

MÄLARÖARNAS BLÅ BUSSAR FRAKTAR FOLK I MILJONER

4 m
1950

— Det här är en fullkomlig förebild till arbetsplats för en bilreparatör. Den är lika perfekt som den gamla verkstaden vid Drottningholmsbron i Nockeby var under all kritik . . .

Montör Knut Agegård lämnar det här beskedet medan han ger en av Mälaröarnas blå bussar en rutinmässig översyn i den ljusa, rymligaste och renaste smörgrop som medarbetaren sett. Och den kan beskådas i Mälaröarnas Omnibuss Aktiebolags nya garage- och verkstadskomplex ute vid Tappström på Ekerö. Det är ett imponerande miljonbygge i gul tegel, som blev klar för en tid sedan.

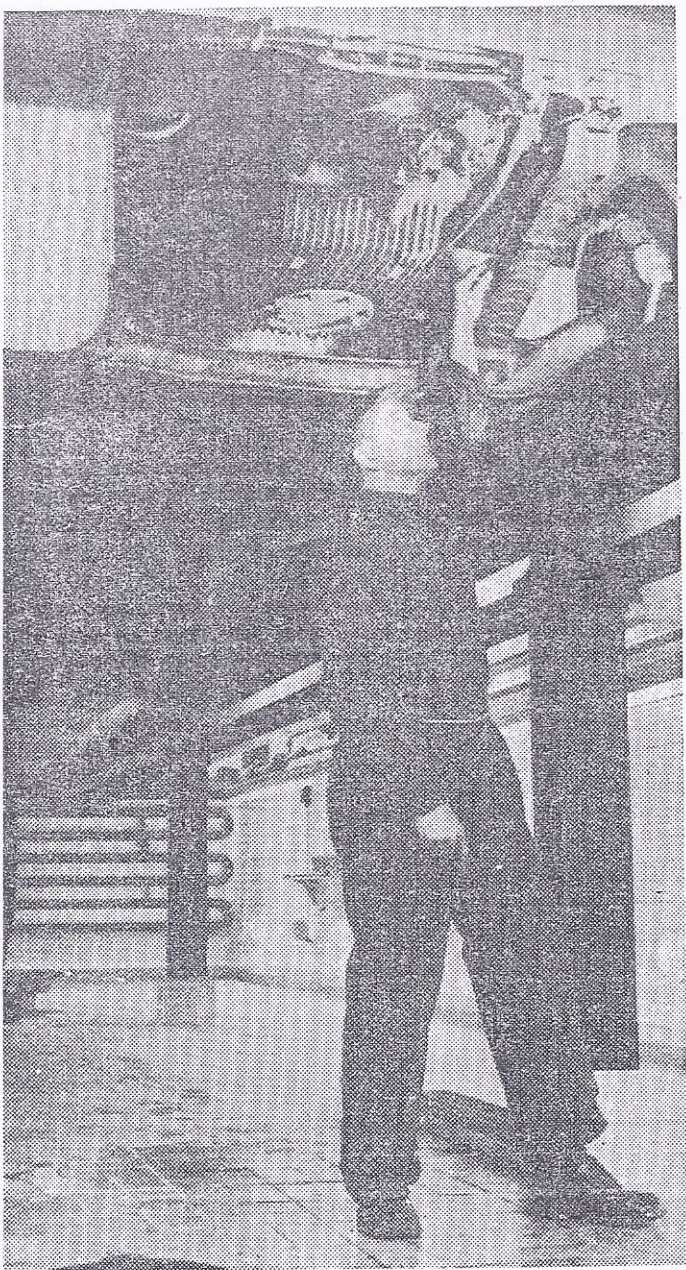
— Ja, egentligen är det bara halva byggnadsprojektet, säger företagets chef, dir. J o h n E. B r e d l e r. Den andra halvan finns ännu bara på ritningarna. Det nu färdiga avsnittet omfattar dels en långa med garageplats för 25 stora bussar och dels flygel med verkstäder, personalrum, förråd och lokaler för bolagets huvudkontor. Reparationsverkstäderna är utomordentligt ljusa och rymliga, utrustade med luftkonditionering, utsagningsanordningar och god arbetsbelysning. I källarutrymmena finns företagets stora förråd vattenverk och värmecentral, den senare oljeeldad.

