

Busstrafiken på Årsta Havsbad och Berga.

av Richard Roosvall



Runars minnen

Runar Alvesäter, född 1929, bodde som barn med familjen alldeles intill bussgaraget i Handen. Pappan arbetade på Busstrafiken Stockholm-Södertörn. Det föll sig naturligt att Runar också hamnade "vid bussarna".

Kondis

Han började vid 17 års ålder som konduktör på linje 9 år 1946. När det var många passagerare som väntade, sattes det in extrabussar på turen. Den första bussen avgick då på ordinarie tur-tid, med ett mindre antal passagerare för att kunna ta upp fler under resan. Därpå skickades det efter extrabussar efter behovet, det kunde ibland vara upp till fem extrabussar på en tur, särskilt mot stan på söndagseftermiddagarna.

Kör bara! sa Älvsjö-Johan

På Torget i Årsta Havsbad fanns då en "lastare" som beställde fram extrabussarna, fyllde och skickade iväg dem.

En av dem, "Älvsjö-Johan", viftade energiskt iväg bussarna och ropade ideligen "Kör bara, kör bara!".



Ibland saknades det konduktörer till alla bussar, då fick han stiga av sedan han tagit betalt och invänta nästa buss för att ta betalt på den.

- Det var ibland kusligt att stå ute efter linjen i mörkret och invänta nästa buss med flera hundra kronor i väskan säger Runar.

Han åkte ibland på Gålö-linjen, som gick ända in på Gålöbasen och ned till hamnen. Det kunde vara glashalt i den branta backen dit ner.

Sprang efter postväskan

På vissa turer skulle konduktören i farten hämta upp postväskor, som hängts ut på hållplatsstolparna. Ibland jäklades chauffören med sin unge kollega och körde lite för fort så att han missade väskan. Då bussen stannat fick han springa tillbaka och hämta väskan.

En och annan kondis tog upp en "rabatterad" avgift utan att lämna biljett. Förtjänsten delades sedan med chaffisen.



Chaffis

Runar tog busskort 1951 efter två uppkörningar. Den första gången underkändes han efter att ha överskridit ett övergångsställe på Nybroplan vid polismans stopptecken.

Han arbetade sedan som chaufför under åren 1951--1956. Huvudlinjen var Stockholm-Skogås på vardagar, men han hoppade ibland in som extraförare på helger på Årsta Havsbadslinjen.

När det var mycket gods till affärerna i Årsta Havsbad kopplade man en bagagesläpvcagn efter bussen,.

- Då kunde man nypa åt sig en bulle till fikarasten, minns Runar.

Körde "Kommissen"

Det hände att han körde på sista lördagsturen från Ringvägen till Vitså på Berga kl 23.45. Turen kallades "kommissen" bland bussfolket, och gick då genom Vitsågrinden vid Flottans plan i Årsta Havsbad och ned till Vitså brygga, där det fanns en biljettkiosk. Det var flottister som skulle till Berga efter en festkväll i stan. Ofta var det fylla och bråk bland mannarna på "kommissen".

Returresan till stan gick bussen tom. En del förare hade bråttom hem efter "kommissen", och en av dem körde tur och retur på 50 minuter. Då gick det undan på hemvägen.



I boken *Berga Örlogsskolor 50 år* berättar dåvarande fänrik Walter Wiklund om arbetsresorna ut till Berga 1946:

"Kl. 07.30 Bussavgång (från Ringvägen). Bussen full med officerare och underofficerare. Vid Skanstull alla somnat.

Kl. 08.15 Bussen passerar ett gupp vid Årsta Havsbad, varvid alla vaknar."

Idag busshistoriker

Idag är Runar pensionär. Han har klarat sig från "vita fingrar" som är en vanlig yrkessjukdom bland dem som länge hållit i en tung och vibrerande ratt utan styrervo.

Han ägnar sig åt att samla busshistoria, särskilt om just Busstrafiken Stockholm-Södertörn, där han som 17-åring började sitt långa yrkesliv. Hans arkiv innehåller inte bara hundratals unika bilder på historiska fordon, han har även förtecknat alla fakta för bussarna. Allt är minutiöst registerfört och välordnat, och om han hade råd skulle han ge ut en bok.



