

Da Bybussen snudde i Fjellveien

Tekst: Arild Berg Karlsen

Bobben går ut gjennom den store porten til Kvernhusveien 9 på Teie. Her, på den flotte eiendommen «Lund», bor den sort-hvite skotske terrieren sammen med menneskene sine; Johan og Kitty Vegard.



Bybuss på vei mot endestasjon i Fjellveien på Nøtterøy (Foto utlånt av Erling Abrahamsen)

Denne dagen svinger Bobben av til høyre, og går de par hundre meterne bort til Gamleveien. Her stopper han utenfor Gamleveien 29 og setter seg ned på halen. Etter kort tid spisser han ørene. Dette er en lyd han kjenner godt: Motoren til en snutebuss!

Bobben står på en av holdeplassene til A/S Bybuss, og vi er i midten av 1950-årene. Den skotske terrieren er

en av mange fornøyde Bybuss-kunder. For selv om det ikke står et eneste menneske sammen med Bobben på buss-stoppet, så stanser bussen slik at hunden kommer på. Denne dagen er Finn Borge sjåfør, og Bobben setter seg ved siden av ham inne i bussen. Sjåføren småprater med hunden nesten som han ville gjort med enhver annen Bybuss-passasjer.

Bobben går av på Torvet i Tønsberg, der Bybuss har holdeplass – og Joh. Vegard A/S har forretning!

Den lille hunden løper raskt over gaten og inn dørene til Storgaten 34 der menneskene hans holder til på dagtid.

Brita Merete Gulli, som bodde i Kvernhusveien 7 som barn på 1950-tallet - og fortsatt bor i samme hus - bekrefter denne historien:

«Bikkja til Vegard pleide å ta bussen alene, både fra Gamleveien og fra Kryssset (buss-stoppet på Kirkeveien). Det var jo en ringbuss. Og den visste også godt hvor den skulle gå av for å komme rett til butikken,» forteller hun.

Og ikke bare det: Når Bobben var lei av å være i forretningen til menneskene sine, stilte den seg opp utenfor Halvorsens Konditori på Torvet, der Bybuss hadde holdeplass, for å ta bussen hjem!

Det var imidlertid først og fremst mennesker som benyttet seg av - og var godt fornøyde med - tjenestene til det lille selskapet som hadde busser i drift fra 1947 til 1959.

Kollektivtrafikken i Tønsberg

Da Bybuss ble en del av kollektivtrafikken i Tønsberg og nærmeste omegn var det allerede etablert et godt rutetilbud til publikum.

I 1939 var «Rutebilene Farmand A/L» blitt stiftet. De holdt til på Stoltenbergsgaten Rutebilstasjon og hadde et stort rutetilbud til distriktene rundt Tønsberg, bortsett fra til Nøtterøy og Tjøme.

For her var det «Rutebilene Nøtterøy Tjøme A/L Øybuss» som trafikkerte. Øybuss ble etablert i 1941 og drev med buss, ferje og godstrafikk på Nøtterøy, Tjøme og Hvasser. Rutebilstasjonen deres var først i Storgata der Tønsberg og Færder bibliotek ligger. Den 6. september 1958 flyttet de til Lindahlplan.

Både Farmand og Øybuss ble kjøpt opp av Norgesbuss i 1996.

Selv om store deler av kollektivtilbudet var på private hender, var den strengt regulert. Man måtte søke myndighetene om å få trafikere de ulike rutene, og formannskap og kommune-/bystyrer ga sine uttalelser i hver enkelt sak. Det var imidlertid på fylkesnivå det ble avgjort, med mulighet for å anke til samferdselsdepartementet.

Ved Høyvekta

Den 13. juni 1947 var den første dagen med den første bussen til A/S Bybuss i drift. Da hadde det i lang tid vært gjort forsøk på å få bybussen i Tønsberg i gang igjen. Det hadde nemlig eksistert en bybuss fra en gang på 1920-tallet, og det var Nils Svensen, populært kalt «Bussesvensen», som drev den.

Svensen hadde vært underoffiser i Marinen, men jobbet i tollvesenet i Tønsberg samtidig med at han holdt på med rutebiltrafikk. «Omnibusfart» het selskapet hans, og han eide en Chevrolet som han hadde kjøpt for 10.000 kroner. Det var plass til 13 passasjerer i bussen som han brukte på to ruter: Tønsberg-Teiehyden-Fjellveien og Tønsberg-Munkerekken.

To av sjåførene til Nils Svensen - Daniel Klovning og Karl Johan Freitag - begynte å jobbe i A/L Øybuss da det ble et eget selskap i 1941. Etter fredsslutningen i 1945 tok «Bussesvensen» kontakt med sine to tidligere sjåfører for å diskutere muligheten for å starte et bybuss-selskap i Tønsberg igjen. Første forsøk ble gjort i 1946, men det var vanskelig, så kort tid etter krigen, å få tak i en buss som de kunne bruke til formålet. Det er også grunn til å tro at Svensens medlemskap i Nasjonal Samling før og under krigen, og det at han ble dømt for landssvik i 1946 har vært medvirkende til at det ble vanskelig å få til bussprosjektet med ham som en av initiativtagerne. Nils Svensen trakk seg så ut av hele bybussprosjektet. Han døde for øvrig i juni 1949, bare 63 år gammel.

