

Buss Persson

INLEDNING

Denna historik över 80 år med Buss-Persson AB och sydsåkansk busstrafik har tillkommit från underlag bestående av en del bevarade dokument och fotografier, muntliga berättelser från tidigare generation, egna minnesbilder och upplevelser samt icke minst ett stort antal tidningsurklipp från 1920-talet framtagna av agronom Gunnar Åkesson, till honom riktas ett särskilt tack.

Hammenhög i juli 2002.

Kjell Persson

Signaturen Jam, John Osterman, i Cimbrishamnsbladet skriver i en artikel 1922.04.08 att Köpmannaföreningen i Simrishamn vid ett sammanträde haft ärendet om regelbunden omnibustrafik söder- och norrut från staden uppe till diskussion och tillsatt en kommitté för att höra sig för. Jam har fått veta att källarmästare Lagerstedt i Kivik låtit förvandla en ny Ford till omnibus för 14 personer för att trafikera sträckan Vitaby-Kivik-Simrishamn. Till en början skall trafik på denna route ske tre eller fyra dagar i veckan.

Under rubriken Bilroute Smedstorp Cimbrishamn Ystad återkommer Jam den 16 maj med en artikel där det meddelas att två unga män från Smedstorp, Gunnar Wennström och Mauritz Persson ha inköpt en 35 hkr Scania Vabis chassie varå kommer att byggas karosseri med plats för 14 personer. Förberedelserna väntas bli klara så att turerna kunna taga sin början den 25 maj eller senast den 1 juni. Det nya företaget kommer nog att hälsas med glädje av den stora allmänheten, som hittills inte haft annan förbindelse orterna emellan än järnvägarna, och dessa ha på senaste tiden mest lagt an på att denna förbindelse blir så dålig som möjligt. De båda männen, som äro nyktra och skötsamma, äro värda all uppmuntran och önska vi dem ett lycka till.

Redan tre dagar senare kommer ärendet igen i en artikel där frågan ställs : Vad göra vi nu i Cimbrishamn för att hålla kvar det lilla handelsområde vi fått behålla, sedan Ystad-S:t Olofs järnväg, som en kniv skurit av de bästa bitarna av vår brödkaka? Den starrblindhet Cimbrishamn oftast visat, då det gått tillgodogöra sig förbättrade kommunikationer, får inte bli kronisk. Till den ändan har ett möte i bilfrågan utlysts att hållas å Stadshotellet i kväll tisdag kl. 8.

Den 15 juni meddelar tidningen att Lagerstedt fått sin buss färdig och i morgon torsdag gör han den första turen med början i Vitaby. Chauffören Green med ett bakomstående konsortium har startat med två turer dagligen mellan Skillinge och Ystad.

Under våren 1922 har Persson och Wennström inköpt tidigare omnämnda Scania Vabis från Scania Bilverkstad Gust. Valley i Malmö. Chassiet var sammansatt i Köpenhamn, sedan fraktat till Tomelilla där A. Hansson Vagn- och Bogträfabrik tillverkat karosseriet. Enligt det ännu bevarade besiktningsinstrumentet besiktigades bussen den 3 juni 1922 i Trelleborg med 30 hkr bensinmotor och inrättad för 14 personer föraren inräknad. Inredningen utgjordes av långsgående träbänkar. Insteg skedde i bakgaveln och betalningen hanterades genom en lucka mellan förarplats och passagerarutrymme. Vid registrering i landskansliet i Kristianstad den 14 juni tilldelades igenkänningsmärket L 1267.



Under de första månaderna kördes en del tursturer dokumenterade i den ännu bevarade kassaboken, samt en del provturer på den linjesträckning som planerades, nämligen Smedstorp-Hammenhög-Vranarp-Simrishamn-Skillinge-Borrby-Löderups kyrka. En provtur beskriver Jam den 13 juli som en verklig njutning genom sydöstskaanes böljande sädesfält och fortsätter : Den nya omnibussen är av förstklassig beskaffenhet, både vad maskineri och karosseri beträffar, och i vilken man åker jämt och bekvämt. Den kommer att köras av de båda bolagsmännen själva, och som dessa äro fackutbildade unga män och säkra chaufförer, vilket de under färden till fullo visade, kommer det nya företaget säkert att röna den uppmärksamhet det förtjänar.

Gunnar Wennström hade tidigare en cykelverkstad i Smedstorp. Mauritz Persson var född i Tjustorp söder om Smedstorp och hade arbetat inom lantbruk fram till militärtjänsten och sedan gått en maskinskötarutbildning vid lantmannaskolan i Hammenhög. Vid Övrabyborgs gods var han sedan maskinskötare på lokomotor och traktorer.

De första turerna utmed linjen kördes tillfälligt enligt annons den 5 och 6 augusti varannan timme till en fest i Simrishamn kallad Sjöslaget.



Den 11 augusti 1922 påbörjades trafiken enligt tidtabell som annonserades dagen därpå. Länsstyrelsens linjetrafiktillstånd utfärdades den 2 september. Samma dag erhöll Mauritz Persson tillståndsbevis att föra automobilen L 1267 i yrkesmässig trafik. Tillståndet var inte ett körkort utan bevis att just detta fordon fick framföras. Bussen stationerades i ett trägarage beläget utmed genomfarten i Smedstorp. Redan efter en dryg månad slopades trafiken på sträckan Borrby-Löderup. I maj 1923 drogs sträckan Smedstorp-Hammenhög in och stationeringen flyttades till Västgård i Hammenhög.

