

Etablering av busstransport i Eidsberg etter krigen

Rutebiltrafikken

Intervju med Hans Weiby, f. 1926

Hans Weiby har vært sjåfør for Eidsberg Bilruter/Indre Østfold Bilruter til han ble 71 år. Han begynte å kjøre i 1958. Han kjørte også litt for Felleskjøpet i tillegg. Han var kjent for melkeruta som ble kalt «Sagene ring», og for sitt gode humør og artige kommentarer.

Eidsberg Bilruter ble etablert 1948 av Knut Herland, Ivar Gjulem, Kåre Hvalstrand og Knut Berg. Navnet på de første sjåførene var Karsten Berger, Arne Revhaug, Knut Berg, Karsten Løken og Hroar Krog. Arne Revhaug kjørte en del for selskapet før han begynte å kjøre slakt. Brødrene Holt fra Rakkestad hadde også eget firma, og dette gikk senere inn i Østfold Bilruter. Videre ble Indre Østfold Bilruter etablert 1958 av brødrene Karlsrud, Trygve Grefslie samt Harald og Josef Holt. Eidsberg Bilruter kom inn i denne sammenslåingen i 1961. Etter sammenslåingen bygde de eget bilverksted på Måsan i Smedgata.

Det første styret i Indre Østfold Bilruter besto av: Overinspektør ved NSB Birger Knutsen, Gunnar Teige og Knut Herland.

Garasjene for Eidsberg Bilruter lå bak Bøler og Mobergs verksted på Måsan. Materiellet besto av en Volvo nesebil, en Chevrolet nesebil og to Volvoer som var butte og høyrestyrte.

Seteantallet på de minste var 27, og på de andre var det 37 sitteplasser. De to nesebilene brukte bensin, og de to butte brukte diesel. I 1961 hadde de to busser,

en med og en uten servostyring. Bussene var tunge å manøvrere.

En gang jeg kjørte til Oslo røk ser-vostyringa. Da ble bussen vanskelig å manøvrere. Da måtte jeg ta tida til hjelp



Hans Weiby

En historie

I 1948 skulle bilrutene kjøre Eidsberg Bondelag på stevne til Voss. Da var den ene bussen helt ny. Det var kjøreforbud for buss i helgene på grunn av smale veier. Bussen var uheldig og møtte en lastebil. En av passasjerene, Pettersen på Lislerud, sa til sjåføren at han syntes han kjørte for nærme.



Melkeruten til Kåre Hvalstrand. Legg merke til logoen til Eidsberg Bilruter (E.B.) .

Sjåføren svarte at «det er luft imellom». Så ble hele siden på bussen skrellet av. «Er det luft imellom nå?», sa passasjeren da. Sjåføren, som var Harald Berg, var god til å snakke for seg, og klarte å få skylda over på møtende bil! Kjøreoppdragene var i første rekke å frakte arbeidere til Askim Gummivarefabrikk. Bussen startet om morgenen kl. 06.00, og gikk om Eidsberg stasjon, ut om Trømborg, Åsgård og ned til Frydenlundkrysset og deretter til Askim. Bussene returnerte fra Askim, tok med elever og kjørte skolerutene til Mysen. Elevene gikk på Middelskolen, Handelskolen og "Den Høgre skole"). Rekkefølgen på ettermiddagen var motsatt av morgenkjøringen, først ble skoleelevene hentet, så ble folkene fra fabrikk hentet og kjørt hjem.

En buss som gikk ut fra Mysen kjørte elever til Framhaldskolen på Åsgård i Trømborg, der lærer Haugerud var. Bussen kjørte over Slitu, nedom Eidsberg kirke og opp til Folkenborg. Så videre ut til Ekhaugen i Trømborg og så til Åsgård. Turen tok godt og vel en time.

Det var også en del turoppdrag, særlig om sommeren. Det var dagsturer med skoleelever. Alle skolene skulle ha tur, gjerne til Eidsvoll, Aulestad og Lillehammer. Elever som gikk på videregående dro både til Trondheim og Gøteborg.

Det ble i tillegg kjørt folk til gudstjenester i de forskjellige kirkene i kommunen.



Slik kunne det også gå på de smale veiene rundt i Norge på 1950-tallet.

