

Drift av et rutebilselskap i krigstid – fra Tønsberg i 1940 – 45

Tekst: Jan Vidar Stenhaug, RHF Vestfold

Å ta vare på gamle rutebiler er jo det som alle i RHF har et stort hjerte for, men rutebilhistorien består av mye mer enn bare gode gamle busser – det inkluderer også de gamle historiene fra tiden med rutebiler.

Nylig kom jeg over en artikkel som viser litt av hvordan hverdagen var for de som eide og jobbet med rutebiler i krigsårene i Vestfold. I april 1946 hadde Tønsbergs Blad en artikkel med overskriften: Rutebilselskapet Farmand A/L i full gang med gjenopbygningen. Varm hyldest til selskapets sjåfører på generalforsamlingen.

Artikkelen oppsummerer litt av utfordringene under krigen i Vestfold – og Rutebil har med stor velvillighet av Tønsbergs Blad, fått tillatelse til å gjengi artikkelen på trykk til glede for våre lesere. Og selvfølgelig gjengir vi den ordrett med sitt gamle og snirklete språk – det skulle jo bare mangle når man skal formidle autentisk historie.

Fra Tønsbergs Blad, 2. april 1946:

Har de forsøkt å sette Dem inn i hvordan det føltes å være rutebileier eller rutebilsjåfør under krigen? Vi som brukte rutebilene sendte dem jo av og til når det blev rent ille om bord i bilen, en vennlig tanke og et medlidende smil og vi forsøkte å ta de mange ganger fortvilede situasjoner med godt humør. Men sant å si tror vi at disse folkene hadde mange søvnløse netter – når de lå og tenkte på hvordan man skulde få holdt transporten i gang.

Lørdag hørte vi mer rutebilprat enn det tidligere noen gang er tidedes oss. Og kvelden var til å få forstand av. Det var rutebilselskapet Farmand A/L som hadde generalforsamling og da det var den første generalforsamling etter frigjøringen benyttet selskapet anledningen til å feire denne begivenhet og med en virkelig storstilet fest, hvortil man hadde invitert representanter for sjåførene, for verkstedene, for bensinleverandører, overingeniøren for fylkets veivesen, byens bil-sakkyndige, transportchefer m. fl. Festen blev holdt hjemme hos styrets formann rutebileier Holt i Andebu og markerte på en meget hyggelig og eftertrykkelig måte at nu var man over det verste. Nu kunde man puste ut og nu skulde man sette alle krefter inn på å gjenreise rutebiltrafikken her i distriktet.

Faksimile av artikkelen som sto på trykk i Tønsbergs Blad den 2. april 1946. Rutebil sender en takk til ansvarlig redaktør og adm. direktør i TB, Sigmund Kydland, for tillatelsen til å gjengi artikkelen.

Rutebilselskapet Farmand A/L i full gang med gjenopbygningen.

Varm hyldest til selskapets sjåfører på generalforsamlingen.

Har De forsøkt å sette Dem inn i hvordan det føltes å være rutebileier eller rutebilsjåfør under krigen? Vi som brukte rutebilene sendte dem jo av og til når det blev rent ille om bord i bilen, en vennlig tanke og et medlidende smil og vi forsøkte å ta de mange ganger fortvilede situasjoner med godt humør. Men sant å si tror vi at disse folkene hadde mange søvnløse netter – når de lå og tenkte på hvordan man skulde få holdt transporten i gang.

Lørdag hørte vi mer rutebilprat enn det tidligere noen gang er tidedes oss. Og kvelden var til å få forstand av. Det var rutebilselskapet Farmand A/L som hadde generalforsamling og da det var den første generalforsamling etter frigjøringen benyttet selskapet anledningen til å feire denne begivenhet og med en virkelig storstilet fest, hvortil man hadde invitert representanter for sjåførene, for verkstedene, for bensinleverandører, overingeniøren for fylkets veivesen, byens bil-sakkyndige, transportchefer m. fl. Festen blev holdt hjemme hos styrets formann rutebileier Holt i Andebu og markerte på en meget hyggelig og eftertrykkelig måte at nu var man over det verste. Nu kunde man puste ut og nu skulde man sette alle krefter inn på å gjenreise rutebiltrafikken her i distriktet.

Da krigen kom.

