

När bussen kom till Östersund

Av Ragnar Bohman

Sätryck ur Föreningen Gamla Östersunds Årsskrift 1973

När bussen kom till Östersund

Av Ragnar Bohman

Bilens barmdom i Jämtland

Även om det i Jämtland fanns en och annan bil redan de första åren efter sekelskiftet, så dröjde det till 1910, innan Östersund hade någon egentlig bilpark. År 1912 lär det ha funnits tretton bilar i staden, varav åtta stod till tjänst med personbefordran. Tillstånd att "ydka yrkesmässig ej regelbunden autombiltrafik" söktes som regel av redan befintliga häståkare, handlare och gästgivare-källarmästare. Samma år, alltså 1912, fanns ett trettiotal tillstånd beviljade inom länet. Ofta passade bilköparen på att begära tillstånd att få bedriva sådan autombiltrafik, så snart bilen inhandlats. Han resonerade som så, att ett tillstånd kunde vara bra att ha.

Exakt hur många bilar, som fanns i länet år 1912, är svårt att få fram. Många av de vagnar, som fanns här, hade köpts från Stockholm eller annan ort och var registrerade vid ankomsten till länet. Tydligt är att man i länets bildarium endast införde motorfordon, som inregistrerats här. Detta är förklaringen till de många A-registrerade bilarna på gamla foton.

För varje bil fordrades att föraren skulle ha ett särskilt tillstånd att framföra vagnen. Ofta var bilägaren själv inte utbildad förare utan hade att tillsätta förare försedd med tillståndsbrevs att föra just hans fordon. För att tillståndsbrevs skulle kunna utfärdas, måste föraren i sin tur inneha dåtidens körkort, så kallat kompetensbrevs. Sådant bevis utfärdades av tillsatt bilbesiktningsman. Ofta var denne en maskingenjör vid järnvägen eller någon större industri. Vårt läns förste bilbesiktningsman, förordnad av länsstyrelsen år 1907, var dåvarande ingenjören vid S. J. i Östersund Tore Möller.

Beträffande kompetensbrevsen blev det bestämt att dessa hos länsstyrelserna skulle utbytas mot körkort. Detta gjordes i början av 1917. Körkorten blev nummererade i den ordning utbyten skedde. Därför säger inte körkortets nummer något om tidpunkten då innehavaren för besiktningsman "undergått prövning av sin kännedom om automobilens konstruktion, skötsel och manövrering" och på grund därav förklarats kompetent.

Karl Elving Bohman

Den blivande bussägaren i Jämtland, K. E. Bohman, fick 1912 första kontraktet med Norrland. Efter att ha genomgått ing. Skånbergs motorrekniska skola på Kungsholmen i Stockholm fick han omedelbart anställning som montör och chaufför hos Gjestvangs Bilaffär i Stockholm, generalagenten för bland annat Ford och Benz. En vårdag 1912, då han var sysselsatt med översyn av prins Eugéns Benz på Valdemarsvude, kom bud, att Bohman omedelbart skulle resa upp till Sundsvall och där se över en nyinköpt Ford, som ägdes av disponent Flygt vid Johannebergs bryggerier. Bohman blev kvar i Sundsvall över sommaren och anställdes på Flygts bil, Vivinus. Det var då den enda bil, som trafi-



K. E. Bohman

kerade Sundsvalls gator. Flera sundsvallsbor, däribland den legendariske källarmästaren Oscar Knauts, passade nu på att av stockholmschauffören Bohman få vägledning i konsten att framföra ett motorfordon.

När hösten kom, ställdes bilen upp för vinterförvaring, och Bohman återvände till Stockholm och Gjestvangs. Där blev det åter körningar i huvudstaden, demonstrationer av bilar, träning av förare samt verkstadsarbete.

Så kom på våren 1913 åter bud från Norrland. Nu var det källarmästare O. B. Lindblom i Östersund som behövde hjälp med sin bil, en ford A 1755, inköpt 1912 från Gjestvangs. Bohman reste upp, och snart var bilen på Stads-källarens gård i ordning. Första provturen gick upp till Stocke på Frösön. Ut-sikten därifrån gjorde ett så överväldigande intryck på den smålandsfödde monören, att han beslöt att om möjligt bosätta sig i Östersund.

Året därpå, 1914, är K. E. Bohman, född i Vireda församling, Jönköpings län, tillbaka i Jämtland.

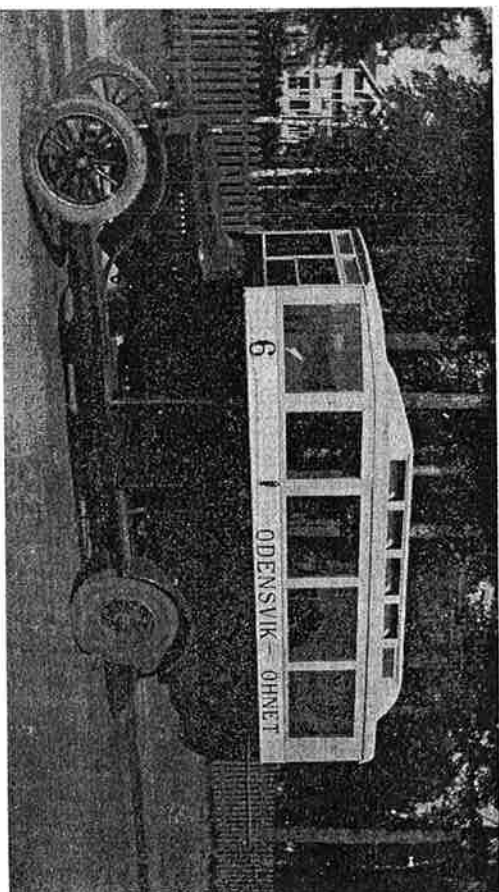
Resurserna att skaffa egen bil var ännu för små. Första anställningen blev på Hotell Standard, där han körde hotellets Studebaker till dess kriget bröt ut. Åren 1915—16 var han chaufför på Grand Hotell, där han körde deras bil Protos. Kriget försvårade allmer bilismens frammarsch. Bilar måste ställas upp, då det blev smärt om däck och drivmedel. Bohman startade därför en mindre reparationsverkstad i en källarlokal på Rydmansgatan 10. År 1918 köpte han sin första bil, en Vivinus.

