

Hvorfor heter det "Klæburuta"?

Litt om busstrafikken i Klæbu før krigen

Av Per Ulseth



GRUNNLEGGEREN
Arnt Krokum
disponent 1923–1934



Olav Krokum
disponent 1934–1960



Margrethe Krokum
disponent og styreformann
1960 - 1985

Min far, Martin Ulseth (1895 – 1981), var den første sjåføren på Klæburuta. Det forklarer kanskje min spesielle interesse for selskapets historie og utvikling.

Den første som startet rutebilkjøring Klæbu – Heimdal – Trondheim var Klaus Brøttem. I 1914 etablerte han et selskap sammen med Nils Høiseth fra Heimdal som kjørte buss i korrespondanse med båttrafikken på Selbusjøen. Turen fra Brøttem til Heimdal tok den gangen ca en time, men det må legges til at det på den strekningen var 16 grunder som måtte åpnes og lukkes for hver passering. Den første klæbyggen som fikk sertifikat for bilkjøring var visstnok Ole K Mosve. Han kjørte en

tid for Brøttem og Høiseth, men det fortelles at han mistet lysten på bilkjøring etter at han en dag var så uheldig å havne med bilen i gjødselskjelleren på Brøttem gård. Denne ruten ble visstnok lagt ned i 1916.

I 1917 fikk Ricard Schei konsesjon på rutekjøring Brøttem – Trondheim, men på grunn av krigen ble det ingen kjøring før i 1919. Schei sluttet rutekjøringen i 1923, men allerede året etter overtok "Vinjes bilruter", som kjørte i fast rute Brøttem – Trondheim, fortsatt i korrespondanse med båttrafikken på Selbusjøen, helt til Klæburuta overtok denne kjøringen i 1940.

Etableringen av Klæburuta

Klæburutas "far" var Arnt O. Krokum (født 1873 – død 1934) som overtok gården Krokum i 1903. Han var en mann med mange interesser. Foruten å være en driftig bonde på den store gården, var han en av de få gårdbrukere i Klæbu som investerte i egen høypresse, eget sagbruk og egen kvern. Som om ikke dette var nok gikk han i 1923 til innkjøp av en Ford lastebil som han fikk påbygd eget tak og trebenker, med plass til 13 passasjerer. Denne (bussen) gikk i fast rute Klæbu – Trondheim tre ganger i uka. De som bodde langs ruta syntes dette var storveis.

Det var noe annet enn å skrangle til byen med hest og vogn. I følge min far manglet det aldri på passasjerer. Hvis det ikke var sitteplasser i bussen, sto folk i midtgangen, eller de satt på forskjermene eller sto på stighbrettene!

Fra upålitelig hold påstås det at når det ble for galt ropte Forden "au-au" og viftet med skjermene. Forfjærene røk til stadighet, og motoren måtte også skiftes etter en tid. Forden fikk oppleve bare en sesong før den ble solgt til handelsmann Lonmo på Bjørkmyr, der den i mange år gjorde tjeneste som varebil.

Våren 1924 kjøpte Krokum en Dodge lastebil. Den ble bygd om til passasjertrafikk. Den tok 15 passasjerer, var utstyrt med stoppede skinnseter og hadde til og med gardiner for vinduene. Den ble i sin tid betegnet som byens flotteste rutebil. Den første tida ble det kjørt tre ganger i uka, men trafikken økte og i 1927 kjørte man to ganger daglig. Det skulle vise seg at trafikken bare økte og Krokum måtte investere i enda en ny buss. Denne gang ble det en "Kissel", et bilmerke som jeg aldri har hørt snakk om, verken før eller siden. Den hadde til og med setene i kjøreretningen.

Det var en usedvanlig pen bil å se på. Allerede i 1930 var de to bussene som fremdeles gikk i trafikk, modne for utskiftning. De var både gammeldagse og nedslitte. Krokum gikk da til anskaffelse av en "Reo" rutebil med plass til 21 passasjerer.