Allerede 3. september 1939 fikk vårt selskap besked om å redusere rutene med 40 pct. på grunn av bensinsituasjonen og fordi de militære besetningene på mange av de benyttede stasjoner var i landet. Men allerede 27. oktober samme år kom det melding om at tilveieingen av bensin ville bli noe mindre som for. Vi hadde til å si alle forholdene betingende til 9. april. April-dagene skapte naturligvis panikk hos oss også, og vi besluttet å stoppe all kjøring efter 1. april fremmede i hvad krigen med anskaffing av byens befolkning oppover i landdistriktene og stillet oss å et par vognar til disposisjon for de norske militære. Den ene av disse vognene kom opp i kampen ved Nordetov og møtte der sin bane. Den andre blev ikke hentet slik som menningen var, så den fikk vi beholde. Det bør vel noteres at Farmand A/L da krigen kom rådet over til å vognmark på 41 rute- og 8 lastevogner. Tyskerne rekvirerte to vognar slik at vi nok tidlig mistet tre rutevognar.

Driftsforholdene.

I juni måned 1940 kom på budet om overgang til generalknott. 12 juni klorde vi vår første knottbil. Vi fikk litt bensin helt til slutten av 1942, men så var det ugunstige forhold på bensinen og vi gikk helt over til generalknottkjøring. Dette skaffet oss naturligvis mange vanskeligheter, men vi vant heldigvis over dem. Vi satte lenge knottvisse på Grandt i Andebu med kinnstilt løkker, men en sund senere fikk vi knotten fra Skjellsåsletta. Da chefen her, Gunnar Fosser, blev satt fast i begynnelsen av 1944 måtte vi igjen skaffe oss knott selv. Vi fikk efter hvert gode knottforbindelser og hadde bra læge slik at da eksjonen mot knottfabrikken i 1945 fortsatte den ikke noe det ringeste. Vi hadde våre hjemmelagde lagre. Vi måtte jo ha trekkull ved siden av og opprettet kontrakt med Trondheim-Fritze, kjøpte tre treskuller og

fikk trekkull helt utenom rasjonaliseringen. Da krigen slutet sålt vi med ganske store lagre av knott og det mest av den er gått til Danmark.

Lagre av reservedeler.

Da krigen kom hadde vi både nye og gamle biler. Vi regner en rutebilshelvrid til 5 år. For å holde det gående hadde vi i løde sikret oss betrasdelte lagre av reservedeler som vi stasjonerte forskjellige steder. Dette hjalp oss godt særlig i den tiden da det tok slutt med de importerte reservedeler og for nordmennene særlig begynte å produsere slike. Likeledes hadde vi lagre av olje – skilte lagre vel å merke, bl. a. lå det ikke lite borte i skauen hos oss.

Takk til publikum.

Tyskerne rekvirerte utanselig bilene våre med sikker til turer og det hendte svært ofte at vi måtte overlate en bil til tyskerne for en tid, mens publikum stod på rutebilplassen og ventet på å komme avsted. Og nu har jeg lyst til å si at publikum under krigen, almindelig forståelsesfulle og de tok vanskelighetene med et utvilsomt humør. Hvis ikke publikum hadde det vært umulig for oss å gjennomføre vår opat.

Efter hvert som rutene blev innskrenket og andre transportmidler falt vekk, blev de rutebilene som gikk mer og mer overbelastet og til slutt fikk vi reiserasjoneringen. Den var absolutt nødvendig, men den som heldigvis nok så sent – først i november 1944 og den slutet i september 1945. Vi hadde fin-fin hjelp av våre myndigheter, det hendte jo svært ofte at vi overkrædet var benyttede, men takket være transportutvalget og veikontrakt blev så kan alltid ordnet.

Fortvilet situation.

Hvor mange vognar var det minste antall dere hadde i drift under krigen?

— 12, beregnet godsvogner. For jul 1943 var vi helt fortvilet. Da stod bussene våre på veiene – helt ødelagt og vi hadde ikke så sterke vognar at vi kunde få dem inn til verksted. Veikontrakt og verkstedene hjalp oss og vi greide også den situation. En annen vanskelighet som dukket opp var mangelen på veksel-penger og vi trykket derfor våre egne penger – små tegnelapper som gikk i ringe var til stor nytte. Søndagsrutene falt bort efter hvert, den siste tok slutt i begynnelsen av 1943.