Östersund får droskstation

Inför utställningen i Östersund sommaren 1920, då man väntade många besökande, godkände magistraten i mars samma år, att tolv fasta droskritigheter skulle inrättas med en gemensam uppställningsplats för bilarna på Stortorget. K. E. Bohman blev en av dessa första, som skulle inom staden bedriva yrkesmässig trafik. De första droskägarna bildade nu Östersunds droskägareförening. Första droskstationen uppfördes i sydvästra delen av torget.

Här kan nämnas att Bohman, som nu hade tre bilar, ensam placerade två av dem vid Nytorget utanför Teaterkaféet. Så småningom överfördes droskbilarnas huvudstation till en byggnad på nuvarande Thulehusets tomt vid Nytorget. Den första stationen på Stortorget blev sedan "filial".

Bilismens utveckling gick nu snabbt framåt. Fyllt av intresse och entusiasm för allt som rörde bilar och mekaniska ting, hade "K-E", som han allmänt kalla-



Ford (Olsson förlängning) 1924. Ingick i 2:a uppsättningen bussar på linjen Odensvik—Öhnet. Karossen byggd av Englund & Kjellsson.

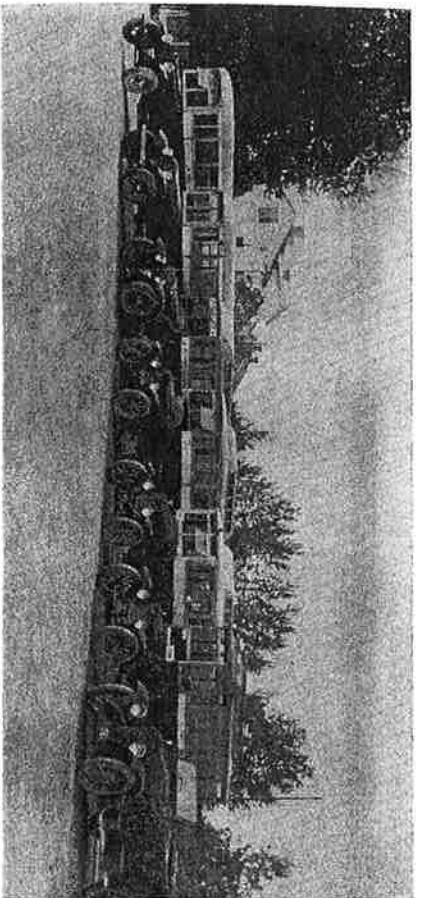
Slutstationen på Frösön var vakstugan vid infarten till Frösö sjukhus, och i Odensvik höll bussen på Brunflövägen utanför repslagare Gunnarsson fastighet. (Dagens gatunamn Repslagarstigen anknuter till detta repslageri).

Året därpå, alltså 1923, kördes även regelbundna turer till Vallsundet och Frösö läger.

Utöver bussarna hade "K-E" kvar sina tre droskbilar. Brunflobussen hade han byggt om hemma på K.F.U.M:s gård. ÖP skriver: "Bussen har under vintern ombyggs i stil med dem, som trafikerar Odensvik—Öhnet och är numera synnerligen bekväm att åka i." Även om "K-E" var fast vid sin brunflolinje visste att den hade framtiden för sig, så beslöt han sig för att sälja den. Som stradsbo ville han satsa på stadstrafiken. Hans chaufför C. H. Asplund övertog linjen och i november 1923 förekom det första ärendet, när det gällde överlåtelse av ett tillstånd. Redan 1924 bytte linjen åter ägare, då Asplund sålde till Per Nilsson, Brunflo.

Bussar från Englund & Kjellsson

År 1924 inköptes från Knut Wiklander, Östersund, två nya, större Ford-chassier, sk. "Olsson förlängning", och på dessa byggde Englund & Kjellsson, Östersund, nu två likadana karosser. Det blev små trevliga bussar, som vardera rymde 18 personer. Skinnklädda säten var placerade så, att på ena sidan om gången var plats för en person och på andra sidan för två. Uppvärmningen inne i bussarna var ett problem. Till en början skedde detta med hjälp av avgasröret, vilket var grovt och föddes upp genom golvet och in i bussen. Efter någon extra krok under ena bänkraden försvann det åter under bussen och ut genom



”Bohmans bussar” 1926.

Juddämparen. I senare bussar övergick man till uppvärmning med element, som fick sitt vatten uppvärmt av bilmotorn. Många konstruktioner och knep lanserades på dessa stadsbussar och togs sedan ofta upp av andra bussägare och kasseribyggar.

På taktens mitr var en s.k. lanternin uppbyggd. Denna fyrkantiga glasade påbyggnad gav mer ljus i bussen men även möjlighet till ventilation genom de små fönstren. Det blev även högre i tak inne i bussen.

På hösten 1925 flyttade Bohmans kompanjon O. A. Andersson söderut, och Bohman drev sedan stadstrafiken ensam. Anderssons buss på Vallsunder—Frösöläger övertogs av Johan Olofsson.