Första tryckta tidtabellen finns bevarad och är gällande fr.o.m 20 oktober 1922 för Smedstorp-Simrishamn-Borrby, Scania-Vabis Omnibuslinjen, och redovisar 2 dubbelturer dagligen. Den äldsta bevarade prislistan, oklart från vilken period, anger ett enkelpris till 90 öre och ett tur och returpris på kr 1.50 för sträckan Hammenhög-Simrishamn. En liter bensin kostade 45 öre. Enligt en notis i Cimbrishamnsbladet återupptogs trafiken den 6 december. Upphållet föranleddes av att värmeledning installerats i bussen. Troligen bestod värmeledningen av kamflänsrör utmed väggarna, vari avgaserna leddes.

Arbetschemat bestod av busskörning en dubbeltur på exempelvis förmiddagen och på eftermiddagen reparationer av uppkomna punkteringar. Verkstadsarbeten utfördes av N.H. Nilsson i Hammenhög och Bröderna Fagerström i Simrishamn.

Under åren 1922-23 startades ett stort antal busslinjer i Skåne. På Österlen fanns som tidigare nämnts linjerna Vitaby-Simrishamn, Skillinge-Ystad. Från Gärsnäs till Ystad körde Alfred Andersson och från Kåseberga till Ystad körde i gemensamt bolag S.A Jönsson och H. Håkansson. Johan Nilsson i Tomelilla, Gustav Olsson Bollerup, O.A. Göransson Vitemölla, Dahlqvist Abbekås, Botvid Persson St.Herrestad, Ernfrid Andersson Kivik och Sigfrid Nilsson Kivik etablerade sig också som trafikutövare under dessa år. Axel Pettersson körde posttransporter med hästskjuts mellan Brantevik och Simrishamn, vilket senare omvandlades till busstrafik. Bussen döptes i folkmun till "kattalådan".

Redan i augusti 1923 levererades buss nr 2 till vårt bolag, även den en Scania-Vabis med kaross från Hansson

i Tomelilla. Jam skriver i en notis att ingången är anbragt på vänster framsida och sittplatsernas stoppning är överdragen med äkta skinn. Platserna är placerade i körriktningen. Samtidigt utökades linjetrafiken med sträckan Hammenhög-Vallby-Järrestad-Simrishamn. Busstrafiken är ofta omnämnd i lokalpressen. En notis



förtäljer: Tre bilomnibussar hålla samtidigt på torget, de två ståtliga Scaniavabisbussarna som gå till Borrby och Hammenhög och den lilla primitiva Ford som trafikerar Kivik. Torget förblev ändhållplats i Simrishamn fram till 1959. Före denna flyttning fanns planer i kommunen, understödda av polisen att förlägga ändhållplatsen till tomten vid Thumatorpsvägen, där nuvarande Järn & Fritid är etablerat.

Ford var en mycket förekommande enkel och vek buss. Kördes ett annat märke fanns det anledning att särskilt ange detta i tidtabellerna. När buss nr 3 levererades 1924 omnämns i Cimbrishamnsbladet den eleganta gulgröna utvändiga lackeringen, en kulör som sedan dess utgjort en del av företagets logotype.

Snöoväder är en händelse som drabbar Österlen av och till med viss oregelbundenhet. Den 30 januari 1924 upptogs trafiken ånyo på sträckan Hammenhög-Simrishamn-Borrby efter att ha legat nere sedan jul. Under januari 1929 besvärades området av snöstormar. Jam beskriver i en artikel en bussresa han företagit till Borrby. "Husen lågo inbäddade i veritabla snöberg och vägen vid Skillinge gick fram mellan två a tre meter höga snöväggar. Bland de nöjen som ej blivit för gamla för ungdomar är det att hänga bakefter med slädar. När eftermiddagsbussen i går kom till Gislöv föstes tre små herrar in. De hade då åkt ca 7 km efter bussen på släde och visste inte var de befann sig. Den ene av ungherrarna var en parvel på fem år. Då bussen återkom från Borrby lät man dem åka med till Cimbrishamn." Eftersom vinterväghållningen var bristfällig anskaffade bussföretaget snöplogar, som anbringades på två av bussarna under vintertid.



Järnvägstrafiken i området pressades av landsvägstrafiken och Ystad-Gärnsnäs järnvägsaktiebolag hemställde 1926 till Länsstyrelsen i Kristianstad att införa begränsningar av trafikillstånden för den omnibus- och lastbilstrafik, som omotiverat uppstått inom järnvägsbolagets legitima trafikområde. Bolaget uppgav att en förlust på kr 159714:- uppstått under de tre första kvartalen innevarande år. Möjligen hade bussföretagen annat detta angrepp eftersom man i maj bildat Södra Skånes omnibussägareförbund. Vid ett



möte i Ystad med ett 20-tal omnibussägare representerande ett 25-tal linjer valdes en styrelse där bl.a. A.J. Dahlqvist Skivarp och A. Nylander Ystad ingick.

På buss nr 4, levererad i december 1928, finns ett antal fotografier bevarade. Ända fram till andra hälften av 40-talet hämtades chassierna vid fabriken i Södertälje och kördes på landsväg till karossbyggare, i detta fall återigen Hansson i Tomelilla. Mauritz Persson körde sin Husqvarna motorcykel till Södertälje, där lastades motorcykeln i en träram på chassiet inför hemfärden. Foton på senare chassileveranser finns också i arkivet. Instruktionsboken från Scania-Vabis på detta chassi finns bevarad och beskriver ingående det tekniska. Bl.a. är chassiet utrustat med mekaniska fyrhjulsbromsar samt "vacuum-servobroms som underlättar bromsningen högst väsentligt, då föraren endast behöver utföra en ringa del av bromsarbetet, medan huvudarbetet utföres medelst vacuum från motorns insugningsledning". Av fotona framgår också gaspedalens placering i mitten mellan broms- och kopplingspedal. En egenhet som Scania-Vabis behöll i tillverkningen fram till slutet av 1930-talet.

