, Virik, Store Bergan, Langeby, Strand, Engø, Lahelle. Det virker som om at to av sønnene til N. B. Gustavsen, Odd og Birger beholdt Haukerød, Skolmerød og Fevang-Stokke. Så fulgte noen roligere år på rutebilfronten i Sandefjord.

I 1935 selger Auto-Buss rutene Lahelle, Skogan, Årø-Knattholmen til Julius Dalen og Birger Gustavsen, men dette samarbeidet varte kun frem til 1937 da Julius Dalen overtok disse rutene alene. Samtidig som Julius Dalen i 1935 kjøper disse rutene selger han Kodalruten til to av sine brødre Hilmar og Ingvald Hansen.

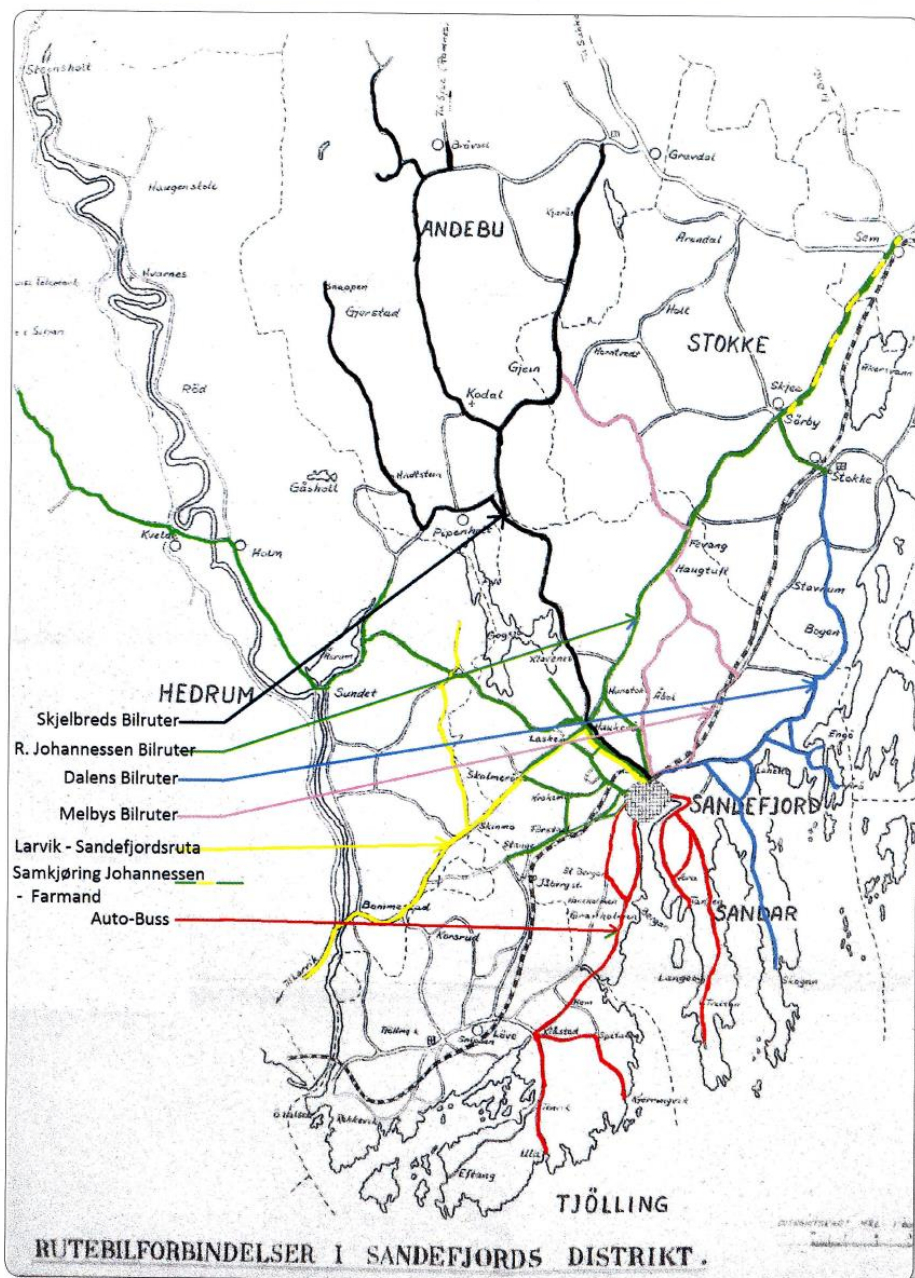
Ved krigens begynnelse i 1940 var det således 4 rutebileiere/selskaper i Sandefjord-Sandar: Auto-Buss v/Halvard Wold, Dalens Bilruter v/ Julius Dalen, Kodalruta v/ David Skjelbred, Gustavsens Bilruter v/Odd og Birger Gustavsen.