Klovning og Freitag ga seg imidlertid ikke, og de fikk etter hvert med seg Kristen Sundby, som ikke hadde noen busserfaring i det hele tatt. Stiftelsen av A/S Bybuss skjedde den 6. januar 1947, og aksjekapitalen var på 30.000 kroner. Hver av de tre stifterne tegnet 10 aksjer hver a 1.000 kroner.

Den første bussen var på plass den 13. juni 1947, og fra da av hadde A/S Bybuss området ved siden av Høyvekta ved Farmannstorget i Tønsberg som sin lille rutebilstasjon. I løpet av tre-fire måneder kom den andre og etter hvert også tredje bussen på plass. Ved Høyvekta holdt Bybuss til i hele sin eksistenstid.

Garasjene hadde de hele tiden hos Bergans Auto, som lå der Slagenveien møter Stoltenbergsgaten.

Daniel Klovning (født 1893) og Karl Freitag (født i 1901) hadde altså mange års erfaring som buss-sjåfører da de begynte å planlegge en bybuss i Tønsberg. Klovning hadde i tillegg vært drosjeeier i Åsgårdstrand, men ble lei all nattekjøringen fra de populære hotellene i badebyen, og ble buss-sjåfør i stedet. Yngstemann, Kristen Sundby (født 1915) var altså uten busserfaring. Han ble med fordi han var fast passasjer på bussen til Karl Freitag...

Hans Petter Sundby, sønnen til Kristen, forteller at Freitag kjørte Føyenland-Husøy-ruta til A/L Øybuss i årene etter krigen – og der var Kristen Sundby fast passasjer.

«De to fikk et litt spesielt forhold. Foreldrene mine bodde rett etter trebroen mellom Nøtterøy/Lahelle og Føyenland. På vinterstid, når det var glatt, var det ikke helt enkelt for Freitag å få bussen opp Sundrebakken på Føyenland dersom den ikke hadde fart nok. Så faren min hadde en teknikk med å hoppe av i fart ved busstoppet midt i bakken slik at bussen skulle komme opp», forteller Hans Petter Sundby.

De første tre rutene

Den første dagen - 13. juni 1947 - var det en stolt Kristen Sundby som satt bak rattet i den nye røde og beige-fargede REO'en med sitteplass til 29 personer, 6 ståplasser og sjåfør. Bilen var fabrikkert hos Ransom E. Olds i USA, som produserte busser med navnet REO og dessuten privatbilene Oldsmobile. Karosseriet til bussen var bygget i Norge.

Dette var den eneste bussen A/S Bybuss hadde til rådighet på dette tidspunktet. I løpet av sommeren og høsten 1947 ble det imidlertid kjøpt to REO'er til, en av dem hadde dieselmotor. Flere REO'er ble det imidlertid ikke i stallen til Bybuss.

Det øvrige bussmateriellet de etter hvert gikk til anskaffelse av var: En 1949-model Citroen med Scania dieselmotor, en 1950-modell Commer, en 1952-modell Volvo, og en 1956-modell Scania-Vabis

Fra starten kjørte de tre forskjellige ruter, slik at hver rute praktisk talt tok en time. Dette var på hverdager. Søndagene kjørte man ca. halvparten av rutene.

Dette var rutene:

Rute 1: Farmannstorget, Møllegaten, Stenmalveien, Bygrensen ved Eik (der bussen snudde) Markveien, Grevinneveien, Grønvoldsgate, Griffenfeldsgate, Skiringsalsgate, Oskarsgate, Valløveien, Møllegaten, Farmannstorget.

Rute 2: Farmannstorget, Møllegaten, Storgaten, Steensalleen, Nøtterøyveien, Grensegaten, Valborgsvei, Gabriel Christiansensgate, Nøtterøyveien, Steensalleen, Stoltenbergsgate, Farmannstorget.

Rute 3: Farmannstorget, Møllegaten, Storgaten, Steensalleen, Stoltenbergsgate, Wilhelmsens vei, Kjærlighetsstien, Kaptein Hoff's allé, St. Olavsgate, Andebugaten, Dietrichs vei, Enggaten, Skiringsalsgate, Anders Larsens gate, Valløveien, Møllegaten, Farmandstorget

Jomfruturen

Da den første REO'en til A/S Bybuss rullet ut på jomfrutur den 13. juni 1947 fra «Høitorvet – der hvor høivekten er» (Tønsbergs Blad), var det en lokal begivenhet som begge avisene i Tønsberg dekket. Bussen holdt seg for øvrig hele tiden innenfor Tønsberg kommunes grenser.

«Vi er ute og kjører jomfrutur. Vognen er fuldt besatt av Nøtterø og Tønsberg formannskap, fylkesmannen, overingeniør T. Larsen, politimesteren, rådmannen, bilsakkyndig og vognens leverandør», skriver Tønsbergs Blad – som også forteller at det er Daniel Klovning som har lagt opp rutene, og at hver gate har sitt bybuss-stopp.

Vestfold Arbeiderblad forteller at begivenheten markeres med smørbrød på A.K.S. hvor bl.a. ordfører Georg Martinsen er til stede. (A.K.S. sto for «Avholdsfolkets Kafe Selskap», og var en kafe øverst på Torget i Tønsberg, adresse: Øvre Langgate 59).