I samband med giftermålet med Eleonora 1930 byggde Mauritz Persson en villa på Ystadvägen i Hammenhög och dit flyttades då en del av verksamheten från Västgård. Något år senare byggdes på samma tomt ett garage för två bussar.

Johan Nilsson hade sedan 20-talet trafikerat linjen Tomelilla-Hammenhög dels över Bollerup och dels över Ö.Ingelstad. Resandefrekvensen var väl inte alltid så stor vilket följande anekdot berättar. I Hammenhögs kyrkskola meddelar under en lektion en elev: Där kom Tomelillabussen. Lärare Hovander frågade då :Var det någon i?. Ja en svarade eleven. Hovander: Vem var



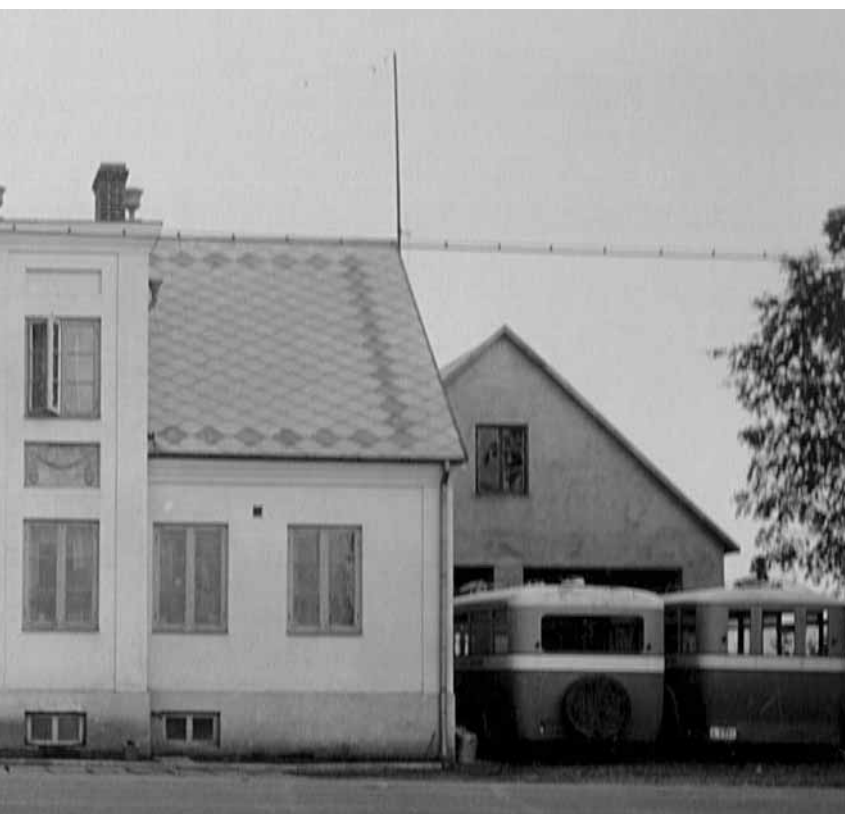
det? Eleven: Han som körde. Enligt ett kvitto från 1931 övertog Mauritz Persson denna linje till ett pris av kr 1250:-. Efter kort tid indrogs sträckningen över Bollerup. Även i Tomelilla var torget länge ändhållplats. Flyttningen till järnvägsstationen skedde ca 1971.

Gunnar Wennström, som haft ena hälften sedan starten, överlät sin del till Mauritz och hans bröder Ernfrid och Hilding året därpå. Efter övertagandet hade Mauritz 75/105, Ernfrid 20/105 och Hilding 10/105. Verksamheten omfattade då fyra bussar och ett trägarage på Västgård.

Från T. Bönnelyche & Co i Malmö inköptes 1933 ett Scania Vabis chassi. Ordersedeln, avbetalningskontrakt, karossritning och avtal om karossbygge hos Hansson i Tomelilla finns bevarade. Köpesumman för chassiet utgjorde kr 18600:- och för karossen kr 5350:-

Verksamheten under en stor del av trettioåret präglades tydligen av depressionen, vilket gjorde att inga utökningar i trafiken eller nyinköp skedde utan fortsatte med samma fyra bussar. Stora strukturförändringar i övrig skånsk busstrafik skedde under den här perioden då flera små bussföretag uppköptes av privata järnvägsbolag. Järnvägen pressades av dålig ekonomi, som bl.a. skyldes på landsvägstrafiken. Dessutom planerades politiskt för ett överförande av järnvägstrafiken till statsjärnvägarna, måhända kunde försäljningssumman drivas upp om även busstrafiken ingick. Sålunda köpte M-S buss Petterssons trafik 1937. Alfred Green i Skillinge och Alfred Andersson i Hammenhög överlät till Ystad-Eslövs järnväg liksom Johan Nilsson i Tomelilla och Norrman i Sjöbo. Speciellt i Malmöhus län övertog järnvägarna många bussföretag under åren 1935-37.