Idrettslagene brukte også bussene hver helg. Eidsbergingene kjørte Eidsberg Idrettslag. Dette var hver helg om sommeren. Som betaling for ekstra helgekjøring fikk sjåføren kr 10. Sjåførene fikk ellers lønning hver uke. Sammenlignet med industriarbeiderne i Askim tjente de noe mindre. Etter hvert fikk sjåførene kvelds- og helgetillegg. Når Weiby skulle på jobb kjørte han bil til Mysen. Noen ganger kjørte han moped. På vinterstid måtte han ofte komme en time tidligere for å legge på kjettinger. Bussene hadde to eksosrør. Et til å varme opp bussen innvendig, og et hvor eksosen gikk ut i det fri. Når det var kaldt gikk eksosen bare igjennom det røret som gikk inn i bussen. Det ble satt inn en plugg bak for å tette det andre røret. Dette førte til at det ble veldig varmt i bussen, og det ble vanskelig å puste. Hvis man satte

beina på røret luktet det svidd. På frontrutene ble det brukt glyserin, en slags avisningsvæske, som det luktet sprit av. Dette var ikke av det beste middelet. I 1961 kostet det kr 3,75 å kjøre fra Mysen til Ski. Til Oslo kostet det kr 5,00. Til Spydeberg kostet det kr 2,00. En kjøretur til Oslo tok omtrent en og en halv time. Farten var rundt 70 km/t. På det meste 80 km/t. De hadde også avtale om å kjøre ekstra bussrute fra Mysen til Askim kino. Der det var nyere kino og bedre filmer, og kinobilletten kostet kr 2,50. Det var Stokkebækk, en meget bestemt herremann, som satt i kiosken. Bussen startet ved Dingtorp og kjørte til Askim. De som var med bussen fikk billettene overlevert der og slapp dermed å stå i kinokø. Da kinoen var slutt returnerte bussen samme vei tilbake. Både i Trøgstad og Skiptvet hadde de det samme rute-

opplegget til kino.
Kjørehell forekom sjelden. Weiby har aldri vært utsatt for eller innblandet i noen uhell.

Gummifolk på Lekum

I 1954 var det ekstremt mye snø. Det kom en buss med folk til Askim Gummivarefabrikk, og denne endte i renna i krysset ved Eidsberg kirke. Bussen kom ikke opp, og det endte med at de gikk til Lekum gård og gikk inn i fjøset til Morten Hansen, som drev og melket. Der kunne de varme seg, frem til en ny buss kom fra Rakkestad. Det var første gang det hadde vært «gummifolk» i fjøset på Lekum. Etter hvert ble det mye melkerutekjøring over Eidsberg og Trømborg. Kjøringa startet vanligvis halv åtte om morgenen Hakon Koht-Norbye på Skaltorp var den første leverandøren på ruta. Bilen kom ikke under brua ved Eidsberg stasjon, så den kjørte om Tokerud, og til Heia. Kjørte så til Westerbykrysset og om Rånås-gårdene, Finstadsbogen mot Glørud-krysset og videre ut på Trømborgveien, til Mysen gamle meieri. Det var levering hver dag. Ved meieriet var det trangt, fordi det var en del som også kjørte hit med hest. Mandagene var det to høyder, med lemmer mellom spanna. Spanna holdt 50 liter. På planet uten lem var det plass til omtrent 60, og med lem var det plass til 80-90 spanna. Det var mange som ville sende med noe med melkeruta til Mysen. I tillegg måtte sjåførene gjøre ærend på Mysen Det var vanlig at sjåføren la ut for det de kjøpte for folk. Gjulem som kjørte melkeruta til Oslo skrev aldri huskelapp. Man får god

hukommelse av å kjøre melkeruta, ifølge Hans Weiby!

Melka ble kjørt til det gamle meieriet på Mysen. Dette lå på Sagtomta. Det ble bygd et nytt meieri her på midten av 60-tallet. Dette var i drift inntil det nye meieriet ble bygd på Brennemoen. På det gamle meieriet var det ingen avlessingsrampe, men dette ble bedre på det nye. Det kunne være tungt å løfte spanna fra bukk til bil.

Tomspanna ble dampet og vasket på Mysen. Kunsten var å få stablet dem i riktig rekkefølge for avlesning. Melkeruta tok en times tid, og på den kalde årstiden måtte spanna dekkes til med presenning, så ikke melka skulle fryse underveis. Karsten Løken kjørte en gang da melkebukken manglet på Fundingsrud. De hadde lagt en lem der i stedet. Løken skrev en lapp om at den nye bukken var i det i laveste laget!

Hans Weiby roser alle medarbeiderne og den gode ledelsen for god service og tillit til busselskapet. Dette la grunnlag for at alle som benyttet seg av bussrutene var meget fornøyde med tilbudet.

*Intervjuet av
Torger A Ga rseg i 2008*