Fjellveiruten

Daniel Klovning, Karl Freitag og Kristen Sundby var klar over helt fra de stiftet A/S Bybuss at det å drive busstrafikk innenfor Tønsbergs bygrenser neppe ville være tilstrekkelig til å få selskapet lønnsomt. Riktignok hadde de en god del turbuss-trafikk, men det var likevel det å få ruter utenfor byens grenser som de anså som viktig for å få et godt nok økonomisk fundament. Både Øybuss og Farmand tjente gode penger på sine godsruiter, mens det naturlig nok ikke var noe for Bybuss. Avstandene innenfor konsesjonsområdet var rett og slett for små til det.

Kristen Sundby skriver i et minneskrift at han hadde litt betenkeligheter med å bli med på Bybuss-satsingen, inntil han forsto at det var muligheter utenfor bygrensen, nærmere bestemt på Teie. Han kjente til at det var gitt tilsagn fra Vestfold Vegkontor om en rute til Fjellveien, altså på Teie – i Nøtterøy kommune!

Fire måneder etter at A/S Bybuss startet med kjøring innenfor Tønsbergs bygrenser kom den store dagen:

Selskapet fikk konsesjon til å kjøre over kommunegrensen til Nøtterøy, det hadde fylkesveistyret vedtatt og Samferdselsdepartementet godkjent. Dette ble gjort kjent 14. oktober 1947, og dagen etter var A/S Bybuss i gang med det de kalte «Fjellveiruten»:

Kanalen-Banebakken-Gamleveien-Øvre Fjellvei-Skogveien-Kirkeveien-Valborgsvei-Gabriel Christiansens gate og ned Nøtterøyveien til Farmannstorget.

På de fire månedene som var gått siden de startet med en buss og tre ulike ruter hadde selskapet skaffet seg ytterligere to busser. Det er helt klart at de tre eierne av det lille rutebilselskapet på dette tidspunkt så for seg en ytterligere ekspansjon på Teie, altså i Nøtterøy kommune – og også at dette var helt nødvendig for at A/S Bybuss skulle klare seg økonomisk.

Det skulle vise seg å bli vanskeligere enn det de trodde i 1947, for selv om Bybuss raskt fikk mange venner og brukere, hadde de også en noe større konkurrent, nemlig A/L Øybuss, som ikke likte at noen beveget seg inn i deres konsesjonsområde.

Kampen om Ørsnesalleen

Det Daniel Klovning, Karl Freitag og Kristen Sundby sannsynligvis helt fra starten har sett på som en nødvendighet for å få lønnsom drift, forsøker de å få til:

De vil kjøre Bybuss opp Ørsnesalleen til Teie Torv – og fra Teie Torv kjøre Smidsrødveien ned til Krysset og Grensegaten.

Søknaden skal til uttalelse i formannskap og herredsstyre på Nøtterøy, formannskap og bystyre i Tønsberg, og det skal avgjøres i fylkessamferdselsnemnda – med mulighet for anke til samferdselsdepartementet.

Borgheim—Hellaruten (Rute nr. 10):
Rutelengde: 7 km. Kjøretid: 15 min.

Hverdager:

Fra Borgheim (om Vestfjv.): 6.10, 7.20
Fra Hella: 8.40, 12.05, 14.10¹, 15.20,
19.00, (22.30 onsd. og lørdager).
Fra Tbg. 8.15¹, 11.45, 12.30, 15.00, 18.45

Helligdager: Fra Hella: 10.50,
12.35¹, 22.30. Fra Tønsb.: 10.30¹, 12.15.
¹: Kjører om Vestfjordveien.

Munkerekken—Kaldnes—Tønsberg
(Rute nr. 12):

Hverdager:

Fra Tønsberg: 7.45, 8.30, 11.00, 12.55,
14.30, 16.10 (lørdager 16.15), 17.15,
18.15, 21.20 (onsdag og lørdag 22.50).
Fra Munkerekken: 6.45, 8.00, 8.45,
11.15, 13.10, 14.40, 16.20, 17.30, 18.20,
21.30 (onsdag og lørdag 23.00).

Helligdager:

Fra Tønsberg: 9.45, 12.15, 15.20, 17.15,
18.20, 19.15, 21.20, 22.50.
Fra Munkerekken: 10.00, 13.30, 15.30,
17.30, 18.30, 19.30, 21.30, 23.00.

A.s Bybuss.

Kontor: Gråbrødregt. 24.
Telefon 13 943

Ruten: Fjellveien:

NB. Bussen kjører — formiddag inntil
kl. 13 opp Banebakken. Etter kl. 13
om Valbergs vei og ned Banebakken.

Hverdager:

Fra Farmannstorvet: 6.16, 7.45, 8.15,
8.45*, 9.15, 9.45*, 10.15, 10.45*, 11.15,
11.45*, 12.15, 12.45*, 13.15, 13.45*,
14.15, 14.45*, 15.15, 15.45*, 16.15,
17.15, 18.15, 19.15, 20.15, 21.15, 22.15,
23.00.

Fra Fjellveien: 6.30, 8.00, 8.30, 9.00*,
9.30, 10.00*, 10.30, 11.00*, 11.30, 12.00*,
12.30, 13.00*, 13.30, 14.00*, 14.30, 15.00*,
15.30, 16.00*, 16.30, 17.30, 18.30, 19.30,
20.30, 21.30, 22.30, 23.15.