Ytterligare uppköp skedde under 1940-talet när AB Skånsk Trafik, dotterbolag till AB Linjebuss, övertog Stadslinjen i Kristianstad 1941 och därmed startade sin verksamhet i branschen. 1949 övertog Skånska Trafik AB Bröderna Nilsson i Kivik, samt tidigare under decenniet en del företag i M-län. Även SJ-buss köpte flera företag. Kvar som linjetrafikutövare blev i M-län endast Ekeby Trafikförening, startat 1921. I början på 90-talet upphörde bolaget efter en misslyckad anbudsupphandling. Bussföretag i L-län som fortfarande lever kvar, som linjetrafikutövare är Thygessons i Broby, Olssons i Vittskövle och Buss-Persson i Hammenhög.



Representanter från M-S banan besökte vid tre tillfällen Bröderna Persson med erbjudande att överta trafiken, vid dessa tillfällen begärde man att få ta del av bokföringen, vilket de förvägrades och försäljningen kom ej till stånd, eftersom bröderna ej var intresserade av försäljning. Detta misslyckande föranledde M-S- banan att söka linjetrafiktillstånd på samtliga Bröderna Perssons linjesträckor. Länsstyrelsen beviljade järnvägen tillstånd till trafik, vilket skulle innebära dödsstöten för brödernas trafik. Enligt den dåtida yrkestrafikförordningen skulle ansökt trafik prövas om den var behövlig och lämplig. De överklagade till Kungliga Majestät med motiveringen att länsstyrelsen överskridit sina

befogenheter eftersom trafik redan bedrevs utan anmärkningar. Kungl Maj:t undanröjde 1937 länsstyrelsens beslut och bröderna kunde fortsätta som förut.



Den första bulldogsbussen till företaget levererades 1938, som tidigare med kaross från Hansson på chassi från Scania-Vabis. På grund av bussens storlek hade den ett bakhjulstryck på 2400 kg, godkänt på

allmänna vägnätet. Städerna i regionen godkände dock endast 2000 kg, varför man ansökte och beviljades dispens var för sig av Magistraterna i alla Skånes och Blekinges städer.

Andra världskrigets inträde föranledde restriktioner på trafik och fordon på många sätt. Gengasdrift infördes på alla fyra bussarna. På L 5461 och L 2235 monterades påhängsaggregat och aggregat monterade på släpkärror kopplades till L 2400 och L 4411. I inledningen monterades vedgasaggregat. Bokved ansågs mest lämpad, varför man köpte skog på rot, som man själv fällde, sågade och högg till bitar i storlek som en tändsticksask. Av okänd anledning omändrades ganska snart driften till kolgas. Ombyggnaden till gengasdrift utfördes av Hj. Fredlunds Bilverkstad i Malmö som sedan skötte reparationerna under många år. Gengaskol köptes i vagnslaster från Blekinge som transporterades på järnväg till Hammenhög. Att köra på gengas var mer komplicerat. Man startade på särskild tilldelad startbensin för att köra ut ur garaget. Före hade gengasaggregaten slaggats och fläktats för att gas skulle uppstå. Under färd behövde kol ibland påfyllas när tillförseln av gas tröt. Då skulle man luckan på aggregatet öppnas, före påfyllningen kastade man så en brinnande tändsticka ner i grytan för att antända ej utnyttjad gas. Den då uppkomna eldpuffen förorsakade många svedda ögonbryn på förarna. Förarna drabbades också då och då av gengasförgiftning. Att köra med tillkopplad släpkärva var inte helt enkelt

vid t.ex. backningar. Punkteringar på släpens däck uppstod ofta och uppfattades inte alltid av förarna. För att eliminera "sockningar" av däcken monterades en bygel av fjäderstål på axeln så att denna med låg emot vägbanan när lufttrycket sjunkit. Vid sådana tillfällen kunde man stå hemma på gårdsplanen och höra gnisslet från stålet långt innan bussen dök upp.



Byråkratin kring restriktionerna var omfattande, man ansökte om tilldelning av startbensin, smörjolja och gummidäck. Tilldelat material inköptes mot kuponger och utslitna däck skulle i samma antal, som beviljade nya, insändas till Statens Industrikommission.

Antalet tidtabellskilometer begränsades i förhållande till trafiken före kriget. Bolaget hade 1939 utökat med linjesträckningarna Vallby-Borrby och Bolshög-Simris. Denna trafik igångsattes aldrig, dessutom trafikerades inte Tomelilla två dagar i veckan. Därmed kunde trafiken till Simrishamn gå ungefär som tidigare. Förstärkningsturer var ej tillåtna om behovet hade uppkommit genom resor av nöjeskaraktär. Alla förstärkningar skulle anmälas till länsstyrelsen i efterhand. Av kopior på anmälningarna framgår att motiveringarna av behovet oftast var väldigt vagt angivna.

De svåra vintrarna under första delen av 40-talet medförde stora problem för trafiken. Bl.a. inställdes under 1941 trafiken på Tomelillalinjens i mer än en månad.

För att spara drivmedel och däck tillkom 1943 en förordning att fasta hållplatslägen utmed linjerna skulle anordnas och utmärkas med stolpar.



Efter krigsslutet fortsatte många restriktioner, men på hösten 1945 var L 2235 ombyggd till bensindrift. Tillstånd till ombyggnaden måste erhållas från länsstyrelsen och kuponger för inköp av motyl utlämnades. Bussen hade blivit förlängd i överhänget bak för att ge plats till påhängsaggregatet. Den gamla karossen revs av och en ny byggdes på, där förlängningen utnyttjades. När bussen anlände hem spred den en alldeles ny doft av bensen och ny läderkläder. Karossen byggdes av N. Nilsson Karosserifabrik i Dalby. Även L 5461 renoverades på samma sätt. Övriga två bussar omändrades också till bensindrift och befintlig kaross renoverades.