"En trotjänare har gått sin sista tur på linje 9. Nu väntar återvinning -- och återuppståndelse"



Här på Ringvägen mellan Piehlska bryggeriet och Åhlén & Holm, inte långt från Götgatshörnet och med "Suckens" torn i fonden, köade man förr för att komma med buss nr 9 till Årsta Havsbad.

Piehlska slutade brygga öl 1941 och byggnaden revs 1977 för att ge plats för kvarteret Ringen. "Sucken" heter bara Åhléns idag och på kondisets plats ligger nu Clarion Hotel.

Bussbolaget Stockholm Södertörn är — liksom dess nia till Årsta — för länge sedan borta. Och inga DKW 3=6 med tvåtaktsmotor eller Renault CV4 med svansmotor kantar numer gatorna. Trafiken flyter åt andra hållet och till Årsta Havsbad åker man istället pendeltåg och buss. Ja, mycket är inte längre som förr...

Om någon inte vet vad "Sucken" stod för, så var varuhuset Åhlén & Holms torn märkt med logotypen **ÅH**, vilket Stockholmshumorn tolkade som en suck.

Bildmontage från tre filmfoton av Richard Roosvall.

Busstrafiken 1964

Militär omdirigeras 4 gånger

Vintern 1963 – 1964 utbröt ett regelrätt krig mellan SJ och Busstrafiken Stockholm Södertörn (BSS). Det senare, som trafikerat Berga Örlogsskolor och Årsta Havsbad sedan 1938, fick plötsligt konkurrens av SJ, som den 1 december 1963 körde upp framför grindarna vid Berga.

SJ:s tidtabell hade 11 turer per vardag, det vill säga lika många turer med nästan samtida avgångar som BSS:s till och från Berga.

SJ erbjöd månadskort för 68 kronor mot BSS:s pris på 101, vilket med "trohetsrabatt" (vart 6:e månadskort gratis) blev 93 kronor per månad. SJ:s biljettpris för enkel resa var 2,90 mot BSS:s 4,60 för civila och 2,90 för militär i uniform.

Eftersom Kronan betalade resorna Stockholm – Berga för all fast anställd personal vid Berga Örlogsskolor, fick nu dessa order att resa med SJ-bussarna.

BSS kontrade bara några dagar därpå med en prissänkning till 61 kronor för månadskort och 2,70 för biljett, varpå kontraorder utfärdades för den militära personalen.

Efter ytterligare några dagar sänkte SJ i sin tur priserna till samma nivå som BSS.

Snabba anbud

Någon ny kontraorder utgick nu inte till militärpersonalen. Örlogsskolorna tröttnade uppenbarligen på priskrigets konsekvenser för ordergivningen, och begärde istället in slutna och snabba anbud från de två konkurrerande bussbolagen.

Den 10 januari 1964 var BSS först ut med sitt anbud, som slutade på 51 kronor för månadskort och 2,30 för enkel biljett. SJ backade då ur priskriget och höjde priset till sitt ursprungliga på 68 kronor. Kampen om militären var över.

Kategoribussar

De relaterade priserna gällde enbart den militära personalen, som var mest intressant att konkurrera om. För civilisterna i Årsta Havsbad slogs ej BSS, varför dessa åkte billigast med SJ, medan militären enligt order skulle åka med BSS.

Orsaken till priskriget

Varför var då SJ så angeläget att bryta in på denna linje? SJ köpte 1957 Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Nynäs. I köpet ingick även detta företags busstrafik, som SJ därigenom fick ansvaret för. Man var angelägen att få fart på denna del av nyförvärvet, allra helst som man investerat 6,5 miljoner kronor i Nynäsbanan, och ville inte släppa in någon konkurrens på sträckan.

BSS erkände att deras egna priser inte var lönsamma i längden, men hävdade att SJ med prisdumpningen även konkurrerade med sig självt, eftersom SJ:s busspriser låg 40 procent under tågpriserna på sträckan Västerhaninge — Stockholm.