Denne bussen kostet i 1930 ca kr 17 000,-, en svimlende sum etter datidens kroneverdi – men så var det også en av de flotteste bussene som kjørte rundt i Trondheims gater. I 1932 kjøpte Krokum nok en buss av samme merke, til kr 13 000,-. Selv om jeg både kjørte den bussen og foretok mange

reparasjoner av den, er jeg ikke sikker på hvor mange sitteplasser den hadde. Den gikk senere bare under navnet "Litjreoen". Dette var ikke fordi den var mindre enn den første, men fordi den var liten i forhold til den tredje av samme merke

som senere ble innkjøpt, en såkalt "Bulldog" modell 1935. Motoren var innebygd i selve kupéen og sto ved siden av sjåførstolen. Denne bussen gikk bare under navnet "reobulldogen" og kostet den gangen kroner 15 000,-. Bussen ble utbygd i Kristiansand hos brødrene Repstad karosserifabrikk. Min far og Olav Krokum var i Kristiansand og hentet den, og turen er i regnskapet utgiftsført med kr 150,-.



Klæburutas første sjåfør: Martin Ulseth

Grunnleggeren dør

Arnt Krokum døde plutselig i 1934, 61 år gammel. Han etterlot seg barna Karl (født 1903), Ingeborg (f 1906) og Olav (f 1915). Det er lett å tenke seg at mange problemer dukket opp i en slik situasjon, når en person med så mange baller i luften plutselig var borte. Resultatet ble som det syntes mest naturlig den gang; eldstemann Karl tok over gårdsbruket, mens 19-åringen Olav tok over Klæburuta.

I mai 1935 overtok han rutebildriften. Ungguttene Olav viste seg å være en svært så driftig kar. Under hans ledelse vokste selskapet sterkt. Allerede i 1936 startet han med rutebilkjøring også fra Eklesbakken – Bratsberg og til Espåsen ved Jonsvannet, med to daglige turer. I 1937 kjøpte han enda en ny buss, denne gang en "International", også denne en såkalt bulldog. Denne bussen kostet kr 14 000,-.

Garasje på Lysklett

Den første sjåføren var som tidligere nevnt min far Martin Ulseth, og det var vel naturlig at bussen ble

stasjonert i nærheten av der føreren bodde. Det ble derfor bygget garasje for en bil heime hos oss på Sanda, der golfbanen er i dag. Jeg mener at den en gang i slutten av 20-åra ble flyttet til Lysklettflåtten. Her ble senere bygget et garasjeanlegg som hadde plass for flere busser, samt bensinpumpe med nedgravd jordtank og med håndpumpe.

Heime hos oss drev min far den gangen bilverksted i et rom i den ene enden av låven, men der var det ikke plass for en buss. Derfor måtte alle reparasjoner på bussene skje i garasjeanlegget på Lysklett. Jeg var helt fra guttedagene med min far på verkstedet, og vi foretok absolutt alle reparasjoner på bussene, så fremt det ikke krevde spesialutstyr. Når det var aktuelt med motorboring, sliping av kromtapp, retting av ventiler eller andre ting som krevde spesialutstyr, var det A/S Sylindersevice i Trondheim som var redningen.

Dette var ting som måtte gjøres ganske ofte den gangen. Jeg minnes godt at i motoren på en av Reo-bussene måtte vi bore ut og sette inn foringer i sylindrene, da det ikke var mer gods igjen å bore ut. Den var sikkert boret minst to ganger før, kanskje tre. Dette er ting det er helt slutt med i dag. Godset er vel mer slitesterkt, og motoroljen er av bedre kvalitet.

Et minne fra slutten av 30-åra

Turkjøring har vært en del av Klæburutas virksomhet helt fra starten av. Jeg tenker tilbake på en kveld rundt St.Hans-tider, like før krigen. Kolbjørn Trangrud var nettopp tilsatt som gartner på Klæbu Pleiehjem, og han var en av de få her i Klæbu som var eier av motorsykkel. Han hadde et svært beist av merket "Henderson". Han var hos oss denne kvelden for å få hjelp til reparasjon av et eller annet da telefonen plutselig ringte.