Ända fram till sommaren 1947 tilläts inga utökningar av tidtabellen, men vintertidtabellen för 1947-48 fick utökas till samma kilometer som år 1939. Även en viss turisttrafik kördes, tillstånd för varje körning fick dock sökas hos länsstyrelsen.

När trafiken och passagerarfrekvensen nu ökade uppstod behov av större bussar. Bussföretagen övergick helt till dieseldrift och byggde karosser hos större firmor som Hägglunds, ASJ, Katrineholm och Höglunds i Säffle. Bröderna höll dock fast vid bensindrift även på buss nr 8 fortfarande Scania-Vabis, levererad av G. Brembergs Bilverkstad i Tomelilla. Även denna kaross byggdes av Nilssons, där Ehrnbergs Läderfabrik i Simrishamn stod för leveransen av läderklädseln. Först 1954 togs den första bussen med dieseldrift i trafik i bolaget.



Förutom personbefordran utfördes också befordran av paketgods. Stora äggådor och gastuber lastades på bagagegrinden och järnrör på taket. Från "Jins handlare" i Hannas fraktades någon dag per vecka en ca 100 kg låda med ägg till Hotell Svea i Simrishamn. Bröd och tårter från bagerierna sändes till lanthandlarna utanför stan. Havererade tårter föranledde ersättning till mottagaren och fest för personal och familj. Ove Andersson körde LB:s Gyllebolinje och hade på golvet i bussen låga lådor med fastlagsbullar övertäckta med silkespapper. En odalman iklädd gummistövlar steg på för att skicka motboken. Han observerade inte lådorna utan steg upp i en låda så att vispgrädden steg upp på stövlarna. Vad gör vi vid detta? Frågade odalmannen. Ove: Du får naturligtvis ersätta skadan. Odalmannen: Kan vi inte dela kostnaden? Ove: Nää jag fick ju inte "trö" i dom. Spritpaket var allmänt förekommande. Kunden skickade motboken och pengar i ett kuvert som lämnades till Systembolaget. Dagen därpå hämtades paketen inslagna i brunt omslagspapper, flaskorna var omslagna med wellpapp. Försändelsen kvitterades av kunden, vartefter kvittot återlämnades till systemet. Speciellt vid jularna var frekvensen stor, och vi



småpojkar fick vara hjälpredor med utlämnandet på bussarna. Under uppehållen i stan uträttade förarna ärenden som skickebud, dessutom fanns en springpojke som med trehjulig paketykel hämtade och lämnade paket.

1955 tog undertecknad busskort och började som förare och kontorist. Året därpå utlöste Mauritz Persson sina bröder Ernfrid och Hilding, och blev därmed ensam ägare till företaget.

När personbilsbeståndet ökade avtog passagerarfrekvensen i linjetrafiken och kompletterande beställningstrafik blev nödvändig. Kristianstads län var biltätast i landet. Buss 10 och 11 med Hägglunds karosser var utrustade med avtagbara nackstöd på linjestolarna och hade dessutom radio och mikrofon. De kunde därmed användas för turisttrafik speciellt under sommarmånaderna. Företaget blev nog det största på sådan trafik i s.ö. Skåne under denna period. Andra privatägda företag i Skåne satsade också på beställningstrafik. Bl.a. köpte Margretetorpsbussarna Mercedes O 321, och blev därmed ledande beställningsföretag i Skåne ända fram till 1980-talet. Även Mauritz Perssons Omnibustrafik, som företaget nu hette, köpte 1961 en helturistbuss. Buss 13 en Scania-Vabis B 65 hade kaross från Smit i Holland, förmedlad av Alvenius i Eskiltuna. Karossens avancerade utvändiga design med glas i takrundningen väckte allmän uppmärksamhet och kopierades av flera nordiska karossörer.

Buss 11 var den första som kördes till Tyskland och året var 1957. Första verkliga långresan på Europa kördes



1963 för adjunkt Nils-Emil Persson i Simrishamn. Han hade tidigare under några år arrangerat resor för avgångsklasserna vid Samrealskolan med tåg till Salzburg, en långsam och obekväm transport genom DDR. Vi fick uppdraget att köra non stop genom Öst- och Västtyskland till Salzburg. Efter några dagar i Österrike fortsatte resan via Grossglockner till Venedig. Återresan gick via Brennerpasset upp till Trelleborg. Genomförandet av resan blev inte helt odramatiskt. Omständliga och tidsödande kontroller av pass och visum tog ibland upp till fyra timmar vid in- eller utpassering av gränserna till DDR. Endast särskilda transitvägar fick utnyttjas, där man kände sig ständigt bevakad. Vägarna var ej reparerade efter krigsslutet. Det dåliga vägnätet utnyttjades av alla möjliga fordon, som t.e.x. hästfordon och traktorer på eller korsande Autobahn. Nils-Emil arrangerade även vinterresor till Österrike. Arrangemangen i hans regi fortsatte under ca 15 år. Speciellt sommarresorna blev mycket populära med 2-3 avgångar varje år. Enskilda avgångar skedde med upp till 6-7 bussar, där även andra bussföretag deltog. I begränsad omfattning fortsatte Bo Ewald under några år med samma arrangemang.