David Bohman och Johan Berg börjar

År 1924, den 12 december, stod två bussar placerade på översidan av Stortorget utanför Martin Steens bokhandel. Det var den dagen då David Bohman och Johan Berg, tidigare chaufför hos ”K-E”, startade sin linje Lugnvik—Östersund—Lillänge. Bussarna var välbekanta för stadsborna, eftersom de var de första Ford-bussarna, som gått på linjen Odensvik—Öhnet och nu inköpts från ”K-E” och Andersson. David Bohman, senare bussägare i Hackås, berättar att han minns, att på premiärdagen öppnades även den nya makadambelagda Åsvägen förbi Havremagasinet.

Åren 1923—25 växte busslinjer upp som svampar över hela landet, inte minst i Jämtland. Utanför Östersund låg en vidsträckt landsbygd, som väntade på trafikförbindelser med sin länsstad. Gods och resenärer saknades inre. Invånarantal i länet var totalt större än i dag medan antalet stadsbor endast var cirka 14 000.

Den första postdiligensen i Jämtland kom den 15 december 1924 in till staden på sin första reguljära tur på linjen Ragunda—Östersund—Ragunda.

des, onekligen skaffat sig god kännedom om motorfordon. Under åren i Stockholm och vistelse i många sydsvenska städer hade han tidigt insett bilens framtid. Medan man i Jämtland på sina håll byggde nya kyrkstallar, började smålänningen ”K-E”, som en av de första i landet, redan vintern 1920 planera för en buss i regelbunden stadstrafik. Den skulle givetvis framföras i hans nya hemstad Östersund.

Bussen kommer

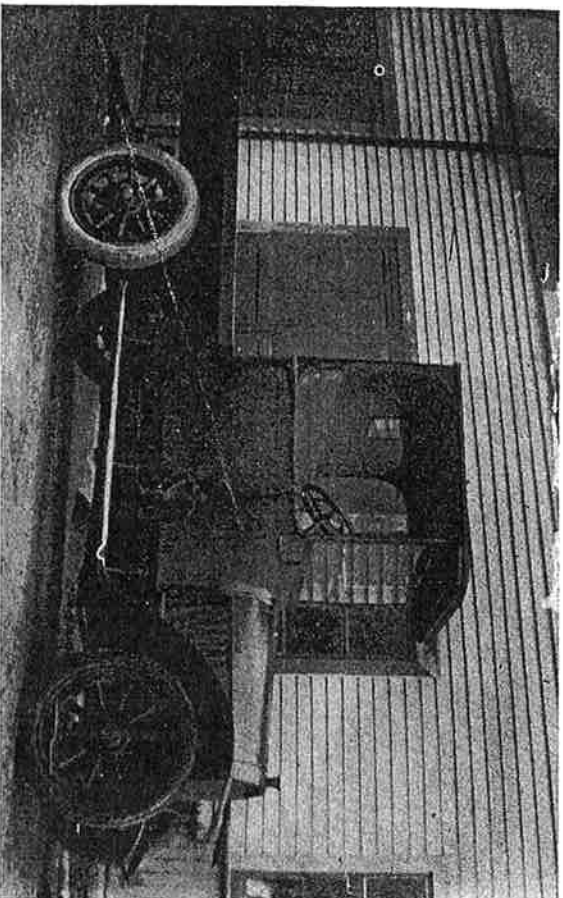
Vårt land anses som ett föregångsland på bussområdet. Redan 1899 gick Sveriges första motorbuss i stockholmsstrafik. ”Bullerbussen”, som den kallades, förbjöds dock efter ett par veckor, då dess järnhjul höll på att skaka sönder Drottninggatan. Samma år kunde man i Svenska Dagbladet läsa om hur en Daimler automobilbuss med järnväg avsänts till Jämtland för att tillsammans med en stor lastautomobil insättas i trafik mellan Krokom och Laxviken. Fordonets vidare öde är ej till fullo klart. Dock tycks hela företaget kommit av sig. Enligt en annan tidningsnotis var en automobilbuss planerad att debutera i Östersund redan 1910, men den gick sönder redan vid provturen och ”linjen” nedlades. Art med de äldsta stora tunga fordonen på järnhjul bedriva någon form av trafik på dåtidens jämtländska vägbanor måste ur flera synpunkter ha varit ett hopplöst företag.

År 1920 var förhållanderis många bilar inregistrerade runt om i länet med tillstånd att ”ridka yrkesmässigt, ej regelbunden trafik”. Detta innebar dock något annat än ”regelbunden linjetrafik” med automobilbuss. År 1921 fanns det första fordonet med sådant tillstånd i Östersund.

Inför östersundsutställningen 1920 behövde K. E. Bohman en ny bil att sätta in i trafiken. Vid besök i Småland på nyåret 1920 köpte han tre fordon, dels en ny Opel personbil, en lastbil av samma märke samt en gammal tysk krigsambulans. Efter kriget infördes i Sverige en massa utskottsmaterial, och denna ambulans hade hamnat i Tranaås. Personbilen och ambulansen togs genast per järnväg till Östersund.

Nyssenämnda lastbil skall här få en kort historik. Efter att ha försetts med nytt flak och justerats upp kom den våren 1920 till Östersund åtföljd av K. E. Bohmans yngre bror David, vilken för övrigt även han senare skulle bli bussägare i Jämtland. Även om gjutare Wickenberg långt tidigare prövat en lastbil med järnhjul i Östersund, så var denna Bohmans moderna Opel lastbil med gummihjul något nytt. ”K-E” berättar att han, för att inför Import AB K. J. Karlssons chefer demonstrera bilens kapacitet, begav sig ner till S. J:s lastkaj och därifrån genom staden och uppför Stortorget med sin Opel fraktade tusen kilo mjöl till firmans lager. När lastbilen snabbt och med lätthet drog iväg med lasten, väckte detta förundran.