Det var Magnar Lundemo, som den gang var fast sjåfør på Klæburuta. Han sto på Verdalsøra, med bussen full av folk, og hadde fått motorstopp. Han kunne ikke si noe sikkert om hva som hadde skjedd, men han trodde det var topp-pakningen som var røket. Han kjørte da med den såkalte "litj-reon", mens Reo-bulldogen var parkert i garasjen på Lysklett etter dagens siste tur. Vi hadde bare en ting å gjøre; vi gikk opp til garasjen og rasket med oss noen brukte topp-pakninger, det mest nødvendige av verktøy og satte kursen nordover. Jeg kan huske

en kommentar fra far på turen innover:

"Den e nå stor nok den her bussen ja, i svingan opp Gevingåsen."

Det skulle vise seg at diagnosen som Magnar stilte var riktig. Det var lyse sommernatt og vi rigget oss til på en bensinstasjon der og gikk i gang med å demontere motoren. Etter mye strev fikk vi endelig av topplokket. Reoen hadde en såkalt sideventil-motor, hvor boltene satt igjen i blokka, og det kunne av og til være vanskelig å få av topplokket på motoren. Vi rakk i alle fall å få skiftet topp-pakning om natta, og komme tilbake til Trondheim når byen igjen begynte å våkne til liv.

Det er en ting jeg husker veldig godt fra den turen. Vi hadde selskap hele natta av en politimann. Var det virkelig politivakt hele døgnet på Verdalsøra i slutten av 30-åra?

Vinter- og sommerrute

Jeg kan huske at det den gangen var en såkalt vinterrute og en sommerrute. Jeg vet ikke hvorfor, men det hadde i alle fall ingen ting med kjøring av skolebarn å gjøre.....Her i Klæbu husker jeg en bestemt ting som var annerledes i sommermånedene. Bussen snudde ikke i Haugdalen, men kjørte opp til Eidstutrø. Det vil si der gammelvegen ned til Svean og Ståggåvegen møtes. Dette var sikkert kjærkomment for folk som bodde ved Selbusjøen, da de kunne gå over Ståggån og ta bussen derfra, i stedet for å gå helt til Haugdalen, som var endestasjon resten av året.

At ikke bussen kjørte dit om vinteren er lett å forstå for den som husker Haugdalsvegen og Husbybakkan i gammel utgave. I henhold til bilruten Trondheim – Klæbu for 1935 gikk bussen hele fem ganger pr. dag.

Krigsutbruddet våren 1940

Jeg kan fremdeles huske veldig godt den 9.april 1940. Jeg ser fortsatt for meg de grå transportflyene som fløy ganske lavt over oss, noen med retning Jonsvannet, hvor de landet på isen og noen andre som gikk ned på Lade. Men kaoset som fulgte de nærmeste dagene hadde vi liten anelse om. Trondheim by var allerede inntatt av tyske tropper, og de mest hårreisende rykter var i omløp. Engelske fly og tropper var angivelig like rundt hjørnet, og byen skulle befries i løpet av kort tid. Hjørnet av Prinsens

Bilrute: 3. Trondhjem - Klæbu		Lengde 18 km.	
Tillatelse ifølge motorvognlovens § 21 er gitt av Sør-Trøndelag		lykesveistyre den 9. april 1927 for tidsrummet 1927 - 1929.	
til Arnt Krokum		, adresse Klæbu	
1. Ruteordning (Ruteidene skal nøie overholdes):		3. Vognføreren skal før avgangen fra rutens endepunkt	
1. tur søndag og onsdag		bevise sig om at alle vognens apparater, særlig bremsesystemet, er i foretatt vedlikehold og virker godt. Han er forpliktet til å være absolutt edru og til å vise tilbørlig forsiktighet under kjøring.	
2. tur lørdag		7. Overtredelse av nærværende bestemmelser kan meldes til politiet eller til overingeniøren for veivesenet i Sør-Trøndelag	
2. Takster: a) personer 10 öre pr. km.		lyke, adresse Trondhjem	
b) gods		Veikontoret i Sør-Trøndelag den 4. juni 1927	
3. Største tillatte antall passasjerer 15 voksne personer. To personer under 12 år regnes lik en voksen.		Arnt Krokum	
4. Største tillatte belastning: Av passasjerer, reisetøi og gods			
sammen 1050 kg.			
5. Største tillatte kjørehastighet 35 km. pr. time.			

