

FÖREDRAG VID
ÅRSMÖTET I HALMSTAD.

BUSSTRAFIKEN I HALMSTAD MED OMNEJD.

Föredrag av direktören *Yngve Schéle*,
Halmstads Omnibustrafik.

Det var år 1923, som det nuvarande Aktiebolaget Halmstads Omnibustrafik fick tillstånd att inom stadens område utöva lokal linjetrafik. Början var synnerligen blygsam. Det var endast tvenne linjer med två vagnar, som sattes i gång. De första linjerna gingo till stadsdelen Kärleken och åt Väster. Det visade sig dock snart, att två vagnar voro ingenting att arbeta med, vilket även återspeglade sig i det ekonomiska resultatet. År 1924 ökade bolaget sin kapacitet och skaffade några vagnar till, varvid ytterligare linjer sattes i gång. Turerna blevo även något bättre ordnade. Tidigare hade turerna varit förlagda på basis av körtiderna. Sålunda voro avgångstiderna kanske 10.37, 11.08 o. s. v., och det var omöjligt för stadens invånare att komma ihåg dem. Det är ju en huvudsak, att tiderna äro lätta att komma ihåg. Så småningom blev det ordnat så, att det blev hel- och halvtimmestrafik. Sedan dess har också bolagets verksamhet utökats och flera vagnar anskaffats, så att vi i dag ha 7 linjer och 10 vagnar, och passagerarnas antal är nu uppe i 800 000 à 900 000 pr år.

Den första, bästa och trafikstarkaste linjen, som kom till stånd, var Storgatan åt norr upp till Kärleken, som ligger ungefär 4 km från staden. Den andra linjen gick Brogatan väster ut, till järnvägen. Nästa utveckling blev, att en linje drogs upp mot kyrkogården. Denna visade sig dock icke vara lämplig att trafikera och linjen ändrades att gå över järnvägen och Lasarettsvägen upp till västra kyrkogården.

Trafiken sökte sig därefter österut via bron över Laholmsvägen till Margaretagatan. Dessa linjer till Kärleken, Stiftelsen, Väster och Öster gingo i många år. Sedan ökades trafiken till att omfatta även mindre linjer, t. ex. ut till Folkparken, där det nu blivit stor bebyggelse, så att denna linje har en verklig uppgift att fylla. Härefter kom så linjen över bron och fortsatte ut till Snöstorp. Dessa äro de huvudsakligaste linjerna, som trafikerats och fortfarande trafikeras. Vi hade för några år sedan en liten linje ut till Söder, lotskolonierna och flygfältet, men det visade sig, att avståndet till torget var så kort, att något verkligt behov icke fanns för denna linjetrafik.

När lokaltrafiken var ordnad, sökte man sig ut till ytterkanterna. Det är ju alltid så, att en trafiklinje stimulerar folk att mera använda sig av ytterområdena som bostadsområden. Halmstads stad har därför utvecklat sig kolossalt åt väster, öster och norr. Linjen åt väster fort-

satte sedan ut på Tylösandsvägen till Söndrums stenhuggeri på ett avstånd från staden av c:a 6 km. Den trafikeras emellertid icke som inom staden med halv- och heltimmetrafik utan med två timmars mellanrum. Inom Kärleken fortsätta bussarna Göteborgsvägen ut någon kilometer och likaså ut åt Nissastigen. Österut köra vi ut till Fyllebro.

Jag kom i detta sammanhang att tänka på en liten historia. En representant för en Stockholmsledning skrev, att han lagt märke till att det här i Halmstad fanns en busslinje, som kom från Kärleken och via torget fortsatte till Lasarettet och Kyrkogården!

Den trafik, som jag nu skisserat upp, har ekonomiskt sett alltid klarat sig bra. Det börjar ju nu kanske vika åt andra hållet, men vi hoppas, att det skall bli bättre tider snart igen.

Utom tidigare omtalade linjer trafikerar bussbolaget även sommarlinjerna Halmstad—Tylösand och Torget—Östra stranden. Å Tylösandslinjen har bolaget samtrafik med Statens Järnvägar, vilket visat sig vara fördelaktigt icke endast ur allmänhetens synpunkt.

Till sist vill jag som ett önskemål framhålla tätare turer inom Halmstads stad. Bolaget har tidigare haft under övervägande att övergå till 15 min. turer å vissa linjer och 20 min. turer å övriga linjer, men förhållandena i Europa kommo hindrande i vägen. Vi få tro på att i framtiden kunna fullfölja denna utveckling.