Allerede 09.april 1942 selger Odd og Birger Gustavsen sine ruter, Haukerød Ring, Skolmerød – Furustad, Haukerød – Klavenes og Haukerød – Fevang – Sørby (Stokke) til Reidar Johannessen som inntil da hadde drevet R. Johannessen Transportforretning med tre lastebiler.

Auto-Buss AS.

Halvard Wold (1899 – 1957) stiftet i 1925 Auto-Buss AS. Han kjøpte selskapet til N. B. Gustavsen i 1928 (Omnibussfart) og overlot selskapet til sin sønn Arne Wold (1924 – 2010) i 1957. Selskapet var i drift i tiden 1925 til 1989, selskapet ble således 64 år.

I 1935 hadde selskapet 5 busser, 3 stk Internasjonal 1 Chevrolet og 1 Graham-Brothers. Etter salget av noen ruter i 1935 var Auto Buss kommet frem til det rutenettet de hadde helt til selskapet ble solgt i 1989. Rutene var på begge sider av Sandefjordsfjorden, på østsiden forbi Framnes Mek. Verksted – fettindustrifabrikkene Jahre Kjemiske og Sandar Fabrikker – og ut til Vøra badestrand, og på vestsiden



Rutekart over Sandefjord med omgivelser.

forbi Jotun Fabrikker – Granholmen – Kjerringvik og Ula med korrespondanse til Larvik. Begge sider er tett befolket og mye industri med mye kjøring av arbeidere, særlig var det stor trafikk av arbeidere fra Framnes Mek. Verksted.

På vinterstid var det opptil 12 busser fra de forskjellige selskapene i distriktet som fraktet arbeiderne til og fra arbeidet på Framnes Mek. Verksted i tillegg til alle sykkelistene som ble kalt «åsgårdsrei». Pendelruten Hystad – Vera var Auto-Buss sin aller beste rute og hadde tette avganger hele dagen og kvelden.

Arne Wold forteller «Om vintrene før krigen var mye av brøytingen lagt til rutebilene, og mangen en natt måtte

mor og far brøyte hele natten for at veiene skulle være åpne for trafikk når dagen kom, forteller rutebileier Arne Wold. Jeg kan huske disse nattlige brøyteturene før krigen, og jeg minnes godt hvor sint jeg var fordi jeg ikke fikk sitte der som min mor, Lilly, satt, mens far, Halvard Wold, kjørte rutebilen med brøyteplog. Mor satt nemlig foran på brøyteploget for å holde ploget nede, og der ville jeg også sitte, for det så virkelig morsomt ut, forteller Arne Wold».

Auto-Buss var et meget veldrevet rutebilselskap med stort og godt garage/verkstedanlegg i Gokstadveien 16 hvor alle bussene stod tørt og godt. Bussparken var alltid av god kvalitet.



1946, fv. buss Z-12271 David Skjelbreds Bilruter Bedford, Z-12202 Julius Dalens Bilruter Internasjonal, Z-122?? Anders Melby Askerøds Bilruter, Z-12255 R. Johannessen Bilruter MAN 1939mod. I forg. Auto-Buss sjåfør Håkon Abrahamsen med sjåførlue ventende på bussen. I bakgrunn Pakkesentralen og Busskafèn.