Th. Amundsen
Kammegaten



RUTETIDER VED TØNSBERG STASJON

Tog og bil går til:

Oslo V og Drammen: 4.35a (bil), 6.42a,
7.43b, 8.02ar, 9.45, 12.12, 13.45,
16.13ar, 17.12, 18.45, 20.35, 21.35
(bil).

Oslo Ø over Horten—Moss: 6.40 (bil),
8.05 (bil), 9.00b (bil), 9.45, 10.30
(bil), 11.30 (bil), 12.12d, 12.30d (bil),
13.45, 14.30 (bil), 15.30 (bil), 17.12,
17.30 bil, 18.45a (bil), 18.45, 19.30
(bil), 20.30 (bil).

Moss over Horten Moss: 6.40 (bil),
8.05 (bil), 9.00 (bil), 9.45, 10.30 (bil),
11.30 (bil), 12.12, 12.30 (bil), 13.45,
14.30 (bil), 15.30 (bil), 17.12, 17.30
bil, 18.45 (bil), 18.45, 19.30 (bil),
20.30 (bil).

Holmestr.: 4.35a (bil), 6.40a (bil), 6.42a,
7.43b, 8.02ar, 9.45, 10.30a (bil), 12.12,
12.30a (bil), 13.45, 14.30 (bil), 15.30a
(bil), 16.13ar, 17.12, 17.30 (bil).

18.45, 20.30 (bil), 20.36, 21.35 (bil),
23.30d (bil).

Horten: 4.35a, 6.40 (bil), 6.42a, 7.35a
(bil), 8.05 (bil), 9.00 (bil), 9.45, 10.30
(bil), 11.30 (bil), 12.12, 12.30 (bil),
13.45, 14.30 (bil), 14.30 (bil), 15.30
(bil), 16.13ar, 16.50a (bil), 17.12, 17.30
(bil), 18.45, 18.45 (bil), 19.30 (bil),
20.30 (bil), 20.36, 21.40 (bil), 23.05
(bil), 23.30d (bil).

Sandefjord og Larvik: 0.05, 1.25 (bil),
6.45az, 7.45b, 8.00a, 10.00 (bil),
10.00az, 10.39, 11.15z, 12.07ar, 12.57,
13.40 (bil), 14.10z, 15.39, 16.30az,
17.57, 19.00 (bil), 19.35z, 20.39,
21.20z, 22.28r, 23.00z.

Skien og Brevik: 6.45az, 7.45b, 8.00a,
10.39, 12.07ar, 12.57, 15.39, 17.57,
20.39, 22.28r.

Sørlandet og Telmark: 7.43b, 7.45b,
8.00za, 8.02ar, 10.39, 12.12, 12.57, 15.39,
16.13ar, 17.12, 17.57, 20.36, 20.39.

a: Hverdag, — b: helligdag — d:
hverdag før helligdag — e: alle dager
unntatt dag før helligdag, g: hellig-
dager og onsdager — r: plassregulert
— z: stopper ved visse holdeplasser.

Faksimiler, rutetabeller fra AS Bybuss sin tid.

Det er Karl Freitag – den tidligere Øybuss-sjåføren – som skriver følgebrevet til søknaden, der han gir en nærmere begrunnelse for den søkte ruteforlengelsen:

«Søknaden gjelder en forlengelse av vår igangsatte rute «Grensegaten», som går i sammenheng fra Grense Eik, gjennom byen (Møllegaten og Storgaten), Kanalveien til Ørsnesalleens begynnelse ved Hovdes Auto. Her svinger den opp til Gabriel Christiansens gate, videre Valborgs vei, Grensegaten, Nøtterøyveien, tilbake gjennom byen til Grense Eik. Den omtalte forlengelse gjelder strekningen Ørsnesalleen til Nøtterøy Torv, ca. 800 m., og fra Nøtterøy Torv til krysset Smidsrødveien/Kirkeveien, ca. 200 meter. Her går den inn i vår «Fjellvei-rute», som går Nøtterøyveien, Kirkeveien til Skogveien, Gamleveien, Reperbanen og tilbake gjennom byen.

Ruteforlengelsen representerer en utvidelse av vår konsesjon på alene ca. 1,0 km., men er av vital betydning for en fortsatt tilfredsstillende drift av Bybussen. Publikum krever likefrem at vi søker etablert en slik ruteordning, som jo i vesentlig grad vil bedre den indre gjennomgangstrafikk i tettbebyggelsen, trafikken mellom Grense Eik og Nøtterøy Torv og frem til viktige institusjoner innen disse ytterpunktene. Fra Nøtterøy Torv vil publikum f.eks. uten overgang, og for samme takst (30 øre), komme frem til sykehus, trygde-

kasse, jernbanen, postkontor, krematoriet, middelskole og stadion.»

Nærmere 70 mennesker som bor i strøket Stenmalen, Søndre Eik, Markveien og Grevinneveien skriver under et opprop om hvor glade de er for Bybuss og hvor viktig en slik forbindelse vil være for dem.

Også nærmere 50 personer som er bosatt i området Ørsnesalleen, Nøtterøy Torv (= Teie Torv) og Smidsrødveien gjør det samme.

I tillegg får de solid støtte fra det nyopprettede Skolehjemmet Linde på Ørsnes.