Kort därefter sålde Bohman lastbilen till John Petersson i Boggsjö, sedermera Stugun. Som förste lastbilsägare fick denne i maj 1920 tillstånd att ”inom Jämtlands län idka yrkesmässigt, ej regelbunden automobiltrafik”. Denna Opel lastbil och den tidigare omnämnda ambulansen ”Dürkopp” kom var och en på sitt område att bli jämtländska ”pionjärer”. Lastbilen blev först i Jämtland att framföras med länsstrafiktillstånd, och den snart ombyggda ambulansen blev den första buss, som fick tillstånd att gå i regelbunden linjetrafik.



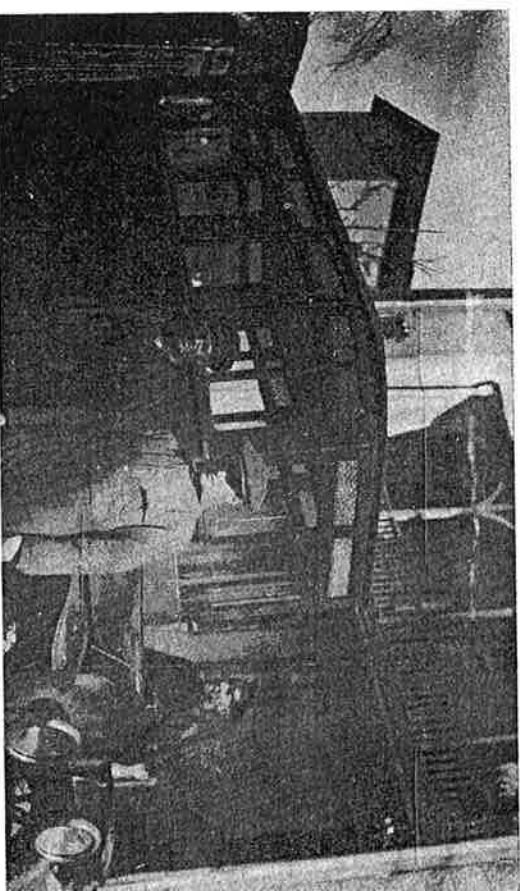
Därkopp, tyske krigsambulans i första världskriget. Ombyggd av Bohman till Jämtlands första buss.

Östersund—Brunflo

Jämsides med droskrörelsen, som Bohman nu bedrev med tre bilar, byggde han på våren 1921 om ambulansen till ett bussliknande fordon. Skåpet togs bort och över flaket byggdes på järnbågar ett brädrak belagt med oljad presenningsväv. Sidorna var öppna men kunde vid otjänlig väderlek täckas genom nedtrallade sidostycken av väv. På flaket fanns långbänkar längs sidorna. En järntrappa med ledstänger var fastsatt bak till och gjorde det bekvämt att äntra "bussen".

Den 4 maj 1921 beviljades K. E. Bohmans anhållan om att med sin bil av märket Därkopp från Bielefeld i Tyskland få "mellan Östersund och Brunflo stationsområde idka yrkesmässigt, regelbunden automobiltrafik". Den första busslinjen knuten till Östersund var nu ett faktum. Bussen, eller turbiljen, hade sin hållplats på nedre nordvästra hörnet av Nytorget, varifrån routen startade snett över torget mot Teaterkaféet ut genom Äppelgatan, nuvarande Rådhusgatan, och fram till Brunflövägen, som den följde ut ur staden.

Turlistor skrevs ut och sattes upp efter vägen. Det blev snart en hel del resenärer. Brunflo var ett livligt stations- och industriområde. Gusta stenhuggeri hade många anställda, som särskilt på lördagarna anltrade turbiljen. Bönder och sommarstugugäster satte värde på förbindelsen, eftersom järnvägen hade få anhalter på sträckan. Ope station byggdes för övrigt först ett par år senare.



"Därkoppen" efter slutlig ombyggnad 1922 på K.F.U.M:s gård. Fr.v. C. H. Asplund, David Bohman och "K-E" själv.

Den 20 juli 1921 skrev Östersunds-Posten följande:

En turbil till Brunflo

Sedan en tid har en bilomnibus insatts å vägen Östersund—Brunflo o. retur. Bilen rymmer ett 10-tal personer och dess avgångstider äro från Östersund f.m., 3 och 7 e.m. och från Brunflo 9 f.m. 4 och 8 e.m. Taxorna äro från Östersund räknat till Odensala 1:—, Torvalla 1:50, Oprand 2:— och till Brunflo 2:50. Bilen startar vid Nytorget. Passagerarfrekvensen är förklarligt nog rätt så stor och ökar undan för undan. Företaget är mycket lofvärdt och förtjänar allmänhetens uppmuntran.

Bohman berättar, att han själv satt ombord i sin förarhytt och genom en glasad öppning i väggen hade kontrakt bakåt med resenärerna. Till en början var passagerarutrymmet helt öppet bakåt, varför det var besvärande med alle damm, som drogs in. Bohman minns hur en handelsresande, iförd mörk kostym och med många koffertar, en dag tog turbiljen för att ha upppackning på Brunflo Gästgivargård. Vägen var dammig. Vid ankomsten till Brunflo uppenbarade sig resenären vid förarhytten, grå i ansikten av damm och likaså över kostymen, där till arg som ett bi, utbristande: "Se, hur jag ser ut! Nu måste jag bada, innan jag kan ta emot kunder". Snart byggdes bilen igen bak till och försågs med en glasad dörr. — Vid ett tillfälle lär en gumma i Ope ha ytttrat: "Nu går de bra för Bohman, han står uttaför å kör."