Aagaards Plass (Tomta) med torvhandel, melkebil og busser. Bildet tatt i 1948. Fh. R. Johannessen Bilruter Z-12212 MAN 1939 mod. 26 sittepl., bygget i Tyskland og overtatt i 1945, lys grønn. R. Johannessen Bilruter Z-12210 Internasjonal 1935 mod. 35 sitte og 4 ståp., kjøpt av Blåbuss i Oslo 1943, lys grønn. R. Johannessen Bilruter første nybygg Z-12214 Studebaker 1948 Bjørgulfsson Karoserifabrik Larvik, lys grønn. J. Dalens Bilruter Internasjonal, Melby Askerød kombinert buss/melkebil, David Skjelbreds Bedford.



Bussene kunne brukes til så mye. Her er Rutebileier Reidar Johannessen og Z-12213 ute på leveringsstur i distriktet med radioer som tyskerne hadde beslaglagt under krigen. 9.mai 1945 levering av radioen til Alf Gade.

Verksmesteren Bjarne Kjær og sjåfør Håkon Abrahamsen var med helt fra starten i 1928 til selskapet ble solgt i 1989, hvilket vil si at de begynte som billettører og gikk av med pensjon som sjåfører/ verksmester.

Arne Wold drev Auto-Buss frem 01.01.1989, da selskapet ble solgt til AL Rutebilene Farmand, i Tønsberg.

R. Johannessen Bilruter.

Reidar Johannessen (1903 – 1991), ble startet 09.april 1942 ved kjøp av Odd og Birger Gustavsen sine ruter; Haukerød Ring, Skolmerød – Furu- stad, Haukerød – Klavenes og Haukerød – Fevang – Sørby (Stokke, Ra veien) og en buss Z-12251 og en tilhenger Z-13411 for kr.9.500. Bussen var Z-12251 GMC førstegangsregistrert 06.07.1930, bensin 80 hk, 19 seter langbenker, pris ny kr.16.000. Ombygget i 1948 til kombinert buss/melkebil. Hugget opp i 1951.

Reidar Johannessen utvidet i 1943 med en brukt buss kjøpt av Blåbuss i Oslo, Z-12210 Internasjonal førstegangsregistrert 03.juni 1935, bensin, 35 sitteplasser og 4 ståplasser. Dette var materiellet frem til etter krigens slutt. Etter krigen begynte ekspansjonen for Reidar Johannessen Bilruter, selv om det i de første årene var vanskelig å få kjøpt bussmateriell. Tidene ble stadig bedre og ekspansjonen kom.

I 1955 kjøpte selskapet ruten Sandefjord-Kvelde av Olav Næss. (Ruten ble i en periode også kjørt over Skjærssjø til Siljan to ganger i uken) 01.10.1959 ble det opprettet samkjøring mellom Sandefjord og Tønsberg av AL Rutebilene Farmand og R. Johannessen Bilruter. Inntil da hadde begge kjørt til Sørby og hatt korrespondanse der. Etter hvert kom også Reidar Johannessen sine sønner; Gunnar, Finn og Ragnar med i driften. I 1961 kjøpte Johannessen Nanset Auto AS som drev rutene på Larvik – Sandefjord og Skinmo – Reppesgård. Selskapet hadde betydelig vekst. I 1961 stiftet Johannessen også Auto-Center AS. Nytt bygg ble bygd ved innfartsveien til Sandefjord, innholdende verksted, garasje, bensinstasjon, administrasjon og utleie av 2.etasje. Et bygg med grunnflate på 1.040m² i 2 etasjer for å ta seg av vognparken. Denne var nå vokst til 11 busser og 3 lastebiler for melketransport. På denne tiden dekket



Rutebileier Reidar Johannessen må flytte hest for å komme forbi. Z-12219 Volvo 1951 kjøpt brukt av Rutebilene Øybuss i Tønsberg. Bussen populært kalt «Tante Hella». Fargeskjema: Beige Steel 23, belte og tak i blå Steel 134. Sandefjords Blad skriver som undertekst til bildet: «Rutebileier Reidar Johannessen tar seg tid til en stans nær Kuffen for å roe hesten til Henrik. Bussen het «Tante Hella» og gikk på ringrutene Haukerød og Skolmerød. Det er en Volvo mod. 1951 og kjøpt av Rutebilene Øybuss i 1961 og i Reidar Johannessen Bilruters eie til 1964. Bussens motor var på 70hk, og når den innimellom gikk i turtrafikk full av folk, ble de gamle Liebakkene en svært langsom affære, forteller Finn Egil Johannessen. Men det gikk vel med et smil det også.»