For det første anbefaler overlege Atle Berg, som har det medisinske ansvaret for elevene på skolehjemmet, at denne ruten blir opprettet. I tillegg skriver den meget vel ansatte bestyrerinnen, Bertha Haugen (som noen år senere fikk Kongens Fortjenstmedalje i gull for sin innsats på Linde), et eget brev til Nøtterøy Formannskap, ved ordfører Johan Møller Warmedal:

«Skolehjemmet har nu 20 elever og foruten disse er der 2 av betjeningen som også er invalide. Ved å få denne bussforbindelsen, som blir korresponderende med Bybuss' øvrige



Karl Freitag foran en av bussene.

ruter, vil elevene få anledning til å komme frem nesten overalt i byen. Slik som forholdene er i dag, har det vært nødvendig å benytte drosjer. Omkostningene hertil er desværre blitt en del av våre store utgiftsposter. Jeg vil derfor på det varmeste anbefale A/S Bybuss' søknad.»

I Øybuss var man ikke like glad for planene til Bybuss: «*Strekningen Kanalveien – Ørsnesalleen – Smidsrødveien har ikke tidligere vært trafikert av A/S Bybuss's biler og vi tillater oss å rette en instendig henstilling til de bevilgende myndigheter om å nekte A/S Bybuss den søkte utvidelse på bekostning av vårt gamle og gode innarbeidede konsesjonsområde*», skriver rutebileier Hans Andersen-Vang i et brev datert 16. juni 1948, til Vestfold Fylkes Veikontor på vegne av Øybuss.

Og i fortsettelse av brevet sparer han ikke på kruttet: «*A/S Bybuss's hensikt med den søkte utvidelse av sin tidligere rute er innlysende den å bli knyttet til Nøtterøy Torv, som er sentret i dette trafikkområde. Det er Nøtterøy Torv som tyngden av persontrafikken knytter seg til, idet torvet er samlingssted for publikum fra den omkringliggende store tettbebyggelse. En konkurrent i trafikken fra og til Nøtterøy Torv vil derfor bli meget generende og til stor skade for våre ruter, særlig Øhre- og Husøyrutene. Vi kan ikke innse at der er noen som helst grunn eller behov for en ny rute på den nevnte strekning.*»

Brevet fra rutebileier Hans Andersen-Vang blir avsluttet på denne måten:

«Vi håper etter foranstående at myndighetene tilbakeviser dette forsøk fra A/S Bybuss's side på å beskjære våre inntekter i denne vel opparbeide rute.»

Positive lokalpolitikere

I Tønsberg formannskap ligger det til møtet den 16. mars 1949 en sak til behandling fra Vestfold fylkes kommunikasjonsnemnd. De ønsker at formannskapet skal vedta følgende:

«Tønsberg formannskap finner ikke å kunne anbefale søknaden innvilget.»

Det dreier seg om ruteutvidelsen til A/S Bybuss, og nemnda selv har vedtatt følgende uttalelse – som er forfattet av Vestfold fylkes samferdselskonsulent, Erling Hoen:

«Hvis A/S Bybuss skal beholde karakter som bybuss, finner en ikke å kunne anbefale ruten utvidet. I betraktning av det gode rutetilbudet disse strøk har, finner en intet behov eller grunnlag for å imøtekomme søknaden.»

Men nå reagerer flertallet i Tønsberg formannskap: Kristian Johansen foreslår tvert imot at A/S Bybuss anbefales konsesjon også inn i Ørsnesalleen og opp til Torvet og ned Smidsrødveien i Nøtterøy kommune. Forslaget hans ble vedtatt med 4 mot 1 stemme.

I Tønsberg Bystyre 1. juni 1949 er det et klart flertall for utvidelsen Bybuss ber om: Hele 45 representanter stemmer for

forslaget fra formannskapet, bare 7 stemmer mot.

På Nøtterøy var saken til behandling - for annen gang – i januar 1949. I formannskapet var det da stemmelikhet fordi en representant avsto fra å stemme. Det førte til at ordføreren brukte sin dobbeltstemme til ugunst for Bybuss. Men da saken kom til herredsstyret den 27. januar skjer det en overraskende vending, som blir beskrevet i Vestfold Arbeiderblad dager etter:

«Bybuss har tidligere søkt Nøtterøy herredsstyre om tillatelse til rutekjøring over Ørsnesalleen – Smidsrødveien. Søknaden ble enstemmig avvist. I går behandlet herredsstyret saken på nytt. Avstemningen viste hele 21 stemmer for og bare 13 mot.»

Til tross for engasjert lokalbefolkning og positive lokalpolitikere tapte Bybuss slaget om Ørsnesalleen. Det endelige avslaget kom den 18. januar 1950, da Samferdselsnemnda i Vestfold fikk brev fra Samferdselsdepartementet i Oslo om at søknaden til Bybuss A/S ikke innvilges.

Godt likt av publikum

«Vi og bybussen var egentlig populære, og trafikanter, foreninger etc. brukte bybussen til turkjøring. Spesielt idrettsforeninger var flinke til å bruke bussen på slike ekstraturer», forteller Kristen Sundby i sitt minneskriv.

Snakker man med eldre mennesker i Tønsberg og omegn i dag som har opplevd Bybuss i 1940 og -50-årene, kommer det ofte fram et smil – og det fortelles om turbussvirksomheten og hyggelige, smilende og blide sjåførere. Bybuss er for mange et godt minne.