Bussen gick sina regelbundna turer till Brunflo, men redan samma år gjordes även enstaka beställningsturer ut till Frösö läger. Dessa två platser trycktes "K-E" mest lönsamma och värda att satsa på som yttersta punkter i en planerad stadstrafik.

Året därpå, den 29 juni 1922, erhöll Bohman resolution att med sin Dürkopp Z 627 även få "idka yrkesmässig, regelbunden trafik" på sträckan Östersund—Frösö läger samt Östersund—Vällsundet. Spårvägar hade åren 1900—1910 anlagt i åskilliga städer. K. E. Bohman planerade nu ett omfattande trafiknät av busslinjer täckande stadens och Frösös behov.

Odensvik—Öhnet

Som chaufför på brunflöbussen hade "K-E" då och då anlitat bilmontör O. A. Andersson, Östersund. Inför möjligheten att med två bussar trafikera ytterområdena, centrala Frösön och Odensvik blev det nu så, att Bohman och Andersson beslöt att tillsammans begära tillstånd att få insätta var sin buss, som skulle gå i skyrreltrafik på sträckan och ha sin mötesplats på Stortorget. På nya Ford lastbilsschassier byggde så de två chaufförerna egenhändigt var sin likadan kaross. Bussarna Z 732 och Z 884 var färdiga på hösten 1922, och med resolutionerna på fickan började nu de båda kompanjonerna busstrafiken på sträckan Odensvik—Öhnet.

Följande utdrag ur en sådan resolution säger en del om problemen i bussarnas barndom: "Om för trafiksäkerheten farliga skador direkt eller indirekt förorsakats av för tung belastning, oförsiktig körning, för svag konstruktion eller bristande underhåll dessa skador skola genom sökandens försorg ofördröjligen avhjälpas på sådant sätt, att trafiken i övrigt kan obehindrat forgå, och varje fara för olyckshändelse avvärjas, och skall så snart ske kan underrättelse om förhållandet lämnas vederbörande landsfiskal för vidaregående av nödiga reparationsarbeten."

I ÖP kunde man den 17 oktober 1922 läsa följande:

Busstrafik Östersund—omneiden

Tvenne kupébiljar insättras den 1 nov. på routen Odensvik—Öhnet via Soora torget. Det har länge varit ett önskemål att genom snabba och billiga kommunikationsmedel förbinda de mera avlägsna stadsdelarna och de tätare bebodda förstadssamhällena med Östersunds centrum. Planer på att anlägga spårväg ha då och då varit å bane men måst skrinläggas på grund av de beaktade stora kostnaderna för dess realiserande. Bland annat har ett väl planerat och i detalj förberett projekt för spårväg mellan Östersund och Öhnet, huru stora fördelar det än kunnat bjuda, måst uppgävas med tanke på svårigheten att få anläggningskapitalet räntabelt.

Nu ser det emellertid ut som om denna trafikfråga skulle komma att ordnas på enskilt initiativ. Hos magistraten har nämligen herrar Elving Bohman och O. A. Andersson begärt tillstånd att anordna reguljär persontrafik å den 6 km långa linjen Odensala—Soora torget—Öhnet med hållplatser här och var i de stadsdelar, som passeras.

Det är meningen att omkring den 1 nov. i år öppna routen med tvenne kupébiljar, vardera rymmande 12 personer. Bussarna skola varje helminna avgå från resp. Odensvik och Öhnet med mötesplats varje halvminna å torget. Biljettpriiserna torde ej komma att sättas avsevärt högre än de för spårvägar gällande."

sedan tullstartades på sin färd ner mot Strandgatan. Halka och plogning av vägar höjde vintern till.

Våren var tiden för översyn. På gården spändes presentningar upp, och under detta "fält" målades bussarna i den mörkblå färg, som kännetecknade "Bohman's bussar". Dofen av fernissa och billack var ett säkert vårtecken i kvarteret.

