

**Det e´ slynt å kjøra buss te Sola**

**IT'S WONDERFUL TO BE ON THE  
BUS TO SOLA**

We wish to thank Mr Andreas Askildsen of the Solabladet for granting permission to is reprinted this article. [andreas@solabladet.no](mailto:andreas@solabladet.no)

An English translation by Odd Nilsen follows.

# Det e' sjynt å kjøra buss te Sola

For 100 år siden humpet den første rutebussen avgårde fra Stavanger til Sola. I morgen skal det feires.

ANDREAS ASKILDSEN  
andreas@solabladet.no

Rutebilkjøringen startet da bonde Andreas Gabrielsen Joa, kjøpmann Jonas Schanche Monsen og fabrikkier Tørrer Rønneberg gikk sammen og dannet A/S Stavanger Automobil-Omnibusselskab. Selskapet ble stiftet 16. mars 1908.

## Busspionerer

– Disse tre herrere er for pionerer å regne i norsk rutebilhistorie, sier Svein Emil Stueland, leder i Rutebilhistorisk forening (RHF) avdeling Rogaland.

For det var bare i Molde man var tidligere ute enn i Sola med ordinær rutebilkjøring.

Ruten fra Molde til Batnfjordsøra ble startet i mai 1908.

## Satt på benker

Selskapet kjøpte en tysk Gaggenau, som var en åpen buss med 20 sitteplasser fordelt på seks benkerader. Den ruvet godt i bredden med sine 1,95 meter, og på smale bygdeveier opptok den hele veibredden. Folk flest kalte rutebilen for «Den blaa automobil».

– 6. juni 1908 kjørte de sin første tur. Det var en presse- og presentasjonstur. Dagen etter gikk den første ordinære ruten fra Stavanger, via Malde, må vite, til Sola.

De hadde riktignok ikke fått konsesjon og løyve på plass for de første passasjerene steg ombord, det fikk de først i juli 1909.

## Boikottet bussen

Men det nyetablerte selskapet som skulle frakte solabuen til Stavanger var ikke mange månedene for motstanden var merkbar.

– De møtte motstand fra bønder som syntes dette var en stor trussel mot hestetransporten. Nå fikk hesten konkurranse, forteller Stueland.

Det ble igangsatt boikottaksjoner og motstanderne argumenterte med at hestene ble skremt av den store bilen.

Støvskyer og at avlingene langs veien ble ødelagt, var andre argumenter for å få folk til å boikotte bussen.

– Historien forteller også at passasjerene ofte var beruset og skrålte og skrek til sjenanse for pietistiske vestlandsbønder, står det å lese i RHF's medlemsblad, Rutebil.

Motstanden til tross; det var mange som mente at rutebilkjøringen var et steg i riktig retning.

Lars Oftedal, som den gang



Mange skuelystne hadde møtt frem da den første rutebilen ankom Solakrossen.

var redaktør i avisen Stavangeren, sa at rutebilen var et steg i «rydningsarbeide for den kommende bilisme på Jæren».

– Og det fikk jo den godeste Oftedal helt rett i.

## Ble lagt ned

Etterhvert måtte de redusere antallet daglige turer fra 10 til 2. Så ble det slutt på busstransporten.

– 4. september 1909 opphørte rutebilkjøringen. Men et halvt år etter, våren 1910, startet et nytt selskap opp. A/S Stavanger Automobilselskab, sier Stueland.

Han er usikker på hvor lenge dette selskapet besto og hvor godt mottatt de ble av solabuen.

## Satsset stort

Men det var langt fra siste gang solabuen skulle reise kollektivt med en motorisert farkost.

I 1917 søkte Martin Stangeland om driftsstotte til å starte en bilrute fra Sandekrossen til Stavanger. Faste avganger ble det først i 1921. De startet i det små med tre ukentlige turer og kjørte for drosjetakst.

Få år etter gikk han til innkjøp av en større bil, dermed sank prisen for hver enkelt passasjer.

Nå var det konkurranse i markedet. R. Christoffersen kjørte i sommerhalvåret mellom byen og Sola Nordsjøbad, mens Håland Bilkompani drev gods-transport.

