

"Bullerbussen" – Sveriges första motoromnibus.



"Bullerbussen" på Drottninggatan.

Teckning av Oskar Anderson i Söndags-Nisse, 1899

Den motordrivna bussen gjorde sitt intåg på huvudstadens gator år 1899 och mycket talar för att Stockholm dessutom skulle vara den första stad i världen som haft trafik med motoromnibus. I juni månad samma år ingav ingenjör P. Qvarnström en ansökan till Överståthållarämbetet att få anställa provkörningar med en bensindriven automobilomnibus av Daimlers fabrikat, och därest ansökningsen blev beviljad, skulle vagnen trafikera Vasastaden—Rödbotorget.

Centralpolis-kommissarie C. Borg, tillstyrkte för sin del ansökningsen, man föreslog bl. a. att "till förare å dessa vagnar godkännas och antagas endast sådana personer som ha uppnått 30 år, ha god frejd, vitsord om nykterhet, betydelse om att minst i två år ha varit anställd såsom putsare vid större järnverk eller minst ett år såsom eldare å lokomotiv eller på egen hand skött ångmaskin under ett år, eller ock att minst två år ha varit såsom eldare å ångfartyg och som dessutom kunna förete bevis om kunskap om auto-

mobilmotorn och därtill hörande maskineriers skötande."

Sedan Ö. Ä. beviljat koncession för bussen företogs en hel del provfärder i stadens omgivningar och dessa utföllo till fackmännens tillfredsställelse. Särskilt blev man fraprerad av med vilken lätthet den tunga vagnen manövrerades.

Bussen debuterade den 12 juli på sträckan Vasastaden (hörnet av Observatorie- och Upplandsgatorna)—Rödbotorget. Trafiken pågick från kl. 8 på morgonen till 10 på kvällen och enkel färd kostade 15 öre. En representant för pressen, som medföljt på den första turen, anmärkte emellertid: "Den bullrar mycket. Att konversera inne i kupén är en konst som fordrar starka lungor. Kan ej detta avhjälpas?"

Folkhumorn döpte snart den otympliga vagnen till Bullerbussen och dess framfart framförallt på Drottninggatan framkallade vilda protester från husägarna. Marken darrade då den nära fem ton tunga kolossen rullade fram på sina stora järnhjul och skakningen var så kraftig att stora sprickor uppstodo på husen. Husägarnas protester mot sprickorna och hyresgästernas protester mot det kraftiga bullret gjorde, att bussen redan efter några veckors trafik nedlade sin verksamhet. Passagerarefrekvensen sjönk också kraftigt, sedan den första nyfikenheten blivit stillad. Flera hästecipage råkade även i sken när de mötte vidundret och många allvarliga olyckstillbud inträffade.

Enligt notis i pressen återsändes omnibussen till den tyska bilfabriken, när den endast varit förhyrd för viss tid. Enligt andra — tyvärr okontrollerade uppgifter — såldes den till Liljeholmens stearinljusfabrik, där den byggdes om till lastvagn, vilken vagn i sin tur uppges ha varit Sveriges första motordrivna lastvagn.

I skämtpressen figurerade bullerbussen ganska ofta och här följer några brottstycken ur Söndags-Nisse för år 1899. "Drottninggatans skräck, droshästarnas spöke — den s. k. Benzinvälten. Hur länge skall det fortsätta?" — "En ny förening har i dagarna bildats. Föreningens syfte är att rödja den bekanta Benzinvälten ur vägen". — "Automobilvälten snuddade i går vid huset N:o 42 Drottninggatan. En äldre dam i fjärde våningen, som bredde sig en smörgås, gör det aldrig mer och handelsbiträdet Olsson hos Karlsson på nedre botten, som händelsevis hade sin hand i kassalådan, förlorade 3 fingrar och 2 kronor, som annars varit hans."