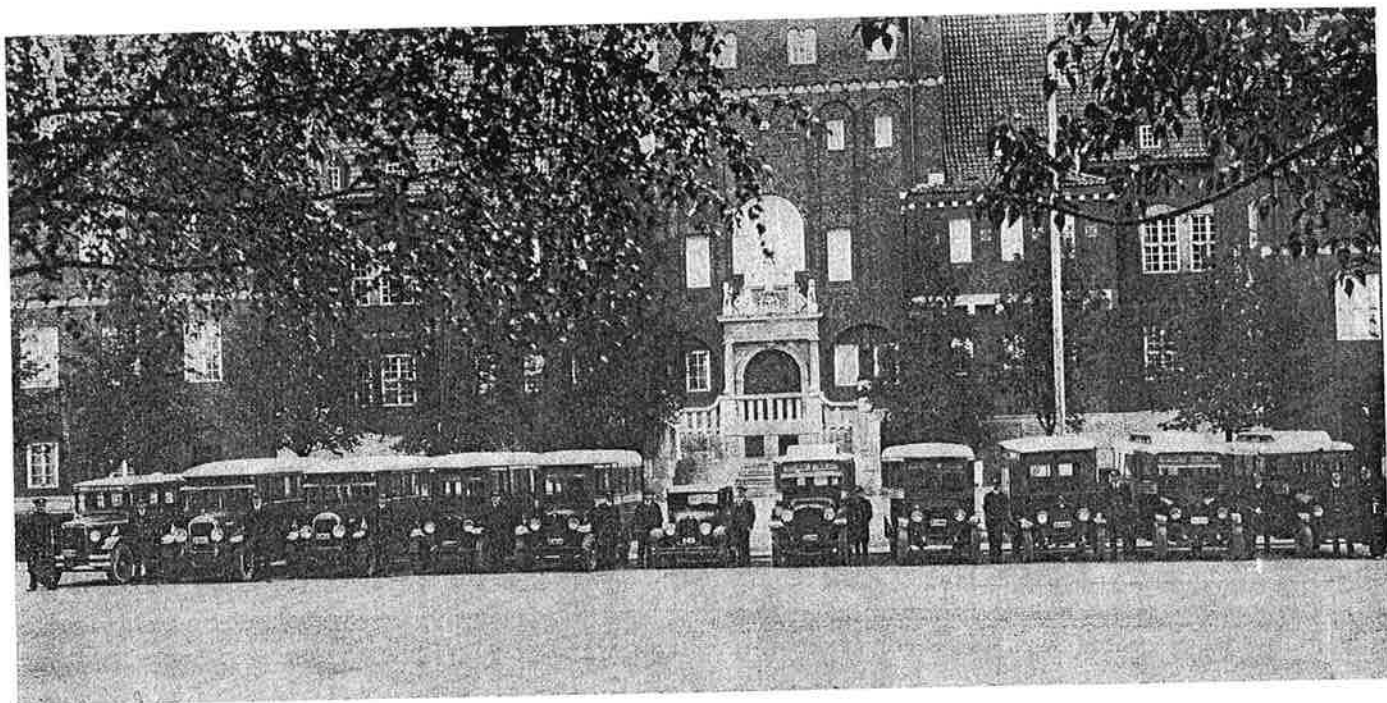
Sommaren var gruppresornas och turistresornas tid. Åren 1928—1932 hade Bohman ett gott och intensivt samarbete med Svenska Turistföreningen. Varje vecka under sommarmånaderna mötte han Tågglemmets resenärer vid stadens Centralstation. Det var något av parad då 3—4 bussar, ibland flera, körde Storgatan ner till stationen med "K-E" i sin Chandler personbil i täten. Bussarna svängde upp och som gammal militär ville "K-E", att dessa skulle stå vända mot stationshuset i noggrann "rätning". Turisterna skulle mötas av chaufförer i oklanderliga svarta uniformer. Knappar och mössmärken var i vitmetall och prydda med stadsvapnet. Bussarna tog turisterna med på en rundtur i staden och ut på Frösön. Som en av guidererna på dessa "rundtursbussar" tjänstgjorde ytterfödde Gösta Olander (sedermera i Vålådalen).

Bohman's gamla räkningsskorpor från 20-talet kan berättat mycket om vad som hände i tiden. Bussar förhyrdes av sångköter, teatersällskap, fotbollslag, begravningsföljen och för skolresor, invigningsfestligheter och mycket annat. Regementena hade inga egna bussar utan hyrde ofta sådana för transport av musikkåren eller vid speciella tillfällen som vid utryckning till skogsbränder, skjutövningar etc. Rabatthäfen införde Bohman redan 1922. Reklamskyltar fanns på hans bussar 1927, och regelrätta skolskjutsar anordnades redan i mitten av 20-talet.

Twistresor till Åre—Tännforsen

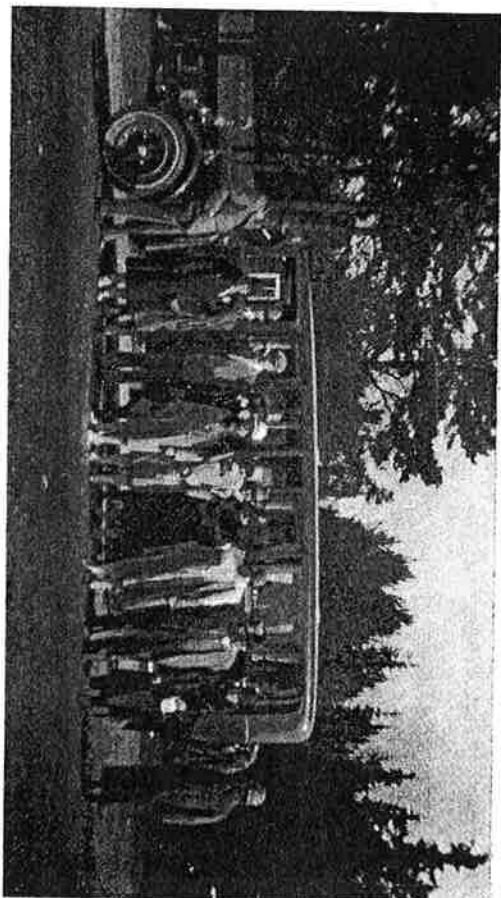
Den specialbyggda turistbussen har tidigare beskrivits. Sommaren 1929 började den sina turer till Åre och Tännforsen. Priset för resa från Östersund fram och åter inkluderar frukost och middag på Grand Hotell i Åre var 14 kr. Som guider på dessa populära resor tjänstgjorde omväxlande följande kända östersundsprofiler: fil. lic. Algot Holmqvist, rektor Gottfrid Högborg och disp. Nils Zetterström. Att höra den sistnämnde vid Duvvedsmonumentet berätta om karolinernas marsch över fjället var bara det värt resan.