Rutebileier Reidar Johannessen foran sin Z-12215 Volvo 1949, B513, Larvik Karosserifabrikk. I 1952 brant mesteparten av bussen, men ble bygget opp igjen ved Larvik Karosserifabrikk. Farge lys grønn.



Z-12213 Scania Vabis B75-63, 1951, Larvik Kar. tilh. R. Johannessen Bilruter her på Danmarkstur i Haderslev. Bilde tatt i 1952. Fargeskjema: Lys grønn.

rutenettet nordover for Sandefjord til Kvelde, vestover til Larvik og østover til Tønsberg.

Haukerød Ring

Men størst av alle rutene var ringruten

Haukerød Ring som gikk hver halve time i tettbebyggelsen nord for byen.

Fra boken Rumpetroll og Hvalunger i serien "Mitt kjære Sandefjord" skriver Thor Klaveness : «Premieren på Teaterlokalet var stor, ovasjoner til å ta og

føle på, og jeg tror "Haukerød Ring" måtte kjøre ekstraturer for å ta unna teatertrafikken fra høyden».

Det fortelles ellers at det var flere som etter en fest, tok seg noen ekstrarunder med Haukerød Ring, før de



Z-12264 Auto-Buss, Volvo, 1958, B635-06, fotografert utenfor Sandefjord Kirke før den ble satt i drift, slik det var vanlig å gjøre på den tid.



Z-12210 Scania Vabis, 1960, B55-63, Larvik Kar. Bnr. 713, Rutebileier Reidar Johannessen th. høyre. Fargeskjema: Beige Steel 23, belte og tak i blå Steel 134. Legg merke til den nye logoen til Sandefjord Bilruter på siden.

var i stand til å gå av. Komforten var altforgod.

«Og når sykkelen ble parkert på vinterstid da gikk "Haukerød Ring" – Reidar Johannessens uforglemmelige bussrute! Opp Dølebakken og ned Bugårdsbakken den ene halvtimen, omvendt den andre. Ofte satt Reidar selv bak rattet, ellers husker vi alle greie sjåførere som Olsen, Gullord og Sørensen. Og så må vi ikke glemme de staute og sjarmerende billettørene Abraham Hallenstvedt og Erland Erlandsen. De bidro til å øke trafikkgrunnlaget ved å friste en mengde kjekke jenter til å kjøre stadige repetisjonsøvelser med bussen. I den tiden gikk de grønne bussene til Reidar alltid overfylte, nå har de dessverre stoppet for godt».

Reidar Johannessen må sies å være en av pionerne i vårt distrikt; begynte som sykkelreparatør, privatsjåfør, dro-sje-eier, lastebileier, for så å avslutte som rutebileier. Selskapet ble solgt til AL Rutebilene Farmand sommeren 1967.

Julius Dalens Bilruter.

Julius Dalens (1894 - 1975) ruter gikk østover fra Sandefjord ut mot Tønsbergfjorden, Knattholmen, Ådø, Lahelle, Strand og mot Bogen – Stokke (nedre vei). Julius Dalen må også sies å være blant pionerne for rutebiler i Sandefjord. Allerede i 1924 kjøpte han Kodalruta av sin fetter Hjalmar Jøransen. Hør bare hva Julius Dalen fortalte til NRF's avdeling Vestfolds 50 års jubileumsbok:

«Jeg begynte med ruten Kodal - Sandefjord. Jeg kjøpte ruten i 1924 av fetter Hjalmar Jøransen. Den gikk fra Kodal til Sandefjord. Det var en 5-seters personbil, som det var bygd et slags hus på. Det lignet mest et hønsehus, det var G-1029. Jeg kjørte også ruten Sandefjord-Bogen-Stokke med denne. Bilen kostet kr.6.300. Jeg er utdannet snekker og det tredje året rev jeg av hønsehuset og bygde bilen om til en slags varebil. Jeg kjøpte da en gammel bil i Oslo og bygde selv karosseriet på den. Det ble en 13 seters buss».