Olika rättigheter

SJ fick av Länsstyrelsen rätten att köra via Västerhaninge, Handen och Skogås, det vill säga utmed järnvägslinjen, medan BSS endast fick köra via Årsta Havsbad och Handen. Å andra sidan fick SJ inte ta upp passagerare i Handen.

(Källa: SvD 1964-01-28)

9:an på Ringvägen



Innan bilen blev vanlig, var bussen det allmänna transportmedlet för sportstugeägarna i Årsta Havsbad. På den vårbåsliga Ringvägen återsågs grannar och vänner efter vintern i sta'n. Det var en glad samling, som hade mycket att prata om. En tids avkoppling i skärgårdsnatur väntade.

Vi ska se tillbaka på den omistliga nerv, som busstrafiken utgjorde under 30 år, fram till 1960-talets mer utbredda privatbilism.

Glad påsk!

På Ringvägen, mellan Pihlska bryggeriets tegelkomplex och Åhlén & Holms varuhus, "Sucken" kallat efter initialerna på den jättelika klockbollen, hade de väntat i aprilborgonens snålblåst en god stund. Men tiden hade gått fort under muntert prat mellan grannar, som återsåg varandra efter en lång vinter. Nu var det påsktid, och det skulle bli årets första övernattningsstuga vid den ännu tillfrusna Horsfjärden.

De hade rustat sig för uteliv på landet, med skinnjackor, skidbyxor, raggsockor och pjäxor, pälsmössor och örönlappar. I ryggsäckarna låg mat och sängkläder och i en galonbag hade de stuvat ned rödsprit till Primusköket och en halva cognac till äggdodyn.

Äntligen kör 9:ans buss fram och när dörren till den blekgula bussen med sin gröna bård pyser upp, strömmar vuxna, ungar och bagage in i värmen och dieseloset och fyller upp sätena. Konduktören armbågar sig runt, knäpper ner slantar i väskans orgelpipor och river biljetter ur sitt blanka etui.

I den ensamma stolen längst fram till vänster vid motorn sitter alltid en pojke och iakttar chaufförens arbete med ratt, pedaler och växelspak, ser på raderna av hemlighetsfulla små blå gulgröna och röda lampor.

Stämningen är hög under den 50 minuter långa resan ut till sommarnöjet, som väntat på sina invånare sedan föregående höst. Den ivriga pratsamheten tilltar ju närmare målet man kommer.

När bussen svängt av vid Dalarökorset och segar sig uppför den branta backen dubbeltrampar chauffören, insuget visslar, ettans växel smäller in och den långa växelspaken darrar som svansen på en ivrig hund.



När bussen långsamt välter över backkrönet, vibrerande under sin tunga last, ja då är man på landet! Nu återstår bara några hållplatser — Betania, Gammelgården, Förvaltarbostaden, Stymninge — och Årsta gärdes vida ocean med slottets skimrande fullriggare till vänster och den röda ladan som en supertanker till höger, innan de första stugägarna kliver av vid Konsumaffären i Karlslund.

Bussen drar vidare med en svans av blåsvarta välluktande avgaser — en parfym som för evigt påminner om de lustfyllda resorna ut till landet — och påskfirarna pulsar sig på oplogade stigar fram till en översnöad stuga.

Därinne i kylan luktar det instängt, men med spisbrasan stiger värmen, medan fönstren immar igen. Snart är kaffet på över den susande Primusen. Glad påsk!

Detta hände sig på den tiden när mycket få familjer hade egen bil. Bussarna, liksom affärerna och båtbyggarna var livliga mötesplatser för grannar och vänner. Folk träffades, lärde känna varandra och umgicks.

Sedan kom Utvecklingen, med Bilen, TV:n och Shoppingcentret — och avståndet mellan oss ökade.

"Författare är Richard Roosvall, Haningebo sedan 1971 och Årsta Havsbadbo sommartid sedan 1939.

Producerade samfällighetens medlemstidning Årsta Havsbladet där denna artikel varit införd.

Ansvarar för sportstugemuseet Årstastugan.

Hängiven hembygdens historia."