"K-E" har alltid varit intresserad av natur och historiska händelser. Kanske var det inslag av blåögd idealism, som fick honom att på vintern 1930 söka tillstånd att med sin turistbuss göta turer Östersund—Stockholm och Stockholm—Åre. Bussen skulle färdas genom Dalarna, besöka historiska platser och på hemvägen gå längs Indalsälven. Resolution beviljades att "inom Västerntorlands, Gävleborgs, Kopparbergs, Uppsala och Stockholms län samt Stockholms stad mot ersättning tillhandahålla allmänheten automobil för personbefordran". Även om alla länsstyrelser gav sitt samtycke, kan följande landshövdingensvar vara av viss intresse: "Vad först berättar behovet av en sådan turistroute genom Uppsala län kan jag för min del icke finna att något nämnvärt behov föreligger. Att i en skakande omgivning, icke skulle erbjuda några fler karaktäristiska och ur olika synpunkter särskilt intresseväckande sevärdheter än som här bleve



”Bohmans Bussar” 1929.

I mitten personbilen Z 7, Chandler 1927.



Turistbussen ute på resa 1929. Guiden rektor Högeberg längst till vänster.

faller vad Uppsala län beträffar, synes mig vara att ganska hårt fresta tålmotet och uthålligheten hos en turist så mycket mer som sträckan Stockholm—Uppsala—Sala, som synes vara en för turistresan mindre intressant del, så avsevärt bekvämare kan beredas med de omedelbart invid vägen gående tågen.” Svaret tyder på att ”K-E”, nu som många gånger förr, var tidigt ute. Men tiden var tydligen ännu ej mogen.

Svenska Turistföreningen var dock mer framsynt och skrev uppmanande: ”Vi hoppas att Ni kommer att fullfölja Edra planer, då routen bör bli av stort värde för turisttrafiken.”

Några turer på Stockholm blev det dock ej. Det av Stockholms stad beviljade tillståndet innebar även, att Bohman skulle deltaga i kostnaden för anläggandet av hållplats på Jarlapan. Omkostnaderna blev för stora. Tiderna började för övrigt redan bli hårdare.

Initiativkraft och hårt arbete

Trafikbilarnas och bussarnas frammarsch över landet var fylld av sjundande pionjäranda. Vedermödor i alla former saknades minnsann inte. Men trots detta kände de, som deltog i uppbyggnadsarbetet, ofta stor glädje och tillfredsställelse. De fick pröva allt nytt, som kom fram, deras uppfinnartörnåga fick utvecklas, och de var ibland kanske först på något område. Branschen krävde initiativkraft och därtill lust och förmåga att arbeta hårt.

Kraven på flera turer växte år från år. Ambitioner fanns hos bussägaren att skaffa de allt modernare vagnar, som kom fram. Vid dåliga tider, med svåra läneförhållanden i banker, var det bara att arbeta vidare och hoppas på ökat trafikunderlag och ljusare tider. De svåra åren i början av 30-talet med stor arbetslöshet var en påfrestande tid för bussägarna, särskilt då för den, som bedrev enbart stadstrafik. Med sina kortare färdsträckor blev givetvis en sådan

trafikform mer sårbar. Den 29 juli 1935 ombildades firman till AB Bohmans bussar, som drevs fram till 1939, då K. E. Bohman lämnade företaget. Den 15 sept. samma år inregistrerades Östersunds Omnibus AB.

Denna uppsats om hur bussen kom till vår stad för drygt femtio år sedan, har ofrånkomligt huvudsakligen behandlat min fars arbetsinsats. Jag har efterträttvat objektivet men vill som avslutning uttrycka min stora beundran för hans och hans kollegors många gånger otacksamma pionjärgärning.

Östersunds förste bussägare är idag nära 87 år och bosatt i Ytterån. Precis 60 år har förlutit, sedan han som Gjertrangs fordonmontör första gången kallades till Östersund. Sedan dess har K. E. Bohman genom alla år varit Jämtland trogen.



”K-E” sökte och fick tillstånd att trafikera alle fler linjer. Bussar sattes in på Hornsberg, Berger runt, Hornsberg—Sollliden med ringlinjen Prästgatan—Grängsgatan—Storgatan, och resolution erhöles att trafikera sträckan Frösön—Rödön—Näliden—Ytterån.

Vagnparken måste fortlöpande förnyas och utökas. Fortfarande gick dock som reservvagn den ombyggda Protos 1913 — den bil, som Bohman kört 1915—16 på Grand Hotell i Östersund. Fordkarosserna flyttades 1926 över på nya Chevroletchassier. Samma år köptes även ett par nya Dodggar, Graham Brothers. En värvväll 1929 kom K. E. Bohman och hans montör Kalle Zander hem till Östersund med var sin buss av märket Brockway. Många nyfika samlades på K.F.U.M:s gård och beundrade dessa nya amerikanska vagnar, som representerade det absolut modernaste på bussområdet. Karosserna, med viktörrar både fram och bak, var byggda av järbo karosserifabrik.

Här i länet fick bussarna då vara högst 185 cm breda. Möjligen berodde detta på den smala Oscarbron. I varje fall måste Brockwaybussarna, som hade dubbla bakhjul, byggas om, eftersom de var ett par centimeter för breda. Det blev drya centimeter. Dessa bussar utrustade man med långbänkar för att göra dem rymligare. Minnesgoda stadsbor minns de två robusta blå bussarna, som under många år gick på linjen Odensala—Öhnet. Ändrstationerna var nu flyttade till Jägerhyddan på Frösön och affären i Odensala.