Julius Dalen overdro selskapet

til sin sønn Håkon Dalen i 1961. Da Håkon døde i 1988 drev hans kone Anne Marie og datteren Inger selskapet frem til 01.10.1994 da selskapet ble solgt til AL Rutebilene Farmand.

David Skjelbreds Bilruter.

Kodal - Andebu

David Skjelbreds ruter gikk nordover til Kodal og Andebu. Dette var en av distriktets eldste ruter, etablert av Hjalmar Jøransen før 1920 og overtatt av Julius Dalen i 1924 og deretter i 1935 av hans brødre Hilmar og Ingvald Hansen. En periode hadde også Odd Gustavsen disse rutene. David Skjelbred overtok selskapet allerede i 1939. David Skjelbred døde allerede i 1979, men hans kone Lina og døtrene Grete og Kirsten kjørte og drev rutene frem til 01.10.1981 hvor de solgte selskapet til AL Rutebilene Farmand. Dette var ruter inn i «landsbygda» nord for Sandefjord. Trafikken mellom Kodal - Andebu og byen, Sandefjord, var stor etter krigen og holdt seg i mange år. Dette var også populære ruter som fraktet Sandefjordsfolk ut i



Rutebileier Reidar Johannessen foran 11 av sine 13 busser og 2 av sine 3 melkebiler. I bakgrunn det nybygde verksted og garasjebygget som var et eget firma med samme eier. Bildet tatt i 1963.

friluft sommer og vinter bl. annet til turisthytten til Sandefjord og omegns Turistforening, Geirstadir.

Melbys Bilruter. Gjein ruta

Anders Melby Askerød hadde rutene Sandefjord – Aabol – Unneberg – Fevang – Gjein i Stokke. Disse rutene fikk Odd og Birger Gustavsen konsesjon på 12.februar 1940. Antagelig under/etter krigen overtar Anders Melby Askerød disse rutene. Det foreligger ellers få opplysninger om disse. Melbys Bilruter hadde på det meste tre busser og en kombinert buss/melkebil. Selskapet ble solgt til AL Rutebilene Farmand 01.02.1968.

Krigsårene

Dette var vanskelige tider å drive rutebiler i, først og fremst for at bl. annet drivstoff, deler, mm ikke var å få kjøpt og generatorer måtte monteres og brukes. Med generatorbruken fulgt mange vanskeligheter som dårlig effekt og

mm. Mye var «rart» under krigen, se bare:

Fra Generaldirektøren 17.08.1944 til Rutebilselskapene.

Det er forbudt å sende, ta i mot for transport, transportere eller føre med seg som reisegods poteter med mindre 1. potetene er adressert til staten, forsyningsnemden, jordstyre, potetmelfabrikk, potettørkeri eller Norges Arbeidstjeneste.

Fra Generaldirektøren 17.02.1945 til Rutebilselskapene

Forbud mot transport av gran- og furubar samt lauvtrekvister med rutebil. Gran- og furubar samt lauvtrekvister må ikke mottas til befording med rutebil eller motorvogn som har tillatelse til dermed likestillet kjøring med mindre det foreligger legitimasjon fra Landbruks-departementet.

Noen problemer etter krigen.

Ad. Bugårdsbroen.