Offentlige tillatelser måtte en ha også i 1927.

gate og Dronningens gate, det såkalte Eggen-hjørnet, var det mest sentrale strøket for klæbyggen når de var i byen, for det var der Klæburuta hadde sin endestasjon.

Jeg var heldigvis heime i Klæbu, men for de stakkars bussjåførene som skulle få alt folket ut av byen på kortest mulig tid, var det sikkert ingen spøk. Olav Krokum var selv midt oppe i det, og han hadde en egen evne til å gjenfortelle forskjellige episoder på en slik måte at vi måtte le, tross alvoret. Når pågangen var på det største av folk som skulle evakuere, kom det en frue av det finere slaget og trengte seg fram. Hun spurte om han kunne ta med pianoet hennes på bussen, for som hun sa:

-Jeg vil ikke at pianoet mitt skal bombes!

Montering av generator

Det ble etter hvert tilnærmet normale forhold, hvor vi vennet oss til at det var mangel på nesten alt. Driften av Klæburuta ble ikke lettere. Det var vanskelig å få kjøpt nye busser, og de tre bussene Krokum hadde til disposisjon i 1940 hadde allerede gått langt og var modne for utskiftning. Det største problemet for alle som drev med transport den gangen var mangel på drivstoff.

Her fantes bare en løsning, og det var å montere såkalte gassgeneratorer på bilene. Her hadde man valget: Man kunne satse på å fyre med ved eller trekull. De aller fleste monterte vedgenerator. Så vidt jeg husker var det bare noen få personbiler som satset på å fyre med trekull. Bussene i Klæbu fikk så vidt jeg vet montert vedgeneratorer av merket

"Imbert". Det var også en annen type av merket "Strømmen". Begge typer var norskprodusert.

Gass produsert med vedfyring viste seg å være en brukbar nødløsning. Tørr olderved kappet i småbiter ga den beste trekk-kraften. Dette medførte selvfølgelig et enormt merarbeid både for sjåføren, og spesielt for servicefolkene som til enhver tid måtte holde anlegget rent og i orden. Jeg var selv sjåfør på en lastebil med generator i vel et år, så dette har jeg erfart.

Da Krokum overtok ruta Brøttem - Heimdal - Trondheim i 1940 ble Erling Vindspol tilsatt som sjåfør. Han bodde på Brøttem og kjørte til å begynne med bare én tur-retur Brøttem-Trondheim pr. dag. Han kjørte med den såkalte Reo-bulldogen.

Leie av lokaler i Turistgarasjen

Selbyggen Ola Eidem var vel den egentlige pioneren når det gjelder busstrafikken i Trondheims-området. Han startet opp med én buss allerede i 1921. Den tok 13 passasjerer og fikk fort navnet "Rist meg hjem". Han investerte etter hvert i flere busser og selskapet tok etter en tid navnet "Autobuss". Han bygde da et svært og moderne verksted og garasjeanlegg øverst i Elgesetergata, der hvor Rema 1000 holder til i dag. Her fikk Krokum leie verkstedlokaler noen år. Far og jeg hadde fremdeles alle reparasjoner på Klæbubussene, og alt ble mye enklere ved å være i byen, spesielt når det gjaldt å skaffe deler og tilgang til spesialutstyr.

Far var den gang relativt godt kjent hos de fleste bilforhandlere i Trondheim, og spesielt hos Lars



Bussene som Klæburuta hadde til disposisjon ved krigsutbruddet i 1940 med sjåfører. Fra venstre Gunnar Iversen, Erling Windspol og Andreas Krokkbakken.