## Sørst på Vestlandet

Stangeland gjorde det godt i bussbransjen og fornyet stadig bussparken.

Det største spranget gjorde

han i 1951 da han kjøpte «Ormen Lange», en 50 seters buss med karosseri fra Rogaland Karosserifabrikk på Mariero. Bussen var da den lengste som kjørte på Vestlandet. Sola-

Men fredag formiddag blir det mulighet for en nostalgisk tur i gamle busser fra Strandkaia i Stavanger. Turen går med fire historiske

kontoret.

– Det vil bli trekkspillmusikk og historiker Birger Lindanger vil fortelle om bil og buss i Sola. I den ene utstillingssalen vil det



Klar til avgang: Sigmund Sande og Svein Emil Stueland i Rutebilhistorisk forening gleder seg til fredagens 100-årsmarkering. (Foto: Andreas Askildsen)

rutens busser ble regnet som noe stort, flott og kraftig. De hadde dårlig tid og man ville ikke komme i veien for dem.

Stangeland døde tidlig på 70-tallet og sønnen hans med samme navn, overtok bussdriften. Avgangsfrekvensen ble nå økt fra en til to busser i timen.

## Nostalgisk tur

I dag er det 50 daglige avganger på strekningen Stavanger-Sola, og komforten må kunne sies å ha blitt bedre enn hva den var i 1908.

busser, deriblant en Dodge fra 1934.

– Som for 100 år siden vil turen gå via Madla, eller Malde som det het den gang, til Solakrossen.

Den første bussen i følget vil være reservert inviterede gjester. Stavangers varaordfører Bjørge Tysdal Moe og leder for fylkets samferdselsutvalg, Odd Arild Kvaløy, er blant dem som har meldt seg på den historiske markeringen.

– Vi kommer til å kjøre til kulturhuset hvor det blir et opplegg i regi av kultur-

være en del gamle bilder, sier Marianne Evensen.

Fra kulturhuset vil det bli kjørt rundturer til Åsen og Skadberg.

## Manglende støtte

Samferdselsetaten i fylkeskommunen har spyttet inn 10 000 kroner til arrangementet, men Stueland ble ikke møtt med økonomisk velvilje da han søkte fylkesutvalget om mer midler.

– Det betyr at opplegget vi hadde planlagt på lørdag og søndag dessverre må utgå.

Translation from "Solabladet" Thursday, June 6th 2008 by Odd Nilsen.

## **IT'S WONDERFUL TO BE ON THE BUS TO SOLA**

One hundred years ago the first bus bumped along from Stavanger to Sola. The celebration is tomorrow.

By Andreas Askildsen  
andreas@solabladet.no

Scheduled bus service started when farmer Andreas Gabrielsen Joa, merchant Jonas Schanke Monsen and factory owner Tørres Rønneberg together formed A/S Stavanger Automobil-Omnibusselskab (Stavanger Automobile Bus Company Ltd.) The company was established on March 16th 1908.

### **Bus Pioneers**

"These three gentlemen must be regarded as pioneers in the history of bus service in Norway" says Svein Emil Stueland, director of the Rutebilhistorisk forening (Union for the History of Scheduled Bus Travel), in Rogaland.

Only the city of Molde preceded Sola in setting up a scheduled bus service. The route from Molde to Barnifjordøra started in May 1908.

### **Sat on benches**

The bus company bought a German Gaggenau, which was an open bus with 20 seats distributed over 6 rows of benches. It was sure wide enough with its 1.95 meter width, thus on narrow country roads, it occupied practically the entire width of the road. Most people referred to the bus as "the blue automobile".

On the 6th of June 1908, they took their first trip. It was an excursion for the press and other invited guests. The next day the company started the first scheduled bus trip from Stavanger via Malde to Sola. However, the company had not yet been granted a concession permit or license for the enterprise before the first passengers were seated. Not before July 1909 was this sorted out.

### **The bus boycott**

The newly established company, with the aim of transporting the farmers of Sola to Stavanger, did not operate for a long period of time before it was met with marked resistance.

