

Historieglimt 187

Kollektiv transport på Lade og Lademoen

Dagens bussruter nummer 3 og 4 fra sentrum til Lademoen og Lade har en lang forhistorie. Samtidshistorien er opptatt av transport med redusert utslipp til miljøet. Ser vi tilbake så ser vi lett at de gamle transportmidlene var mer miljøvennlige enn dagens busser. Det begynte med de hestetrukne omnibussene i 1893. Ruta gikk fra Voldminde til Ilevollen. Hestene hadde stallen sin der Skateboardhallen ved jernbanen på Lilleby står i dag. Mange av kuskene og hestepasserne bodde i samlingen av trehus omkring dagens Gisle Johnsons gate. Mye av trikkepersonalet bodde også lenge her. Det som i dag heter Mellomveien, var da oppkalt etter de innelukte vognene som hestene trakk. Den het da Omnibussveien. Ordet omnibus er latin og betyr ”for alle”. Det var altså transport for alle som trengte transport. Ordet buss er en forkortelse for omnibus! Selskapet som drev omnibussene het *Trondhjems Omnibus Aktieselskab* og var et privat firma. I sommerhalvåret brukte omnibussen hjul; om vinteren hadde de sledemeier.



Sporvogn i Olav Tryggvassøns gate, 1906. Klüvergården til venstre. Eier: Byarkivet.

I 1901 ble hestene erstattet av de selvgående elektriske vognene, trikken. Ordet trikk kommer fra det engelske uttrykket ”electric tramcar”. På norsk har vi valgt den siste delen av det første ordet, mens trikken kalles tramcar eller bare tram i England! I 1901 er vi kommet fram til byens utbygging av sine kraftverk.

Det er ikke tilfeldig at selskapet het *Trondhjems Kommunale Elektricitetsværk og Sporvei*. Leveranse av strøm til sporveien var en viktig inntektskilde. Dette felles selskapet bestod helt fram til 1936 da sporveien ble utskilt som egen selskap. Sporveien var lenge et populært kommunikasjonsmiddel og samtidig en viktig inntektskilde som gav store summer til kommunekassa. Den ble faktisk kalt kommunens melkeku!

Endestasjonene både for hesteomnibussen og trikken var Buran på Lademoen og Hjorten på Ilevollen. Slik var det i mange år. På Buran hadde betjeningen et lite kioskliknende hvilehus som er kjent fra mange gamle bilder. Linja ble dobbeltsporet i 1909. Sporene gikk da i bue omkring Bakke kirke som faktisk lå som en trafikksperre midt i Innherredsveien. I 1913 ble de gamle stallbygningene på Voldsminde erstattet av en stor, moderne vognhall med et areal på 1540 kvadratmeter og med syv spor. I 1921 ble det bygde en vendesløyfe omkring parken og Lademoen kirke. Skinnegangen gikk ned der Anders Buens gate ligger og ned til Mellomveien. Der lå vendesløyfa til 1936 da den ble forlenget til Thomas von Westens gate og fikk endestasjon ved den berømte Lillebykiosken.

Helt fram til privatbilismen skulle dominere trafikkbildet etter 1955, var trikken et populært framkomstmiddel og passasjertallet holdt seg godt oppe. Allerede det første driftsåret hadde trikken 1.6 millioner passasjerer. Trikkelinja til Øya ble åpnet i 1913, linje 2. I 1927 kom trikken til Singsaker, linje 3. Likevel var det mange på Lademoen som ville spare penger til den rimelige billetten og gikk til eller fra sentrum eller iallfall en av veiene. Gutter som fikk penger til billett av sine foreldre, gikk heller og brukte pengene til mer spennende ting! Under depresjonen i 1920-årene gikk passasjerantallet ned. Fra 1934 steg tallet igjen. Både i 1930 og i 1937 fikk sporveien nye vogner til erstatning for utslitt materiell.

Til Lade ble det bygd sporveislinje i 1958. Da fikk sporveisnettet sin største utstrekning. Håpet var å modernisere og oppdatere trikken til framtidens kommunikasjonssystem for byen, men det slo ikke til. Allerede i 1966 overtok bussen for trikken til Lade, bussrute nummer 4. I 1968 overtok bussen også linje 3 på Singsaker. Fra 1974 var sporveien en del av Trondheim Trafikkselskap, men i 1988 sa bystyret nei til videre trikkedrift i byen. I 1990 ble det satt i gang ny drift på Gråkallbanen. Den har det stadig vært foreslått å forlenge til Lade, men uten hell.