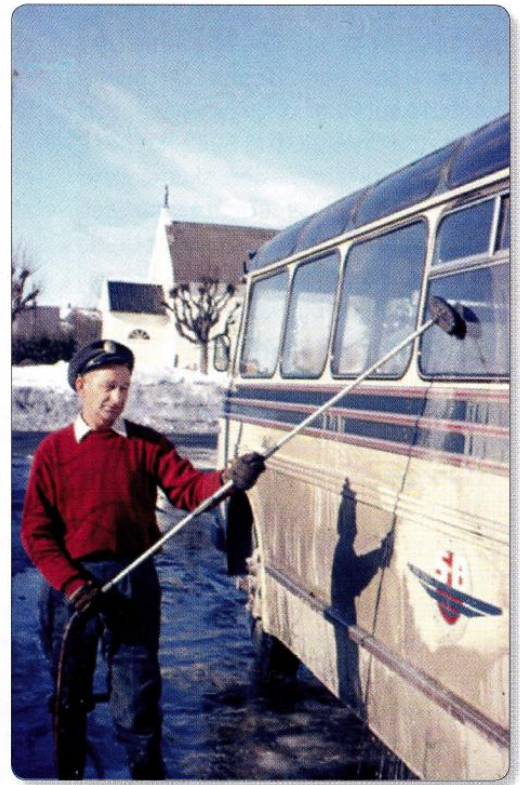
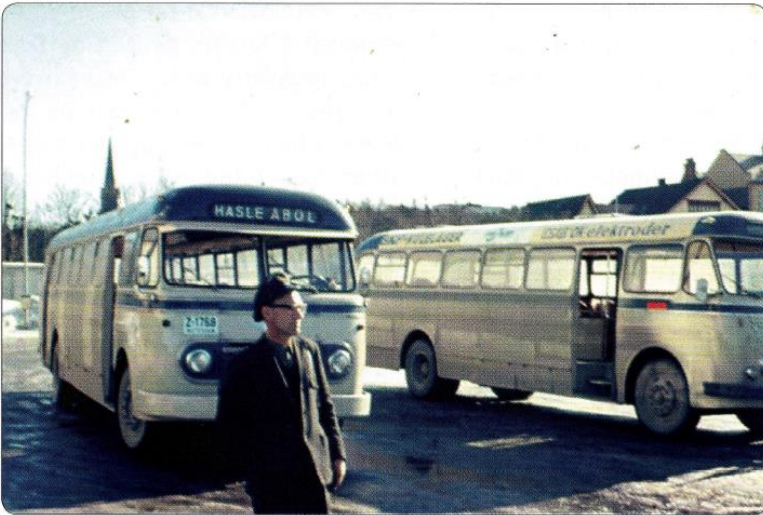
Reidar Johannessen Bilruter skriver til Sandar og Sandefjord kommuner:

Som kjent har Bugårdsbroen ikke været trafikkert av mine ruter Sandefjord-Haukerød, Lasken, Bugården – Sandefjord og Skolmerød – Furustad siden slutten av 1945, da ombyggingen av broen blev satt i gang.

Svar fra Statens Vegvesen 5.01.1949

Som meddelt Dem i telefon den 23.12.1948 har N.S.B. Drammen distrikt, gitt tillatelse til at Bugårdsbrua kan passeres av vogner med inntil 5.050 kg. bakakseltrykk. Etter dette kan således Deres to minste vogner, Z-12212 største akseltrykk 4.485 kg. og Z-12214 største akseltrykk 5.050 kg. settes inn i trafikk over Bugårdsbrua.

Nye busser eller chassis var jo heller ikke å få kjøpt i de første årene etter krigen, hva med denne:



Bilde over: Vask av bussene er viktig. Legg merke til logoen til Sandefjord Bilruter på siden.

Bilde oppe til venstre: To Larvik bygg etter Farmand sin overtakelse av Sandefjord Bilruter

Bilde nede til venstre: Z-1768 skiltet til Hasle Åbol på Sandefjords rutebilstasjon.

*Til Sandefjord, den 14.feb. 1947.
Vestfold Fylkes Veikontor,
Tønsberg.*

Jeg tillater meg herved å meddele at det nå kan bli en bedre ordning vedrørende arbeidsruta Fevang – Sandefjord – Framnes Mek. Verksted som jeg tidligere har konferert flere ganger med fuldmektig Bakken om. Jeg har nu kjøpt en Citroen lastebil med bussramme som jeg ville søke veikontoret om å få påbygge transporthus med plass til 30 - 35 passasjerer. Huset vil eventuelt bli bygget av pene høvlede bord utvendig og bekledd med plater innvendig og deretter malt. Vinduer vil bli innsatt i den utstrekning glass kan skaffes. Det blir langseter med fjærer (gamle bussputer) til sitteplasser. Huset vil bli utført så solid som mulig, direkte bygget og fastskrudd på rammen. Styrehuset blir imidlertid som før med plass til 3 personer. Lastebilen er av samme modell som AL Rutebilene Farmand har bygget 17 busser av. Ruta er tenkt ordnet således: Bilen blir plassert på endepunktet av ruta Sørby om natten. Om morgenen blir det så kjørt

til Framnes mek. Verksted kl. 6,00 med retur til Sørby etter arbeidets slutt om ettermiddagen.