The resistance came mostly from farmers who felt this was a threat against their horse powered services. "Now the horse was facing competition", says Stueland.

Another complaint was the dust clouds, and a third complaint was that crops along the road were being destroyed. All the complaints that were set forth were to influence the people to boycott the bus.

Also, there were stories saying that passengers on the bus were intoxicated, loud and a nuisance to the pietistic farmers in the area.

This can be read in the RHF's members' report, "Rutebil".

In spite of the resistance, however, many realized that the scheduled bus service was a step in the right direction.

Lars Oftedal, who at that time was the editor of the newspaper "Stravangeren", wrote that the bus route was the "first pioneering step in the coming era of motorized travel in Rogaland". And one has to give him credit for his foresight.

### **The closing down**

After awhile they had to reduce the number of daily trips from 10 to 2. And then the organized bus route enterprise came to an end.

On September 4th 1909 the bus route was shut down. But just a half year later, in the spring of 1910, a new company emerged, says Stueland,. It began as A/S Stavanger Automobileselskab (Stavanger Automobile Company Ltd.). Stueland is somewhat unsure about how long this company lasted and how they were received by the people of Sola.

### **Large investments**

Now, this was not the last time the farmers from Sola were offered public transport with a motorized vehicle.

In 1917, Martin Stangeland applied for funding to enable him to start up regular bus service from Sandekrossen to Stavanger. Regular departures were established in 1921. They started on a small scale with three weekly trips, and charged ordinary cab fares.

A few years later he purchased a bigger bus, and was able to lower the price for each passenger.

By now, there was competition in the market. In the summer, R. Christoffersen operated a regular bus service between the city and Sola Nordsjøbad (North Sea Spa of Sola) while Håland Bilkompani operated as a freight company.

## **Largest in the western part of the country**

Stangeland was successful in his bus service company and regularly upgraded his buses. The big investment was made in 1951 when he purchased "Ormen Lange" (the long snake--named after a Viking ship famous for its length) a bus with 50 seats with its body from Rogaland Karosserifabrikk (R. Body Factory) in Mariero, Stavanger. At that time, this was the longest bus to travel in the western part of Norway.

The buses on the Sola route were considered to be among the best, the most powerful and the most luxurious. They were always in a hurry, and you did not want to be in their way.

Stangeland died early in the 1970s, and his son, carrying the same name, took over the business. The departures increased in number from once to twice every hour.

## **A nostalgic trip**

Today there are 50 daily departures from Sola to Stavanger, and the comfort must be described as considerably improved since 1908.

This Friday afternoon there will be an opportunity to take a nostalgic trip in old buses from Standkaaien in Stavanger. The tour will be driven in four vintage buses, amongst others--a Dodge from 1934.

Just like it did 100 years ago, the trip will go through Madla--or Malde as it was then called--to Solakrossen.

The first bus in the entourage will be reserved for invited guests. The vice-mayor of Stavanger, Bjørg Tysdal Moe and the director of the county's committee on travel, Odd Arild Kvaløy, will be among those who have signed up for the historical event.

We will be driving to the cultural center where there will be a presentation arranged by the Cultural Office.

There will be an accordion concert and the historian, Birger Lindanger, will give a talk on cars and buses in Sola. In one of the exhibition rooms, a number of old pictures will be shown. says Marianne Evensen.

From the Cultural Center, round trips will be made to Åsen and Skadberg.

## **Lack of support**

The travel committee of Rogaland County has contributed with NOK 10,000 for the arrangement, but Struland did not receive any financial support when he applied to the county council for additional funds. "this means the tour we had arranged on Saturday and Sunday, unfortunately, will have to be cancelled".

**CAPTIONS:**

**Upper picture:** Many onlookers were gathered when the first bus arrived at Solakrossen (a crossroad at Sola)

**Lower picture:** Ready for departure: Sigmund Sande and Svein Emil Stueland of the Historical Society of Bus Transportation look forward to the centennial on Friday.

---

Notes" The bus poineers, Andareas Gabrielsen Joa and Tørres Ronneberg were 2nd cousins.