Jakobsen, som drev salg av bildeler i et kjellerlokale i Jomfrugata. Hvis han ikke kunne skaffe delene, var det nesten bare å gi opp. Far og sønn Kleveland arbeidet den gangen på verkstedet hos Autobuss. Johan Kleveland og jeg var av samme årgang og vi ble etter hvert veldig godt kjent. Han var den gangen regnet som den største ekspert i Trondheim på dieselmotorer. Han startet senere verksted sammen med sin bror på Lade. Det fikk navnet "Klevediesel".

For uten Autobuss som til vanlig gikk under navnet "Ringruten", som kjørte bare innen byens grenser, var det i 40- og 50-åra flere buss-selskaper som trafikkerte til og fra Trondheim. I tillegg til Klæburuta husker jeg for eksempel Bynesruta, Jonsvannsruta med Melby som disponent, Fossesruturuta, med Skar og Bjerkan som eiere, Hemne og Vinje Billag og ikke minst Orkdalsbussen og de blå statsbanebussene som trafikkerte Selbu og Tydal.

Siste turen med Gråmerra

Krokum kjøpte i løpet av krigsåra to godt brukte busser. Den ene var en "Hesselmann". Det var en Volvo med dieselmotor, som måtte startes på bensin. Den bussen hadde tidligere gått i den såkalte ringruten. Den andre var en Opel blitz, som visstnok hadde tilhørt Vinjes bilruter. Opelen var lakkert i en gråfarge, og gikk bare under navnet "Gråmerra".

Jeg er ganske sikker på at navnet var lansert av Krokum selv, da de hjemme på Krokum hadde ei merr som var musgrå av farge. Sommeren 1946 hadde

Orkla- og Gauldal Sangerforbund stevne på Ranheim. Jeg var den gangen formann i det ny-startede Klæbu Mannskor, og vi var påmeldt til å skulle delta på stevnet. Jeg så det ikke som noe problem for koret å komme dit, da jeg følte meg sikker på at Olav Krokum og Klæburuta hadde en buss disponibel til å ta den korte turen.

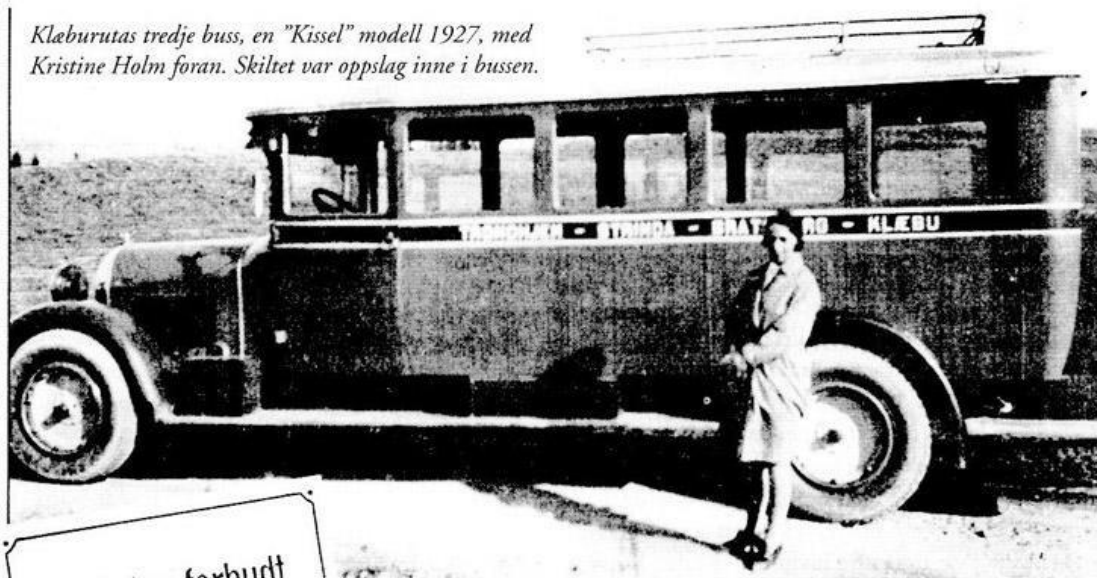
Det skulle vise seg at akkurat da var de fire bussene som det fortsatt var forsvarlig å kjøre opptatt med andre oppdrag. Jeg var den gangen den eneste av kormedlemmene som hadde førerkort, og Olav mente han hadde en løsning på problemet:

-Gråmerra står fremdeles i garasjen ved Lysklett, så hvis du vil kjøre, så tror jeg den klarer turen til Ranheim.