Sedan beslut om införande av högertrafik tagits förberedde bussföretagen sig tidigt. Den första "omställningsbussen" i Skåne, rentav i Sverige, köptes av Thygessons i Broby 1963. En omställningsbuss hade vänsterstyrning, insteg framför framaxeln på höger sida och ett insteg på vänstersidan bakom framaxeln. Denna buss var en Volvo B 715 med kaross från Karlaverken. Särskilt SJ-buss skaffade ett flertal av denna busstyp med Katrineholmskarosser, av förarna benämnda "mopeder" p.g.a. sin svaga motor. SJ-buss tog också in utrangerade DSB-bussar från Danmark för att ha tillräckligt antal bussar inför dagen H. Ungefär hälften var i sådant skick att de kom i trafik.



Första omställningsbussen till företaget kom 1964. Den var också den första av fabrikat Volvo typ B 635. Halvturistkarossen byggdes av Larvik Karosseri i Norge och hade insteg vänster och höger bakom framaxeln. Vid byggandet hade styrsnäckan skadats och behövde bytas hos C.A. Winquist i Simrishamn. Efter bytet skulle systemet luftas och framhjulen stod upplyfta. Verkmästaren upptäckte då från sin glasbur att när reparatören vred ratten åt vänster svängde hjulen åt höger. En styrsnäcka för högerstyrning hade monterats och fick ånyo demonteras.

Inom Högertrafikkommissionen fanns en särskild sektion för bussar ledd av Gösta Werne. Här upprättades en plan för varje företags busspark beträffande ombyggnader eller förtida utrangeringar. Bidragsbelopp för varje åtgärd fastställdes och många bussar ombyggdes, ofta inbyggdes högerdörr före och igensättning av vänsterdörr efter dagen H. Den sista tiden före dagen H byggdes s.k. "dispensbussar" med dörrar enbart på höger sida. På Mauritz Perssons 70-årsdag, 7/5 1967 kom första dispensbussen till företaget, en Volvo B 58 med Larvik helturistkaross. Viggo Komstedts första bussleverans.



Så kom då söndagen den 3 september. På lördagskvällen före rådde körförbud förutom för linjetrafik och under kvällen och natten flyttades instegsinlägg och stolar från höger till vänster sida på ombyggda bussar inför starten av linjetrafiken.

Samtidigt flyttades verksamheten till nuvarande fastigheten på Vallbyvägen, som inköpts året före.

De första åren skedde uppställning, tvätt och städ utomhus. Personalutrymmen och kontor, där Barbro tog plats, inrättades i en del av villans bottenplan. Den nuvarande servicehallen togs i bruk 73.11.26. Detta blev ett verkligt lyft för arbetsmiljön att tvätta och städa inomhus och gav samtidigt möjlighet till service och reparationer i egen regi.

Hammenhögs skola byggdes ut under hösten, varvid vaktmästaren fick utökade arbetsuppgifter, som inte gick att förena med att vara skolbussförare på kommunens egna buss. Vi övertog uppdraget och skolans buss inför vårterminens start 1968 den 8/1. Två dagar senare på förmiddagen inträffade decenniets värsta snöstorm. Elever som transporterats till skolan på morgonen kunde inte transporteras hem. Vissa försök under eftermiddagen gjorde att bussar körde fast i drivorna. Passagerare och förare fick övernatta i närliggande gårdar. Den buss som var borta längst tid återvände först efter 34 timmar till Hammenhög. Först på andra



dagen efter snöstormen kom trafiken igång igen och eleverna kunde återvända hem. Sådana snöoväder har senare någon gång under varje decennium inträffat, dock inte med så omfattande konsekvenser för passagerarna. Som exempel kan nämnas vecka 7 1978, där trafiken stod stilla 3 dagar och avresorna på skidresorna försenades ett dygn. Andra exempel är januari 1987 och vecka 8 1996.

Den från Hammenhögs skola övertagna bussen användes senare även för skoltransporter för dåvarande Borrby kommun.

Den expanderande turisttrafiken gav underlag för nya företag i branschen. Bl.a. etablerade sig välkända och i vissa fall ökända som Sven Flygare i Malmö, Malmö Turistbuss, Bussapågarna i Staffanstorps. I Örtofta uppstod Lundabuss, under ledning av Eric Norman, vars historik har nedtecknats av frun Nelly i boken "Så blev mitt liv tillsammans med taxipiraten". Av stollar i branschen må Lennart Eggeling med firman Inter Tours i Malmö nämnas. Han lät Lier Karosseri i Drammen bygga tre eller fyra ganska höga bussar utrustade med lift vid plattform bak, hammondorgel och ett dolt utrymme under mittgången, avpassat för kartonger. Det fanns dessutom en fallskärmsmotorcykel med för att underlätta förarens transport från och till parkeringen. Eggeling hann anskaffa 6 eller 7 bussar innan allt blev stående på P-platsen vid Bulltofta.

När högertrafiken införts importerades helbyggda bussar i allt större omfattning framförallt från Tyskland. Första Mercedes O 302 köptes av Johnsson i Ö.Sönnarslöv. Fabrikatet Büssing fanns bl.a. hos Margretetorp, Flygare och Olsson i Vittskövle under en kort period. Som generalagent sålde Rudolf Firnhaber flera Kässbohrer Setra i Skåne. Osby Turist AB och Isaksson i Glimåkra var tidigt ägare till Setra. Vi köpte första Setran 1969. All utrustning på bussen specificerades på tyska och till större delen i Ulm.