Erling Abrahamsen (født i 1930) var reservesjåfør i Bybuss etter at han kom hjem fra Tysklandsbrigaden i 1951. I skrivende stund er han en av meget få gjenlevende som har opplevd Bybuss fra innsiden, og han forteller om en god tilværelse:

«Det var gode eiere, og de var greie å kjøre for. Det var aldri noe tull. Mitt inntrykk er at Bybuss var populær blant publikum. Vi kjørte aldri med tomme busser, og folk var hyggelige», forteller han. Abrahamsen sier også at eierne behandlet de ansatte godt, og at det alt i alt altså var et trivelig sted både jobbe og å være passasjer. Erling Abrahamsen fikk seg for øvrig etter hver jobb hos NSB Bilruter.

Flere ganger er Bybuss også «vikar» for Kaldnesferga. Ikke sjelden er sambandet mellom Kaldnes og resten av Tønsberg ute av drift. Det kan for eksempel være fordi det er behov for reparasjon av fergen, eller på grunn av at det er is på fjorden. Første gang det dukker opp som politisk sak er i Tønsberg formannskaps møte den 7. november 1951, der det blir fattet enstemmig vedtak om at Bybuss skal vikariere for Kaldnesferga fra midten av desember til utgangen av mars med en månedlig støtte fra kommunen på 2.300 kroner. Betingelsen er at passasjerer som bor eller arbeider på Kaldnes kan kjøre for nedsatt pris – altså det samme som de hadde måttet betale på Kaldnesferga. Voksne skulle

betale 25 øre, barn 15 øre, mens skolebarn til og fra skolen skulle kjøre gratis.

Det finnes for øvrig trafikk-tellinger for Kaldnes-ruten for vin-trene 1956 og 1957 som forteller hvordan is-forholdene på fjorden påvirket passasjertallene til Bybuss:

I 1956 var det i gjennomsnitt 740 passasjerer pr. dag i den perioden ruten ble kjørt, mens det året etter var gjennomsnittlig hele 940 pr. dag. I 1956 var det frosset til det meste av tiden, og da var det mange av beboerne på Kaldnes som gikk på isen i stedet for å bruke bussen. Året etter var isen ikke trygg å gå på, så da økte det daglige passasjertallet betraktelig!

De vanskelige 50-årene

De første par årene til A/S Bybuss var ikke håpløse sett med økonomiske øyne.

«I året 1948 hadde selskapet 10 prosent i overskudd til avskrivning av bilene», skriver Kristen Sundby i sitt minneskriv.

Driftskapitalen var imidlertid for liten alt fra begynnelsen, og allerede i august 1949 ble det holdt ekstraordinær generalforsamling der temaet var å forsøke å få utvidet aksjekapitalen, noe som ikke skjedde på det tidspunktet.

De økonomiske problemene forfulgte A/S Bybuss inn i 1950-årene:

I juli 1951 søker Bybuss, og får innvilget, et lån på kr. 3.600 fra Tønsberg kommune. Åtte år senere, den 10. juni 1959, gjør formannskapet i Tønsberg følgende konfidensielle vedtak:

«Formannskapet finner ikke adgang til å garantere for A/S Bybuss eller gi ytterligere støtte til selskapet.» Vedtaket er enstemmig.

Dette er kroken på døra for økonomisk bistand fra Tønsberg kommune, og mellom disse to vedtakene ligger det mange økonomiske problemer og en god del dramatikk:

I 1956 var det veldig nært å være slutt for selskapet. Det startet med et styremøte i A/S Bybuss den 18. desember 1955. Her la revisor Gustav Bjørnsgård fram en regnskapsoversikt som viste et underskudd på nærmere 20.000 kroner. Dette var åpenbart bekymringsfullt, og det gikk mindre enn en måned før det ble holdt ekstraordinær generalforsamling. Den 13. januar 1956 fant den sted, og her ble det besluttet å få en ordning med Tønsbergs Sparebank angående firmaets lån i banken, og dessuten å utvide aksjekapitalen til 100.000 kroner. Det skjedde i møtet ved at aksjekapitalen ble forhøyet fra 30.000 til 100.000 kroner. Karl Freitag tegnet seg for 60.000 kroner, og ny aksjonær, Egil Malvin Lahn, for 10 aksjer til samlet pålydende 10.000 kroner. Det går imidlertid fram av referatet fra generalforsamlingen at Lahn har akseptert å få aksjer i stedet for kroner for utlegg han har hatt i forbindelse med innkjøp av materiell for A/S Bybuss.

Det går ikke lenger enn til 30. oktober samme år før blir det holdt nok en ekstraordinær generalforsamling i selskapet, denne gang på overrettssakfører Arne Hillestads kontor. Den samme Hillestad eier nå for øvrig nesten halvparten av aksjene i A/S Bybuss.

Det blir drøftet salg av selskapets rutebilmateriell, og det blir fattet vedtak om at styrets formann får fullmakt til å selge de tre bussene selskapet eier til Øybuss og Farmand for en pris av minst 250.000 kroner. Det forutsettes også at selskapet avvikler sin rutebiltrafikk i Tønsberg og omegn når bussene er solgt.

