

## Ang busschaufförsuniform. Henric Tungström 2013-02-28

Här kommer några rader om klädsel för chaufförerna på Bohmans buss under 1920-talet. Mina slutsatser har ingen grund i något skriftligt reglemente och jag har inte heller hittat något som talar för att ett sådant funnits. De bestämmelser som fanns verkar ha varit en policy eller önskan från bolaget eller, kanske mest troligt, från K-E Bohman själv. Slutsatserna kommer i stället från muntliga och skriftliga källor, föremål och fotografier.

### Bohmans buss, en kort historik.

Karl Elving Bohman är mannen bakom Bohmans buss. Han föddes i Småland och kom till Östersund första gången 1912. Han hade tidigt kommit i kontakt med nymodigheten bilen och hade genomgått utbildning vid Skånbergs motortekniska skola i Stockholm och kom därefter att arbeta som montör och chaufför. Det var också i egenskap av chaufför han kom till Jämtland där han förutom chaufförssysslan under åren 1916-1918 startade en mindre reparationsverkstad och 1920 fick han även tillstånd att köra taxi i Östersund.

Rörelsen utvecklades och kom snart att innefatta trafik både med bil, lastbil och buss.

Bohmans första buss trafikerade sträckan Östersund- Brunflo. År 1922 var det så dags för den första stadstrafiken med buss i och med att man den 1 november med 2 st egenhändigt på varsin Ford byggda bussar började köra på sträckan Odensvik- Stora torget- Öhnet.

Hållplatsen Odensvik låg på Brunflövägen vid Odensvikvägen och hållplats Öhnet låg vid vaktstugan vid infarten till Frösö sjukhus.

Kommande år rullar det på med fler linjer, fler chaufförer och fler bussar fram till 1930-talets slut då stadstrafiken övertogs av Sandström & Ljungqvist.

### Uniform

Att bära uniform eller uniform klädsel är ofta ett sätt att visa samhörighet och tillhörighet till en viss organisation. Uniformen är ett uttryck för stolthet inför nämnda organisation, yrket eller företeelsen.

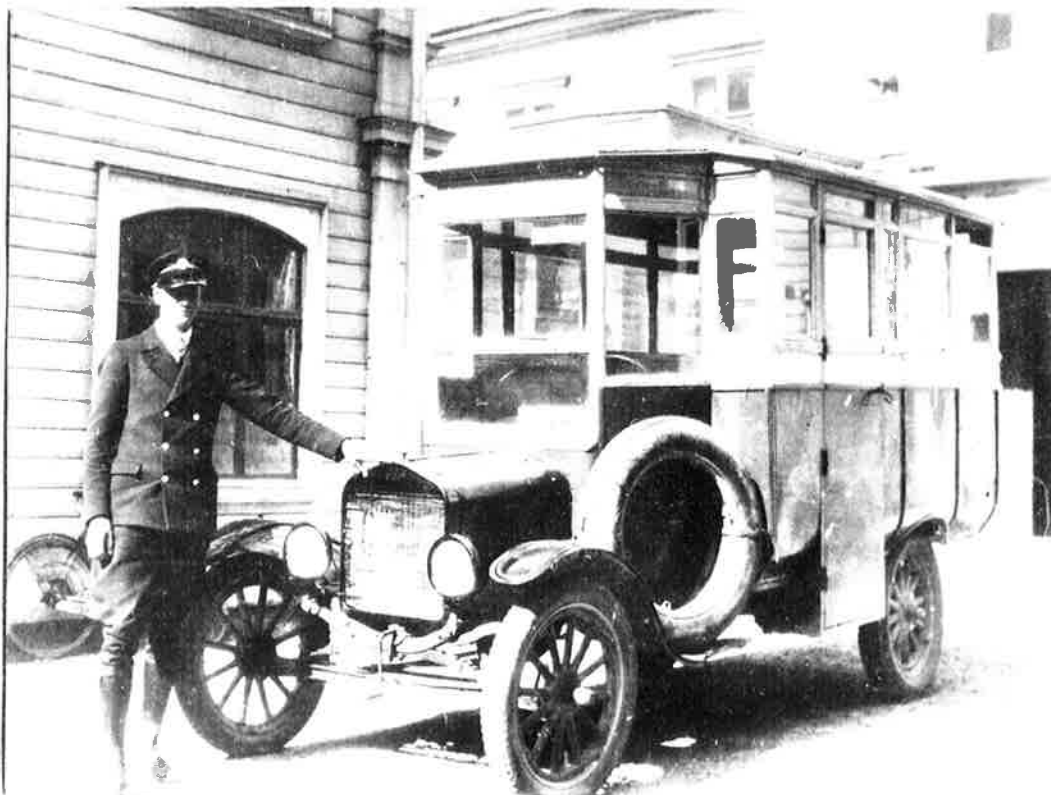
Under 1900-talets början kom motordrivna fordon att få sitt genombrott. Men det var inte vem som helst som kunde tygla dessa tekniska vidunder. Att vara motorman, eller kvinna, var nåt speciellt och det fanns många hjältar inom genren. Ett lysande exempel är den uppståndelse som Charles Lindbergs soloflygningar över Atlanten rönt liksom den svenska Baron Cederströms första flygningar eller världskrigets flygaress. Även framförandet av markburna fordon kunde tes äventyrligt och lockade just äventyrare och andra som hade råd och tid. Den svenske kronprinsen/kungen Gustaf var tidigt ägare av bil och medlemskap i kungliga automobilklubben, KAK, gav en viss flärd. Bilder av män och kvinnor i motorglasögon, ridbyxor och fladdrande halsdukar spädde på samma bild.