Grundskolereformen i slutet av 60-talet gav högstadiet i Simrishamn ett större elevunderlag, som i sin tur krävde utökad transportkapacitet med ytterligare bussar och fler linjer i samma område. Än så länge fanns inget gymnasium i Simrishamn. Kommunen inrättade linjer i beställningstrafik till Ystad. Som mest körde vi 5 bussar på olika linjer i denna trafik. Sedan Friaborgsskolan byggts tunnades denna trafik ut alltmer för att upphöra i början på 80-talet. I trafiken användes s.k. kombibussar som även gick i turisttrafik. Denna busstyp är nu åter användbar och populär.

Antalet bussar utökades också genom köpet av Alfred Jönssons Busstrafik i Ingelstorp. Företaget övertogs den

20 augusti 1979 och omfattade två bussar, en mini- och en midibuss och skolskjutsavtal med Ystads kommun.

Inom turisttrafiken utvecklades den s.k. veckoslutstrafiken, som från Skåne vände sig mot Stockholm, Göteborg och Kalmar. Från Malmö opererade bl.a. Weekendresor, Helge Lindell, och "busskungen" Helmer Pettersson, Sydresor i Älmhult. Vid vissa tillfällen utförde vi uppdrag för Weekendresor. I samma koncept etablerades också inköpsresor till färjorna i Helsingborg, Malmö och Limhamn. Under benämningen "Billighetsresa" körde bolaget under åren 1968 till 1975 till Malmö och Limhamn en dag per vecka. Lagligheten i denna trafik ifrågasattes under flera år, den ansågs konkurrera med järnvägen, och 1977 satte kommunikationsdepartementet stopp för denna form av trafik. Tillstånd till veckoslutstrafik beviljades samverkansföreningar. Ett av dem var Sydsvenska Buss Samtrafiken där företaget var delägare, dock utförde vi ingen trafik.

Malmö Stadsteater var under 60- 70- och 80-talen en stor operettscen med många publiksuccéer till vilka vi arrangerade många resor. "La Cage aux folles" med Jan Malmjö är ett av många exempel. Förtäring oftast

efter föreställningarna intogs på legendariska Café Residens. Största arrangemanget i denna nisch utfördes åt Sydkraft som i samband med byte av logotype bjöd in all personal till "Glada Änkan". Under 4 veckoslut kördes under våren 1988 personalen i 87 bussar och 3 anslutande taxibilar till Malmö. Lokala bussföretag i Halland och Småland hyrdes in.



Ett annat betydande arrangemang gjordes med 70 personer ur personalen vid Price Waterhouse som bevistade en VM-tävling i formel 1 på Nürburger Ring i Tyskland.

var särskilt populär. Dagsresorna till Själland och Köpenhamn var många. Färjeleden Landskrona-Tuborg användes ofta för att inta måltider ombord. Många resor kördes också åt Winbergs Resebyrå i Eslöv och Österlenresor i Ystad. En Setra i Europa Tourings design levererades 1990 och gick sedan för dem under några år tills deras verksamhet började vackla. Under några år var också Intersol kund. Bolagets bussar har genomkorsat de flesta länderna i Europa från Nordkap i norr till Rom i söder och S.t Petersburg i öster till Irland i väster. Ingemar Stenmarks bedrifter i pisterna orsakade stort intresse för skidsporten och några år under 1980-talet hade bolaget samtidigt 7 bussar i Österrike under vecka 8.

Förhoppningsvis har vi till 100000-tals resenärer även förmedlat angenäma och bestående intryck av naturupplevelser och besök på historiska platser och studiebesök på lantbruk, skeppsvarv, bilfabriker, brobyggen m.m.



Riksdagen och regeringen antog lagen om länshuvudmän för trafiken och 1981 var Kristianstads Läns

Trafik AB, med Göran Svärd som VD, klart starta i egen regi. Under förberedelserna tidigare hade landsting och kommuner bl.a. bildat en entreprenörsgroup för planering av den operativa delen d.v.s. linjedragningar och taxsystem m.m. I gruppen ingick Bertil Gilderstam SJ- buss, Arthur Berglund LB och Kjell Persson som representant för de små bussföretagen. För trafiken i länet svarade vid det tillfället SJ för 75%, LB 20% och övriga 5%. Bussföretagen ägde själva koncessionerna och Perssons Omnibustrafik. B.o.K. Persson HB, som företaget då hette, trafikerade linjerna 573, 575, 576 och något senare även 578.

SJ tåg körde på linjen Ystad-Tomelilla-Simrishamn med rälsbuss typ Y 7. Fordonen var omoderna och linjen trafiksvag varför den hotades av nedläggning. Ystads Allehanda startade en kampanj för bevarandet, där självutnämnda järnvägsexperter som Börje Hallin och Krister Håkansson skrev insändare dagligen ofta luddigt underbyggda. Motståndare i debatten var Assar Thorsson, som alltid baserade sina inlägg på verkliga fakta. Järnvägstrafiken kom att fortsätta med rälsbuss typ Y 1, en dyrbar trafik bekostad med extra bidrag från Simrishamns, Tomelillas och Ystads kommuner, trots att man fick fordonen till skänks av staten.

När Länstrafiken Kristianstad övertog ansvaret för trafiken hade samtliga städer i länet utom Simrishamn tätortstrafik med buss. Det kom att dröja till den 17 juni 2002 innan "Snurringen" började tätortstrafik i Simrishamn med Buss-Persson som entreprenör.