— Det gikk bra med all den sløve forsendingen med bilene?

— Ja, vi spurte jo ikke hvad det var i pakken og takket være sjåførene og prispolitiet som viste sig meget forståelsesfulle, gikk det fint og varene kom frem.

Gjenopbygningen.

Meget tidlig under krigen var vi på det rene med at det ville bli et veldig behov for rutebiler når freden kom. Og vi kom tidlig i kontakt med leverandører og bestilte Volvo-busser og tungt byggeplass for karrosseriene på Hønefoss. Så fikk vi kontrakt 2. 3. og 4. så vi måtte oss på en sikre siden. Imidlertid kom det en

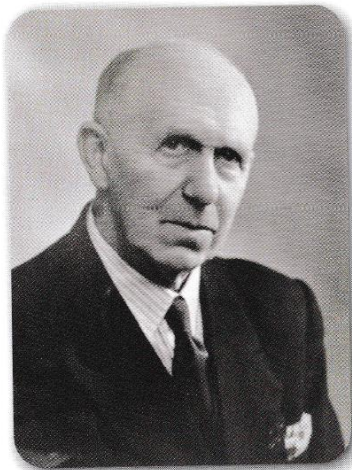
stede i veien. Det viste sig nemlig at nordmennene i den første handlingsfasen med Sverige hadde glemt rutebiler. Den første Volvo-bussen fikk vi i januar år og klorde den straks til Hønefoss. Imidlertid hadde firmaet deroppe fått ardeide for bilen så våre byggenumre blev anullert. Tiden gikk og intet blev gjort. I mars tok vi Volvo-bussene og klorde til Larvik, hvor karrosseriene nu er under bygning. Straks efter freden kom det en hel del lastebiler og vi kjøpte noen og satte gamle chassis på. Videre har vi overtatt en bil efter tyskerne. Tilvæsten er foreløbig 3 nye biler + 2 under bygning. Videre har vi sikret oss noen biler efter et tykk lager i Nord-Norge. Vi har kjøpt 10 av disse, men vi vet jo ikke om vi får dem alle. Til disse har vi tungen byggeplass. Hvis alt går efter beregningen vil vi i august måned nå opp til samme antall biler og samme utordning som vi hadde før krigen. For å hjelpe på situasjonen søkte og fikk vi en del svensk valuta og et par av styrets medlemmer var i Sverige og kjøpte nye og brukte reservedeler. Idag kjører selskapet 22 busser og 8 lastevogner.

Takktaler.

Ved middagen som blev innledet med at forsamlingen som bestod av ialt 39 personer sang to vers av UJA, vi elsker dette landet, ønsket formannen i styret, rutebileier Holt velkommen. Han gav i sin tale uttrykk for selskapets taknemmelighet overfor overingeniøren og byens bil-sakkyndige for den enestående innsats de hadde gjort for rutebilselskapet, transportmidlingen for forståelsesfull behandling og representanter for verkstedene for deres vurderlige hjelp i den vanskelige tiden. En ganske spesiell takk rettet taleren til selskapets sjåfører, som danner mellomledet mellom publikum og rutebileierne. De blev satt på en meget hård prøve og de bestod prøven.

Det blev holdt mange andre taler og den røde tråd i dem alle var hjelp og taknemmelighet for all hjelp som var ydet. Plassen tillater ikke noe referat av de mange gode momentare hvem der hadde ordet. Rutebileier Klemmetsby, overingeniør Larsen, transportchef Sigmund Bergan, sjåfør Thorvald Martinussen, rutebileier Karl Hansen, ekspedisør Borg, rutebileier H. O. Hansen og selskapets revisor Edgar Nielsen.

Vi ft.