Ved den foreslåtte ordning kan takstene senkes en del. Betalingen ordnes ved en fast pris som innbetales av en tillitsmann oppnevnt av arbeiderne. På denne måte vil jeg kunne spare bussene ganske meget, og dette vil igjen det reisende publikum nyte godt av. Jeg har undersøkt med bilsakkyndige som ikke har særlig å utsette på det foreslåtte. Huset måtte imidlertid etter hans mening ha en høyde under taket på 1,90 m. Jeg ville jo gjerne hatt bygget huset så lavt at bilen kunne passere jernbaneundergang ved Sandar Kirke. Da kan vel ikke høyden bli inne mer enn 1,3 m. Jeg håper at det foreslåtte blir godkjent og innvilget og avventer Deres snarlige svar.

Ærbødigst
Reidar Johannessen

(Bussen ble bygget etter mye om og men, og forandringer ut fra den opp-

rinnelige søknaden. Vakker ble den ikke og fikk fortjent navnet «Hønehuset» og gjorde tjeneste i mange år. Sine siste dager tilbragte «Hønehuset» som hus for gjess. Ja slik kan det gå med et Hønehus.)

Sandefjord Rutebilstasjon AS.

I Sandefjord var plassering av rutebilstasjonen mye omstridt og mange forslag var fremme over svært lang tid.

I 1920 og 30 årene var de fleste avganger fra plassen foran godsekspeksjonen ved Jernbanen. Bortsett fra noen av Auto-Buss sine ruter til Hystad og Vera. Dette var også den gangen pendelruter og hadde avgang fra Torvet (nedre torv i Sandefjord).

Etter hvert etablerte man rutebilstasjon på Agaards Plass, i dagligtalen kalt Tomta. Dette var Sandefjords øvre torv. Tomta var og er svært sentral i Sandefjords byliv. Her var rutebilstasjonen frem 1966, her lå Sandar Meieri frem til 1956 med melkemottak, melkeutsalg, Melkebaren (kafeteria) og mange andre butikker som kolonialforretninger, slakteri/utsalg, fiskebutikk,

møbelbutikk, frukt og grønnsakbutikk, torvhandel for landbruket, urmaker, trygdekassen, mm. Tomta var byens desiderte sentrum.

I bystyrevedtak fra 1939 ble det vedtatt at rutebilstasjon skulle være på Aagaards Plass (Tomta) og det skulle bygges et bygg i 4 etasjer til bl. annet å dekke rombehovet for det som gjaldt rutebiler og passasjerer. Dessverre kom krigen og planene ble skjøvet i bakgrunn, rutebilnæringen måtte greie seg med det uteareal de hadde og med det areal som Pakkesentralen disponerte (et lite venterom, plass for pakke-ekspedisjon, et svært lite oppholdsrom for sjåfører og billettører).

Noen år etter krigen begynte diskusjonen igjen å gå om ny rutebilstasjon og plassering. De to mest diskuterte plasseringer var i Badeparken nede ved havnen og ved Jernbanestasjonen. Tomten ved Jernbanestasjon var på den tiden bebygget med «tyskerbrakker, boligbrakker og garasjebrakker hvor bl. annet Dalens Bilruter og Reidar Johannessen Bilruter hadde verksteder og garasjer. Rutebileierne var mest stemt for Badeparken mens kommunen hadde ved Jernbanestasjonen som sitt ønske. Da ble det selvfølgelig ved Jernbanestasjon som vant. Valget var nok bra og rutebileierne kom i kontakt med en entreprenør, H. Skjelbred AS, som gjennom en for rutebileierne god avtale bebygget område og rutebilene fikk sine oppstillingsplasser, oppholdsrom for passasjerene, oppholdsrom og velferdsrom for sjåfører og billettører (som nå var en utdøende rase), pakkesentral mm. Den nye Rutebilstasjonen i Sandefjord ble satt i drift 16.01.1966. Fortsatt er rutebilstasjonen der og etter snart 50 år fungerer den fint og blir nok der langt inn i fremtiden.