Jeg hadde ganske god kjennskap til dette monsteret, så jeg var veldig skeptisk. At det nesten ikke fantes bremses var selvsagt ille nok, men at nesten alle dekk var blankslitte var nesten mer bekymringsfullt. Jeg tok i alle fall sjansen. Jeg gikk opp til garasjen tidlig på morgenen og fikk etter noen forberedelser endelig start på merra. Jeg kjørte en runde rundt i bygda og samlet sammen sangere, og satte kursen mot Ranheim. Vi måtte først innom Frostaveien nr 5 i Trondheim for å hente dirigenten, Trygve Daniel Olsen, før vi kunne innta Ranheim. Oppmøteplassen var så vidt jeg husker på Idrettsplassen, men da vi var kommet nesten helt ned Ranheimslia eksploderte dekket på det ene hjulet.

Vi hadde da bare en ting å gjøre; ta med oss effektene våre og kute mot oppstillingsplassen for å rekke å bli med på oppmarsjen. Der fikk jeg tak i en

Klæburutas tredje buss, en "Kissel" modell 1927, med Kristine Holm foran. Skiltet var oppslag inne i bussen.



Spytning forbudt

av sjåførene på Bynsruta som lovte å gi beskjed til noen av Klæbusjåførene om bussen som hadde punktert, og at vi måtte hentes om kvelden. Alt gikk så vidt jeg husker i orden, og jeg mener bestemt at dette var siste turen med Gråmerra.

Klæburuta blir AS

I 1948, altså etter 25 års virksomhet, gikk det som til da hadde vært Krokums bilruter over til å bli aksjeselskap. Sammenslutningen skjedde mellom Olav Krokum, Ole Grav og Ingvald Aune. De to sistnevnte hadde den gang konsesjon på mel- og godstrafikk Klæbu – Trondheim. Selskapet hadde så vidt meg bekjent i alle år drevet godt, og i alle fall fram til da uten noen tilskudd av noen art. I 1950 ble det også av Klæburuta igangsatt en ringrute i Tiller og i 1954 ble garasje og verksted bygget i Holtermannsveien 63. De fleste både mindre og større private buss-

selskaper som tidligere trafikkerte Trondheim er for lengst fusjonert og går i dag under navnet "Team Trafikk", som i det vesentlige eies av Nettbuss. Det som i dag er Klæburutas hovedoppdrag er kanskje flybusskjøringa, med flere turer Trondheim – Værnes pr. time, i tillegg til en masse turkjøring i både inn- og utland.

Klæburuta kan i år se tilbake på 85 års sammenhengende virksomhet. Når en ser tilbake på de årene selskapet har eksistert, må en bare konstatere en enorm utvikling. Mange ting er skjedd siden Arnt Krokums første Ford i 1923 og fram til i dag. Ved selskapets 50-årsjubileum i 1973 hadde det 32 busser og ca 50 ansatte, mens det i dag er 82 ansatte på heltid og 50 på deltid. Selskapet eier i dag 48 busser, samtlige av merket Volvo.

Omsetningen samlet var i 1972 på 5, 1 millioner, mens det for siste år var på nærmere 100 millioner. Det sier mye om den økonomiske utviklingen i samfunnet, men også noe om et godt drevet selskap. Jeg tviler på at gamle Arnt Krokum hadde sett for seg en slik utvikling.

Mye av det jeg har skrevet går på "slik jeg husker det". Jeg må således ta forbehold om at enkelte ting kan være feil. Det som har skjedd de siste 30-40 åra er det andre som har bedre oversikt over enn jeg. Dette er en del av Klæbus historie. Det er mitt håp at buss-selskapets historie en gang kommer ut mellom to permer.