Ludvig Holt, Farmand A/L sin formann fra 1939 til 1953. Foto: S R Klemmetsbys billedsamling

Ett av styrets medlemmer, rutebileier Brataas laget pressekonferanse i en krok av huset, mens de andre koset sig og her kan leserne selv få et lite innblikk i hvad krigen betydde for Farmand A/L:

Da krigen kom

– Allerede 3. september 1939 fikk vårt selskap beskjed om å redusere rutene med 40 pct., på grunn av bensinsituasjonen og fordi de militære beslagla så meget av den bensinen som var i landet. Men allerede 27. oktober samme år kom det melding om at tildelingen av bensin vilde bli noenlunde som før. Vi hadde det altså forholdsvis behagelig til 9. april. Aprildagene skapte naturligvis panikk hos oss også, og vi besluttet å stoppe all kjøring etter mørkets frembrudd. Vi drev på med evakuering av byens befolkning opover i landdistriktene og stillet også et par vogner til disposisjon for de norske militære. Den ene av disse vognene kom op i kamplinjen ved Norderhov og møtte der sin bane. Den andre blev ikke hentet slik som meningen var, så den fikk vi beholde. Det bør vel noteres av Farmand A/L da krigen kom rådet over en vognparkt på 41 rute- og 8 lastevogner. Tyskerne rekvirerte to vogner slik at vi nokså tidlig mistet tre rutevogner.

Drivstoffmangelen

I juni måned 1940 kom påbudet om overgang til generatorknott. 12. juni kjørte vi vår første knottbil. Vi fikk litt bensin helt til slutten av 1942, men så var det uigjenkallelig slutt på bensinen og vi gikk helt over til generatorkjøring. Dette skaffet oss naturligvis mange vanskeligheter, men vi vant heldigvis over dem. Vi satte i gang knott huggeri på Gravdal i Andebu med kunstig tørkeri, men en stund senere fikk vi knotten fra Shellselskapet. Da chefen her, Gunnar Fosser, blev satt fast i begynnelsen av 1944 måtte vi igjen skaffe oss knott selv. Vi fikk etterhvert gode knottforbindelser og hadde bra lagre slik at da aksjonen mot knottfabrikkene kom, berørte den ikke oss det ringeste. Vi hadde våre hemmelige lagre. Vi måtte jo ha trekull ved siden av og opprettet kontrakt med Treschow-Fritzøe, kjøpte tre trekullmiler og fikk trekull helt utenom rasjoneringen. Da krigen sluttet satt vi med ganske store lagre av knott og det meste av den er gått til Danmark.

Lagre av reservedeler

Da krigen kom hadde vi både nye og gamle biler. Vi regner en rutebils levetid til 5 år. For å holde det gående hadde vi i tide sikret oss betraktelige lagre av reservedeler som vi stasjonerte forskjellige steder. Dette hjalp oss godt særlig i

den tiden da det tok slutt med de importerte reservedeler og før nordmennene selv begynte å produsere slike. Likeledes hadde vi lagre av olje – skjulte lagre vel å merke, bl. a. lå det ikke lite borte i skauen hos mig.

Takk til publikum

Tyskerne rekvirerte ustanselig bilene våre med sjåffør til turer og det hendte svært ofte at vi måtte overlate en bil til tyskerne for en tid, mens publikum stod på rutebilstasjonen og ventet på å komme av sted. Og nu har jeg lyst til å gi publikum noen blomster. Folk var enestående under krigen, tålmodige, forståelsesfulle og de tok vanskelighetene med et ukuelig humør. Hvis ikke publikum hadde optrådt som det gjorde hadde det vært umulig for oss å gjennomføre vår oppgave.



Vedlageret på dette bildet kan jo tyde på at dette er fra tiden da Farmand laget egen knott til å kjøre bussene med – men vi kan ikke si det helt sikkert. Foto: S R Klemmetsbys billedsamling



Her fylles knott på en av bussene. Foto: S R Klemmetsbys billedsamling



Knottgenerator i drift på en av Farmand sine busser.
Foto: S R Klemmetsbys billedsamling

Efterhvert som rutene blev innskrenket og andre transportmidler falt vekk, blev de rutebilene som gikk mer og mer overbelastet og til slutt fikk vi reiserasjoneringen. Den var absolutt nødvendig, men den kom jo heldigvis nokså sent – først 1. november 1944 og den sluttet i september 1945. Vi hadde fin-fin hjelp av våre myndigheter, det hendte jo svært ofte at vi overskred vår bensinkvote, men takket være transportutvalget og veikontorchef blev sakan alltid ordnet.

Fortvilet situasjon

– Hvor mange vogner var det minste antall dere hadde i drift under krigen?