Sandefjord Bilruter AS.

02.10.1958 ble rutebileierne i Sandefjord enige om en samkjøring. Dette ble gjort etter påtrykk fra myndighetene og i samarbeid med Norges Rutebileieres Forening. Rutetider/ruter, billetter, månedskort, buss-stopp skilter, ensartet farge på bussene mm. skulle samordnes slik at det skulle oppfattes som et selskap. Selskapene var imidlertid selvstendige enheter med egen økonomi, egen bilpark, eget mannskap mm. Sandefjord Bilruter var

«Paraplyen» over selskapene slik at de virket utad og ovenfor myndighetene som ett selskap. Dette var en såkalt B-sammenslutning.

Sandefjord Bilruter ble imidlertid etter hvert «litt utvannet» i og med at AL Rutebilene Farmand etter hvert kjøpt opp selskapene, det siste store oppkjøpet var Auto-Buss i 1989. I 1994 var også salget av Dalen Bilruter på plass. Da hadde AL Rutebilene Farmand alle rutene i Sandefjord og mellom Larvik og Tønsberg.

På den tiden var alle overbevist om at AL Rutebilene Farmand ville bli det selskap som til slutt ville ha alle rutene i Vestfold. Tiden har jo vist at slik ble det ikke, anbudskjøringen kom inn i bildet og bare de helt store hadde økonomiske muskler til å delta i dette.

Anbud

I 1994 hadde AL Rutebilene Farmand overtatt alle rutebilselskapene i Sandefjord. AL Rutebilene Farmand drev disse frem til 1996. Da ble både AL Rutebilene Farmand og AL Øybuss kjøpt opp av Norgesbuss. Anbudskjøringen i Sandefjordsdistriktet startet i 2001 og gikk da til Schøyens Bilsentraler. Schøyens Bilsentraler ble igjen kjøpt opp av Nobina som fikk anbudskjøringen på nytt i 2007 og har denne kontrakten frem til 01.07.2014. Da går anbudet over til Tide Buss.

Ettertanker

Ja dette var noe om rutebilene i Sandefjord. Artikkelen bygger på egne opplevelser og minner, samt masse materiell etter min far Reidar Johannessen og opplysninger fra kjente i

miljøet. Heldigvis var far bl. annet et «ekorn» til å ta vare på ting og takk for det. Dessverre er det etter hvert ingen igjen av disse rutebileierne, og få igjen av både sjåfører og billettører.

Tiden med rutebileiere i kakibrun lagerfrakk og skiftenøkkel/skrutrekker i lomma, en generasjon med utrolig pågangsmot – serviceinnstilling og arbeidsinnsats er over. Dagens rutebildrift hadde ikke disse pionerne kunne forestille seg. Tiden hvor man kjente igjen bussen som man skulle ta på farger, utseende og sjåfører er over.

Fargeskjema for rutebilene i Sandefjord

Før og under krigen var det flere farger i de fleste selskapene. Det var særlig mørke farger som brunt og grått, praktisk når man tenker på veienes standard uten fast dekke og mye søle. Etter krigen begynte selskapene å ha sine egne farger:

Auto-Buss lyse beige busser med blått belte.

R. Johannessen Bilruter lyse grønn busser og etter hvert med mørke grønne belter og tak.

Julius Dalens Bilruter brune busser med mørkere tak.

David Skjelbred lyse brune busser med mørk brunt tak.

Etter 1958 ble alle bussene i Sandefjord, dvs. Sandefjord Bilruter malt i lys beige Steel 23, belte og tak i blå Steel 134.

Kildeangivelse:

Reidar Johannessens arkiver, og Finn E. Johannessens minner.

Foto: Reidar Johannessens arkiver, Lillemor Wolds arkiver, og egne foto. (Det tas forbehold om noen tidsangivelser da disse baseres på minner).