Motormänniskornas attribut var, föga överraskande, hämtade från militären, från flottans kommandobryggor eller kavalleriofficerens elegans. Mycket av nomenklaturen kom även den från flottan. Ord som terminal, (flyg-buss) flotta, hangar, vittnar om ett militärt ursprung, så och uniformen. Marinens mörka blazer med blanka knappar adopterades av både militärt och civilt flyg och ännu idag ser en flygkapten som hämtad från HMS Blazer. Legenderna säger ju att det var kaptenen på HMS Blazer som en hyllning till Drottning Victoria lät sy upp slika jackor till besättningen på sitt fartyg 1837. Sant eller inte, men den dubbelknäppta vapenrocken blir ett mycket vanligt plagg bland 1800-talets arméer.

Samma uniformside användes så småningom av många andra; Televerket, Posten, spårvagnsförare, taxichaufförer och busschaufförer mfl mfl. Förutom önskad elegans var uniformsmodellen ganska praktisk efter dåtidens mått mätt. Den korta jackan var enklare än bonjour eller syrout och ridstövlar eller benläder säkert bra ha på dåtidens asfaltsbefriade vägar som istället beströddes av hästskit som blanda sig med vägens lervälling i värsta fall. Även på Bohmans buss märks detta arv eller ursprung. K-E som var gammal militär ville ha ordning i leden. Då bussar hämtade turister vid tågstationen ställdes de upp mot stationshuset i nogsam rättning och chaufförerna skulle helst vara klädda i oklanderliga uniformer med knappar och mössmärken i vitmetall prydda med stadsvapnet.

### Ett exempel – Otto Sandberg

En av Bohmans chaufförer hette Otto Sandberg. Han arbetade i företaget från 1925 och finns med på många bilder. Genom ett studium av dessa bilder får vi en god bild av uniformering vid företaget under 1920-talet.



Bilden ovan är tagen på Törnstensgränd, troligtvis 1925 eller 1926. Bussen är en av de första T-Fordbussarna i företaget som utrangerades de åren.

Klädseln består av skor och benläder, ridbyxor och bubbelknäppt Blazer, vit skjorta och slips. Det hela avslutas med den obligatoriska chaufförsmössan.



Nästa bild bjuder på en lite slarvigare klädsel. Orsaken kan man sia om men bilden är troligtvis tagen vid Öhnet 1925-1926. Förutom mössan är skor, byxor, jacka och skjorta helt annorlunda. Värt att notera är också chaufförsväskan som hänger över axeln.



Sista bilden är tagen 1928 utanför Rådhuset. Här är hela bussflottan uppställd med företagsledning och chaufförer. Sandberg står längst till vänster och förefaller ha samma klädsel

som på den första bilden. Ser vi på de andra chaufförerna så upptäcker vi att de för 20-talet korta byxorna i stället för ridbyxorna är förhärskande. Likaså den vita skjortan bärs i 9 fall av 10. Slipsarna verkar vara civila, dvs. olika. Blazern är lika på alla utom på nr 3 fr vänster som har 8 knappar i stället för 6.