– 13, iberegnet godsvogner. For jul 1943 var vi helt fortvilet. Da stod bussene våre på veiene – helt ødelagt og vi hadde ikke så sterke vogner at vi kunde få dem inn til verksted. Veikontoret og verkstedene hjalp oss og vi greide også den situasjon. En annen vanskelighet som dukket op var mangelen på vekslepenger og vi trykket derfor våre egne penger – små tilgodelapper som virkelig var til stor nytte. Søndagsrutene falt bort efterhvert, den siste tok slutt i begynnelsen av 1943.

– Det gikk bra med all den ulovlige forsendingen med bilene?

– Ja, vi spurte jo ikke hva det var i pakkene og takket være sjåførene og prispolitiet som viste sig meget forståelsesfulle, gikk det fint og varene kom frem.

Gjenopbygningen

Meget tidlig under krigen var vi på det rene med at det vilde bli et veldig behov for rutebiler når freden kom. Og vi kom tidlig i kontakt med leverandører og bestilte Volvobusser og tinget byggeplass for karrosseriene på Hønefoss. Vi fikk byggenr. 2, 3 og 4 så vi følte oss på den sikre siden. Imidlertid kom det en slede i veien. Det viste sig nemlig at nordmenne i den første handelsavtalen med Sverige hadde glemt rutebiler. Den første Volvobussen fikk vi i januar i år og kjørte den straks til Hønefoss. Imidlertid hadde firmaet deroppe fått arbeide for staten så våre byggenumre blev annullert. Tiden gikk og intet blev gjort. I mars tok vi Volvobussene og kjørte til Larvik, hvor karrosseriene nu er under bygning. Straks efter freden kom det en hel del lastebiler hit og vi kjøpte noen og satte gamle «hus» på. Videre har vi overtatt en bil efter tyskerne. Tilveksten er foreløbig 3 nye biler + 2 under bygning. Videre har vi sikret oss noen biler efter et tysk lager i Nord-Norge. Vi har kjøpt 10 av disse, men vi vet jo ikke om vi får dem alle. Til disse har vi tinget byggeplass. Hvis alt går efter beregningen vil vi i august måned nå op til samme antall biler og samme ruteordning som vi hadde før krigen. For å hjelpe på situasjonen søkte vi og fikk vi en del svensk valuta og et par av styrets medlemmer var i Sverige og kjøpte nye og brukte reservedeler. I dag kjører selskapet 22 busser og 8 lastevogner.

Takketaler

Ved middagen som blev innledet med at forsamlingen som bestod av ialt 30 personer sang to vers av «Ja, vi elsker dette landet», ønsket formannen i styret, rutebileier Holt velkommen. Han gav i sin tale uttrykk for selskapets takknemlighet overfor overingeniøren og byens bilsakkyndige for den enestående innsats de hadde gjort for rutebilselskapet, transportformidlingen for forståelsesfull behandling og representantene for verkstedene for deres uvurderlige hjelp i den vanskelige tiden. En ganske spesiell takk rettet taleren til selskapets sjåfører, som danner mellemliddet mellom publikum og rutebileierne. De blev satt på en meget hård prøve og de bestod prøven.

Det blev holdt mange andre taler og den røde tråd i dem alle var uttrykk for takknemlighet for all hjelp som var ydet. Plassen tillater ikke noe referat av de mange både morsomme og gode taler – vi nevner bare hvem der hadde ordet: Rutebileier Klemmetsby, overingeniør Larsen, transportchef Siegwarth, disponent Ole F. Bergan, sjåfør Thorleif Martinsen, rutebileier Karl Hansen, ekspeditør Borg, rutebileier H. G. Hansen og selskapets revisor Edgar Nielsen. Vi-vi.

Etterord

Som man ser av denne artikkelen i Tønsbergs Blad, så er det tydelig at det hadde sine utfordringer å holde busstrafikken i gang under krigen i Tønsberg. Og det var sikkert like vanskelig for de mange andre selskapene som skulle gjøre det samme landet rundt. Og det hadde uten tvil vært interessant for Rutebils lesere å få innblikk i flere beretninger som denne – for dette er jo også en del av rutebilhistorien i Norge som bør tas vare på for ettertiden.

*Da det ble lite med
vekslepenger, trykket
Farmand sine egne i form
av disse tilgodelappene.
Foto: S R Klemmetsbys
billedsamling*



Det var godt med røyk når knottgeneratoren ble startet opp. Foto: S R Klemmetsbys billedsamling