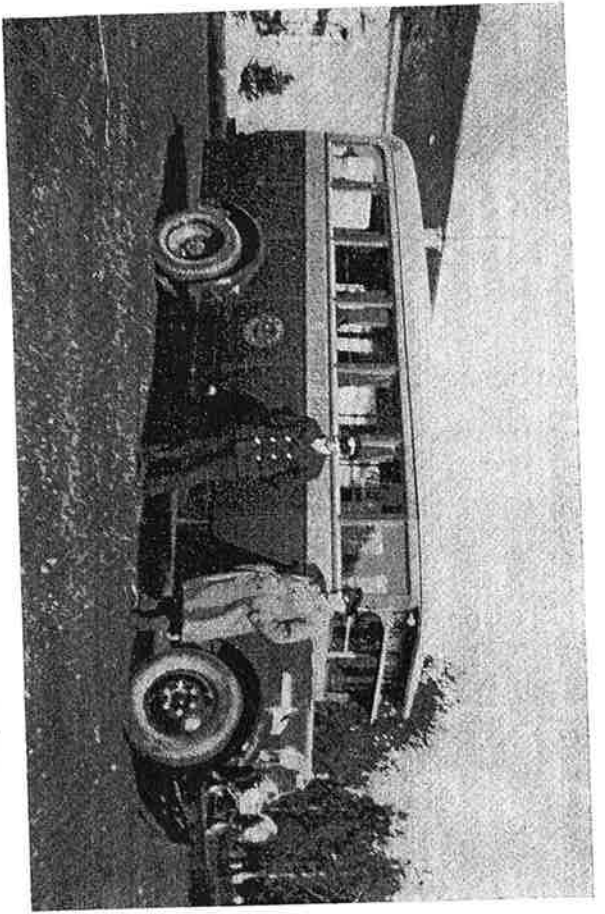
År 1929 tillfördes Jämtland sin första specialbyggda turistbuss, en Dodge Graham Brothers, Sedan. Karossen var byggd av Bröderna Hägglund i Örnsköldsvik efter Bohmans idéer och önskemål. Den tog 23 personer. För varje säte rymmande fyra personer fanns en separat dörr och bakfull ett något större utrymme, ”sällskapsrum”, med bänkar placerade längs väggarna. Bussen var trivsam att åka i och gav intryck av en jättestor personvagn.

Den sista i raden av de bussar Bohman inköpte levererades 1933 och var en modern ”framstyrd” G.M.C., som rymde 35 personer. Under en dryg 10-årsperiod hade stadsbussarnas utveckling gått från den lilla bussen för 10 personer fram till denna moderna ”stockholmsbuss”, som, då sensationell, hade motorn delvis inne i bussen.

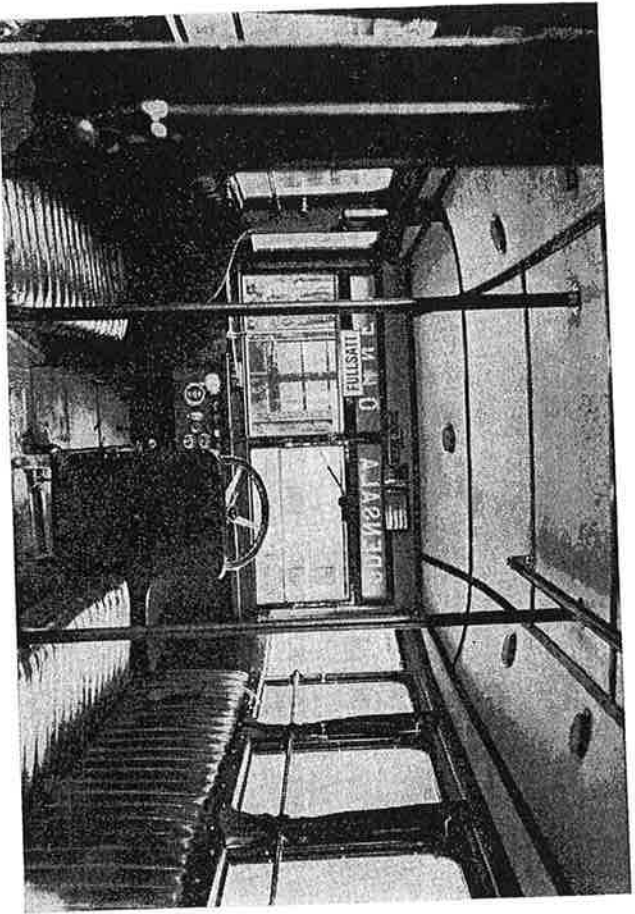
Här kanske skall tilläggas att ”Bohmans bussar” alltid hade sin huvudsakliga uppställningsplats nedanför Sottorget. Där låg också K. E. Bohmans busskontor i fastigheten Storgatan 16.

När bussarna inte gick i trafik, stod de uppställda på K.F.U.M:s gård, därvarande Kyrkgatan 30 i kvarteret Traktören. Redan i mitten av 20-talet började Bohman söka en lämplig tomt, på vilken han ville uppföra en tidsenlig garagebyggnad. År 1927 köpte han av J. P. Hård höntomten Storgatan 63 mot Grängsgatan i kvarteret Brandenburg. Den stora tomten hade legat orörd sedan 1887, då därvarande järnvägsboteller brann ned. Här uppförde nu Bohman, med inflytning 1931, en kombinerad garage- och bostadsfastighet i två våningar (så småningom Godscentralen). Det blev stadens då största garage med 8 garageplatser för bussar samt verkstadslokal.

Vintern utan garage innebär för ”K-E” och hans medhjälpare kalla, svårstartade bussar, som från K.F.U.M:s gård bogserades ut i Tönstensgränd och



Brockway 1929. Chaufför Kalle Zander och K. E. Bohman.



Brockway interiör. Långbänkarna gjorde bussen rymigare.