Länstrafiken Kristianstad utökade trafiken väsentligt på många linjer speciellt Simrishamn-Kristianstad, som kom att ingå i konceptet "SkåneExpressen" redan från start. LB har trafikerat sträckan under många år. LB övertog något år in på 80-talet Sven Anderssons Busstrafik i Kivik och därmed var Perssons Omnibustrafik enda familjeägda linjeföretag i Skåne söder om en linje Helsingborg - Åhus.

anbud, vilket medförde att LB vann mycket ny trafik på bekostnad av SJ- buss. För tillfället utför Swebus praktiskt

taget ingen busstrafik på Österlen. Länstrafiken Kristianstad tog fram en egen design, utvändigt vita bussar med röd stolklädsel. I början på 90-talet expanderade Ödåkra Buss kraftigt i Helsingborgstrakten men försvann efter några år in i Bus Danmark och därmed senare till Arriva. Därmed utför utlandsägda storföretag 94% av trafiken i Skåne län, medan endast 4% utförs av 4 familjeägda skånska bussföretag.

Biljettsystem har det inte funnits så många genom åren. Från början räknades tydligen enbart kassan för dagen. Första egentliga biljetten var en remsa förtryckt med ortsnamnen där från- och tillstationerna klipptes med biljettång. 1952 inköptes LM mekaniska kassaregister som kunde registrera upp till 9,95 kr. Dessa utbyttes 1972 till Almex. Små behändiga och bärbara maskiner





med ett omständligt redovisningssätt. Efter något år med Länstrafiken infördes ett kupongsystem och stämplor med utmärkning av från- och tillzon. Vi i branschen uppfattade detta som återgång till något primitivt. Numera används elektroniska maskiner, som även kan hantera magnetkort.

Efter att Joakim Kjellson gjort värnplikten och tagit busskort, började han som förare i maj 1987 och blev efter något år trafikansvarig.

Avregleringen av tillståndsgivningen för beställningstrafik medförde att många taxiföretag på Österlen skaffade stora bussar. Dessa taxiföretag har som bussföretag blivit mer eller mindre långlivade.

När SJ 1990 lade ner paketgods- och biljettservice vid stationen i Simrishamn, fick vi ca 3 veckor före nedläggningen förfrågan om att bemanna stationen. Den 8 januari tog vi över och Joakim började med biljettförsäljning och trafikupplysning, baserat på ett avtal med Länstrafiken och Simrishamns kommun. Senare under året anställdes annan personal för bemanningen. Klockan på norra fasaden av stationsbyggnaden monterades vid bygget 1882 och finns kvar. Den dras av lod och fungerar fortfarande utmärkt. Första tiden skedde bussuppställning och försäljningen på samma platser som tidigare, men 1992 byggdes lokalerna om och uppställningen flyttades upp mellan byggnaden och rälsen.

Vid en upphandling 1992 lämnade Buss-Persson och LB ett gemensamt anbud till MLT på linjerna 391 och 392. LB tecknade avtalet och vi körde som underentreprenör fram t.o.m. september 2000.

Nya tekniska innovationer på bussarna kom nu i rask takt. Turistbussar utrustades med air condition, toalett, kök, CD-spelare m.m. Linjebussar utrustades också med AC och på SkåneExpressen toa och fyrkanalstereo. Linjebussarna utrustades med enhetligt kommunikationsradiosystem. Skånetrafiken införde krav på lågtrébussar även i lokal trafik och ny ut- och invändig design framtogs. Motorerna förseddes med katalysator och partikelfilter.



Automatiska växellådor blev vedertagen praxis.

Vid tidtabellsskiftet 1995 upprättades en ny SkåneExpress Simrishamn-Lund, med en buss avgående från Lund ägd av LB, samt en buss från Simrishamn ägd av Buss-Persson. För ändamålet inköptes företagets första boggiebuss en Volvo/Carrus. Uppdraget utföres f.n. med två bussar. Tidtabellsåret 92-93 körde bolaget en daglig dubbeltur på SkåneExpressen Ystad-Kristianstad. På de lokala linjerna går numera även en lågentrëbuss Volvo/Carrus.

Första anbudsupphandlingen av bolagets trafik skedde för trafikstart 1994, då vi fick behålla trafiken. Andra upphandlingen skedde för trafikstart 1998. Branschen var då inne i en period där utlandsägda operatörer arbetade mycket aggressivt för expansion, vilket påverkade och fortfarande påverkar prisbilden negativt.



Under så lång tid har naturligtvis många anställda kommit och gått, men flera har under många år stannat kvar till stor glädje för resenärer och företag. För mer än 25 års tjänst har följande uppmärksammats, Hilding Olsson, Johan Nilsson, Kaj Olsson, Lars-Åke Olsson, Bertil Wendel och Margit Persson.

Företaget har sedan 1930 tillhört branschorganisationen Kristianstads Läns Omnibusägareförening. Stiftandet skedde den 14 januari 1930 och föreningens främsta uppgift blev att hjälpa medlemsföretagen i tillståndsärenden gentemot järnvägsbolagen. Mauritz Persson blev ordförande under andra hälften av 40-talet. Kjell Persson tog över klubban ungefär 1975 och efter något år slogs båda

skåneföreningarna samman till en förening. Året därpå avgick jag men återkom under några år före och efter 1990. Föreningen ingår i sin tur i Bussbranschens Riksförbund, vars kongresser föreningen varit värd för vid tre tillfällen. Kongresser hölls i Kristianstad 1959 och i Helsingborg 1977 och 1988.

Barbro och Kjell Persson avgick med pension 2000 och numera drivs företaget av tredje generationen Joakim Kjellson med hustru Maria.

Avslutningen på en historik över ett igångvarande företag går naturligtvis inte att göra. Det finns förhoppningsvis många oskrivna blad att förvänta sig framöver i historien om Buss-Persson.

