



## Per Øverland: Historieglimt 278 – Hesteomnibus på Lademoen

Samme år som Lademoen ble en bydel i Trondhjem by, ble det startet en kollektivtransport som fikk sin base i den nye bydelen. Det var slett ingen ny oppfinnelse. Tvert imot hadde et slikt transporttilbud vært i mange storbyer i lang tid. Ja, faktisk var det som kom til Trondheim allerede blitt gammeldags i utlandet og i Kristiania. Historien kan kort oppsummeres slik: Allerede i 1662 ble det startet en hesteomnibusrute i Paris, men tiden var ennå ikke kommet for et slikt tiltak. Den ble snart nedlagt. Ordet omnibus er latin og betyr «for alle». Først i 1828 kom Paris igjen på banen med en slik rute. Litt tidligere, i



Over: Hesteomnibus, Torvet holdeplass, 1893. Fotograf: Jørgen Wickstrøm. Byarkivet.

1825, hadde Berlin fått sin første hesteomnibus. London kom i 1829 og København i 1841. I alle disse byene startet man med hesteomnibuser, men gikk senere over til hestesporvogner. Da ble det lagt stålskiner i bakken og hjulene på vognene ble formet til å holde dem på skinnene. Overgangen

skjedde i Paris i 1855, i London i 1860 og i København i 1862. Da den norske hovedstaden Kristiania kom etter i 1875 fikk den hestesporvogn helt fra begynnelsen.

Kristiania hadde i en mannsalder hatt sin hestesporvogn før Bergen fikk sin hest omnibus i 1890. Trondhjem fulgte Bergens eksempel og valgte den gammeldagse og billigere hest omnibussen for å spare utgiftene til skinner. Noen av byens forretningsmenn startet Trondhjems Omnibus Aktieselskab den 1. mai 1893. Aksjekapitalen var på kroner 20.000 fordelt på 200 aksjer. For kr. 16.000 ble det innkjøpt tre omnibusser og åtte kraftige hester. De fleste av hestene skal ha blitt kjøpt fra Danmark. Allerede 9. mai rullet de første vognene ut fra stallen på Voldsminde og driften var i gang. Ruta gikk fra Voldsminde til Ilevollen. Den ble raskt innarbeidet og tallet på passasjerer steg. Taksten var ti øre for voksne og fem øre for barn. Vognene var store og tunge, og trukket av to hester. De hadde store hjul. Gatene var brolagt med gatesten og var ujevne. Fjærene greide ikke å absorbere ristingen, men setene var godt polstret og trukket med plysj. Derfor var det likevel komfortabelt å reise. En vogn hadde 12 sitteplasser. Det var 4-5 ståplasser på plattformen bak og det kunne stå 2-3 personer fremme hos kusken. Selv med to hester kunne det bli tung fremdrift. Over Bakke bro kunne det bli satt inn en tredje hest! Det gjaldt særlig på vinteren da det ble brukt sleder. Den gamle Bakke bro var høyere og brattere enn dagens bru.

Trønderhumoren fornektet seg ikke. Den største aksjonæren var Tobias Lund. Bussen ble derfor kalt «Tobias». Når en vogn var tynt besatt med passasjerer, het det: «*No kjem'n Tobias edru*». Var vogna fullstappet, lød det: «*No kjem'n Tobias foill!*»

Trafikken viste seg å bli god og driften ble snart rentabel. Det første hele driftsåret ble det fraktet 135.365 passasjerer på 6067 turer. Driftsresultatet var så bra at det ble utdelt 12,5 % utbytte til aksjonærene. I begynnelsen var det halvtimes rute fra klokken syv om morgenen og kvarters ruter om ettermiddagen. Trafikken økte fra år til år og rutene ble tettere. I 1895 ble det kjørt 8341 turer med 182.535 passasjerer. I 1896 gikk det 270.774 passasjerer på 12.473 turer. I 1897 økte turene til 16.609 med 381.043 passasjerer. I 1898 var antallet turer litt høyere (16.967) med 416.790 passasjerer. I 1899 var det en liten nedgang i antall turer til 16.413, men passasjerantallet økte til 427.017.

Olaf S. Sæther har i sin lille bok «*Kollektivtrafikken i Trondheim gjennom 75 år 1901-1976*», Trondheim 1976, moret seg med å regne ut gjennomsnittstall for passasjerer med omnibussen. Han fant at det reiste gjennomsnittlig 26 på hver tur i 1899, mens tallet ellers lå mellom 22 og 24,6 per tur. Det henvises også til boka: Rune Kjenstad, *Trikken i Trondheim 100 år*, Trondheim 2004, side 17-19.

Den 19. november 1943 stod det i Dagsposten et intervju med Jonas Forfod som hadde vært kusk på hesteomnibussen. Han forteller at det var 8-9 vogner i drift de siste årene, men det var særlig fem som ble brukt. Fire hadde egne navn. En het «Tyskvogna», en het «Gammeltyskeren», en «Engelskmannen» og den fjerde het «Gammelvogna». De andre vognene var veldig tunge, selv uten passasjerer. Ved Bakke bru ble det ofte stasjonert en hest som ble koblet til for å dra over den høye og bratte brua. Bakke bru var for øvrig ikke helt pålitelig fordi klaffene ved åpning for skip ofte hengte seg opp. Da tok like godt kusken og kjørte om Bybrua! Forfod forteller om en episode med «Engelskmannen» ved Bakke kirke. Da stod jo kirka helt nede i Innherredsveien som gikk i bue om kirkehuset. Det var en dyp grøft langs veien og uheldigvis veltet hele vogna over ende og ned i grøfta på det glatte føret! Det var tungt å få den på rett kjøll igjen. Det var forresten et av de sjeldne uhell med omnibussen. Forfod hadde kr. 60 i månedslønn. Han fortsatte ved sporveien, og fikk hele kr. 75 i lønn der.

Omnibussen fikk ingen lang historie med sine 8,5 år. En kunne nesten regne ut fra det som skjedde i andre land at elektrisk strøm ville erstatte hesten. Trondhjems Omnibus Aktieselskab ble en kortvarig, men vellykket forretning. Det ser vi av tallene. La oss se litt på det som skjedde med strøm som drivkraft. I 1901 startet den elektriske sporveien på omnibusens gamle rute fra Voldsminde til Ila. Omnibussen forsøkte seg på en ny rute mellom Øya og jernbanestasjonen, men det bar seg ikke. Et forsøk med dampbuss ble med forsøket. Den brøt sammen allerede ved Elgeseter bro og hele maskinen ble returnert til Bergen der den kom fra. Selskapet ble avviklet.

De første elektriske lokomotiver og motorvogner gikk med batterier. I 1842 konstruerte Davidson en syv tonns motorvogn for jernbanen Edinburgh-Glasgow. Batteriene av jern, sink og svovelsyre gav en fart på 6 kilometer i timen! I 1851 bygde Charles Page et batteridrevet lokomotiv som gikk i 30 km/time mellom Blandenburg og Washington, D. C. Det som regnes som den

første egentlige motorvogn for trikken, ble bygd av Werner von Siemens og ble vist på verdensutstillingen i Berlin i 1879. Trikken gikk deretter sin seiersgang over Europa. Med dagens elektriske biler som også er drevet av batterier, står vi ved en interessant utvikling av kommunikasjonssystemet. Noe helt nytt er det likevel ikke!