I forkant av dette er det tatt kontakt med rådmannen i Tønsberg kommune, og den 17. oktober vedtar formannskapet å frafalle sine fordringer dersom forhandlingene fører til at Farmand og Øybuss overtar Bybuss på vilkår som aksjonærene i A/S Bybuss vil akseptere.

Det blir ingen enighet. Bussene blir ikke solgt, og A/S Bybuss hangler videre i nesten tre år til. I disse tre årene er det hyppig kontakt på advokatnivå mellom A/S Bybuss på den ene siden, og Farmand og Øybuss på den andre.

Det er flere grunner til at det tar så lang tid å komme til enighet. En viktig ting er prisen for materiellet, men det er tydelig at Bybuss også forsøker å få de to andre selskapene til å gå med på å overta Bybuss sine sjåfører og billettører og øvrige ansatte. Dette blir blankt avvist hele veien, ikke engang sin tidligere sjåfør Karl Freitag er Øybuss villig til å ta inn. Beskjeden som blir gitt fra Øybuss og Farmand er at de må søke ledige stillinger på samme måte som alle andre.

Det finnes faktisk et eget punkt om dette i det som blir den endelige avtalen om kjøp av A/S Bybuss - inngått 27. juni 1959 - slik at det ikke skal være noen tvil:

«Punkt 10. Øybuss og Farmand påtar seg ingen forpliktelser til å overta noen av Bybuss's chauffører eller funktionærer i sin tjeneste.»

Ekstra trist er det at den ene av stifterne, Daniel Klovning, som har vært syk en stund, dør den 18. juli 1957, bare 63 år gammel. Klovning fikk hjerneslag, men levde en god stund etter det. Til tross for plagene sto han på for Bybuss både tidlig og sent, ikke minst fordi det var han som hadde ansvaret for vedlikeholdet av materiellet. Han hadde hatt gleden av å se de røde og beige bussene kjøre rett forbi huset sitt i Valborgsvei 2 hver dag i ti år. Det var for øvrig Klovning som la opp rutene til Bybuss, så det var nok ingen tilfeldighet at bussen gikk nettopp der.

I juni 1959 er imidlertid eventyret over for A/S Bybuss. Den 3. juni er det generalforsamling på advokat Arne Hillestads kontor. Til stede er Karl Freitag (1 aksje), Erling Knudsen (50 aksjer) og Arne Hillestad (49 aksjer). Generalforsamlingen så ingen mulighet for lønnsom drift, og fant enstemmig å måtte godta tilbudet fra Farmand og Øybuss.

Den 30. juni kjører de nå ganske så slitte bussene sine siste turer i Tønsberg.

Gir seg ikke

Den 1. juli 1959 overtar Farmand og Øybuss i fellesskap A/S Bybuss. De betaler 100.000 kroner, og avtalen er at kjøre-distriktet på Nøtterøysiden skal overtas av Øybuss, mens kjøringen på Solvang skal overtas av Farmand.

Det er imidlertid ikke slutt med dette:

Den 15. juli dette året godkjenner Vestfold fylkes samferdselsnemnd søknadene fra Farmand og Øybuss om å overta konsesjonene til Bybuss, men de opprinnelige eierne – altså de som i 1947 startet A/S Bybuss - vil ikke akseptere dette og vil omgjøre salget. Karl Freitag, Kristen Sundby og enken etter Daniel Klovning, Laila Borgny Klovning, engasjerer høyesterettsadvokat Josef Haraldsen til å anke avgjørelsen. I anken skriver Haraldsen at Karl Freitag og Kristen Sundby har skaffet til veie nødvendig kapital for å opprettholde de tidligere rutene til Bybuss på en tilfredsstillende måte.

Avisene griper fatt i saken. Vestfold Arbeiderblad skriver at «AS Bybuss vil muligens gjenoppstå i neste måned», mens Tønsbergs Blad kan fortelle at «ny kjøper vil gi 105.000 kro-

ner for selskapet» - altså 5.000 kroner mer enn det Farmand og Øybuss har betalt. Vestfold Arbeiderblad klarer ikke å skjule hvor den har sin sympati:

«Denne saken følges med stor interesse av de mange som bor i de nye boligstrøkene i utkanten av Tønsberg. For dem vil den ordningen som Øybuss-Farmand har etablert ikke være noen tilfredsstillende løsning. Det er et utbredt ønske hos bybefolkningen å få tilbake den ruteordningen som Bybuss praktiserte inntil selskapet innstilte sin drift 1. juli, og mye tyder på at dette ønsket kan gå i oppfyllelse.»

Der tok Vestfold Arbeiderblad feil.

Anken behandles av samferdselsnemnda i Vestfold, og til dette møtet har advokaten til Rutebilene Farmand A/L, E. Nordahl-Larsen sendt et sju siders langt motskriv. Her får Karl Freitag, Kristen Sundby og Laila Borgny Klovning vite at de etter hans oppfatning overhodet ikke er ankeberettigede. Karl Freitag fordi han som aksjonær og styremedlem i A/S Bybuss har deltatt - og stemt for - salget til Farmand og Øybuss. Kristen Sundby og Daniel Klovnings enke, Laila Borgny, fordi de ikke var aksjonærer i A/S Bybuss på tidspunktet da de endelige salgsforhandlingene og avslutningen av salget fant sted.



Bybuss Tønsberg - Bildet viser Bybuss som turbussoperatør.

Samferdselsnemnda i Vestfold avviser anken fra de tre. Den 28. september 1959 blir den også avvist av Samferdselsdepartementet.

Det var tydelig uttalt fra både lokale myndigheter og fylkets samferdselsmyndigheter at Øybuss og Farmand skulle ta ansvar for Bybuss-rutene ved en overtagelse. Det viser seg vanskeligere å få til enn det man hadde trodd. I mai måned 1960, altså nesten ett år etter at de overtok ruter og materiell fra A/S Bybuss, sender Øybuss et brev til samferdselsnemnda i fylket der de innrømmer at de ikke har fått det til. I januar 1960 fikk selskapet et protestskriv undertegnet av 104 personer som betegnet seg selv som daglige trafikanter i Solvang – Trudvang-området. De protesterte mot «de betydelige forsinkelsene» som stadig oppsto på ruten. Så overtar Farmand ansvaret for dette området, men det tar ennå noen tid før ting roer seg. Bybuss var savnet.

Ikke slutt ennå

Bybuss A/S eksisterer imidlertid fortsatt. Det er ikke blitt nedlagt eller slettet, og det har det styret som ble valgt på aksjeselskapets generalforsamling den 3. juni 1959.

Den 19. august 1960 blir det så holdt ekstraordinær generalforsamling i A/S Bybuss med samtlige aksjonærer til stede. Det blir vedtatt at alle kjente kreditorer skal tilskrives, og at det riktige nå er at selskapet avvikles etter konkurslovens regler.

Tønsberg Handelsregister får følgende melding den 29. oktober 1960:

«Herved anmeldes at A/S Bybuss i generalforsamling 19. august 1960 er besluttet oppløst. Til avviklingsstyre er valgt høyesterettsadvokat Arne Hillestad, Tønsberg.»

Og så går det enda fire år – til den 29. oktober 1964 - før bostyret kommer med sin rapport. Det er en grundig gjennomgang av historien til A/S Bybuss, og ikke minst: Historien om hva som gikk galt, og kortversjonen er: Driftskapitalen var for liten helt fra starten.

Det blir også reist kritikk mot avviklingsstyret, altså advokat Arne Hillestad, fordi man gikk til underhåndsavvikling uten at samtlige kreditorer hadde gitt sitt samtykke. Det kan imidlertid ikke føres bevis for at boet er blitt påført tap under avviklingsstyrets behandling, skriver bostyret.

Boets bestyrer har også hatt konferanser med Freitag og Sundby, altså de opprinnelige stifterne, og bostyret mener at de har gjort sitt ytterste for å få det til å gå, men at selskapet ble startet med utilstrekkelig driftskapital. Flere av rutene var tapsbringende. Materiellet ble utslitt uten at man var i stand til å fornye det. Man drev for lenge med bensindrevne busser. Dette var årsaken til konkursen, konkluderer bostyret.

Den 30. november 1964 settes det endelige punktum for A/S Bybuss. På Tønsberg sorenskriverkontor har dommerfull-

mektig Leif Middelthun til behandling «Slutning og utlodning i A/S Bybuss.

Z-11705 Reo bensin, 1947-modell
 Z-11707 Reo diesel, 1947-modell
 Z-11708 Reo bensin, 1947-modell
 Z-11705 Citroen med Scania Vabis-motor, 1949-modell
 Z-11708 Commer bensin, 1952-modell
 Z-11706 Volvo diesel, 1952-modell
 Z-11709 Scania Vabis, diesel, 1956-modell
 De ulike ruteselskapene var tildelt en nummerserie, og Bybuss hadde serien:
 Z-11705 til Z-11709.

Sjåførene i A/S Bybuss var:

(listen er ikke fullstendig)

Kristen Sundby, Daniel Klovning, Karl Freitag, Bjarne Freitag, Olav Freitag, Viggo Borge, Finn Borge, Kjell Lund Fjeldstad, Karl Kristiansen, Erling Abrahamsen (reservesjåfør), Egil Paulsen (reservesjåfør)

Dersom Bobben - den sort-hvite skotske terrieren til familien Vegard - fortsatt var i live i juni 1959, ble tilværelsen hans veldig annerledes enn den hadde vært gjennom flere år. For ikke bare sluttet de røde og beige bussene å gå; natten til 16. juni 1959 var det storbrann i Tønsberg sentrum. Store deler av bebyggelsen nedenfor Torget ble ødelagt, og varebeholdninger for millioner av kroner gikk tapt. Også forretningen til Joh. Vegard, som hunden reiste for å besøke, ble fullstendig ødelagt i brannen.

Veldig mye ble annerledes for Bobben i juni 1959.

Kilder:

Stein Rune Klemmetsby i Rutebilhistorisk Forening avd. Vestfold (døde i august 2021)
 Hans Petter Sundby
 Kristen Sundbys etterlatte papirer
 Erling Abrahamsen
 Leif Klovning (døde i oktober 2020)
 Inger Vigulf (f. Klovning)
 Andreas Norland: «Rutebiltrafikken på Nøtterøy og Tjøme gjennom 50 år» (1961)
 Statsarkivet Kongsberg ved seniorkonsulent Liv Jorunn Aunan
 IKA (Interkommunalt arkiv) Kongsberg ved rådgiver Bjørn Ole Hovda