De sociala anordningarna är mönstergilla. Företagets perso-

nal, som totalt uppgår till ett 100-tal personer, kunde på den gamla arbetsplatsen knappt tvätta händerna, har här till sitt förfogande omklädnings- och toaletterum i kakel och rostfritt. Varje person har klädskap för såväl arbetskläder som vardagskläder. Till toaletterummet hör duschar, fottvättstäl och bastu. Kanske sätter man dock mest värde på matsalen, till vilken hör en liten kokvrå samt telefon.

I dag har vi 43 stora, moderna bussar och 10 lastbilar, berättar dir. Bredler. Varje dag transporterar vi 17.500 liter mjölk in till stan och på återfärden förser vi orterna med butiksvoror och gödning. Vi ombesörjer också hela postföringen och medicinförsändningen på mälaröarna. Vår viktigaste uppgift är dock persontrafiken mellan Stockholm (Fridhemsplan) samt Drottningholm, Ekerö samt Färentuna. I fjöl transporterade vi 1.7 milj. människor med dessa linjer. Nu hoppas vi få lov att införa 15-minuterstrafik på linje 1, d. v. s. Drottningholmslinjen. Passagerarfrekvensen har på senare år stigit så starkt att vi måste dubblera turerna alltsom oftast. Och då tycker vi att folket i Abrahamsberg, Akeshov och Nockeby är mera betjänta av att en buss går varje kvart än att två bussar går samtidigt varje halvtimme. Vidare har vi en ansökan inne om att få starta Gubbkärrs-linjen. Den skulle betjäna det nya bostadsområdet som växt upp mellan Nockeby och södra Ängby.

4 Mars 1950



Montör Knut Agegård har gott om utrymme och god belysning i den kakelklädda smörgropen.

J. Bredler. Direktör John Bredler, Viksund, Svartsjö, har avlidit.



Han var född 1887 i Hilleshög. Han var verkställande direktör i Mälaröarnas omnibusbolag samt i Viksunds Tegelbruks ab. Närmast sörjande är maka, f. Svensson, sönerna John-Olvar, jur. stud., och Sven-Erik, stud., samt dottern Susanne, stud.

†

Härmed hava vi den smärtsamma plikten tillkännagiva att vår avhällne Chef

Direktör

John Bredler

avlidit den 19 mars 1956.

Personalen vid
Mälaröarnas Omnibuss AB

43 BUSSAR
10 LASTBILAR
1950

Ake Larsson har kört i fyra år för Mälardörarnas Omnibus AB. Vi har knappast åkt med en bussförare, som bromsat in, växlat och kört så mjukt som Ake. Sven Carlsson under är hans konduktör.



Prisstoppet och direktör Helin

Mälardöröst: Vi ber Gud bevara oss från att ha med Stockholms spårvägar att göra! Nu tar vi med oss så mycket väskor och trunkar och matkassar vi vill på våra bussar, men vad tror ni det kommer att kosta på tunnelbanan? Se på de små behändiga väskorna som är avritade i spårvagnarna och säg sen om man inte borde anmäla direktör Helin för att han har överskridit prisstoppet på väskor, om det finns något sådant!

Ytterligare sju Kungsholmsfrågor stod på dagordningen, nya bussar och spårvagnar, som direktör Helin fann sig ur stånd att lova ut, medborgarhus, postkontor på norra sidan av holmen, det fula kåkområdet vid Separator, Strandpromenadens fullbordande runt Kungsholmen, med mera. Men Mälardörarna troppade av samtidigt med att busstationen avhystes från dagordningen, och därmed fal-

21 juni 1950

Blåsig möte om stadspark och Mälarbuss

Borgarrådet Berglund och direktör Helin i spårvägen anser att Brommaplan blir en lämplig ändpunkt för Mälärbussarna när tunnelbanan står färdig, men Mälärbörna själva vill som hittills kliva av på Fridhemsplan utan att byta, och de får understöd av Kungsholmsbor som skaffat sig sommarställen ute på öarna. Kungsholmens allmänna kommunalförening ordnade diskussion om detta på torsdagskvällen i S:t Göransgården, och argumenten för och emot flög som eldpilar genom salen.

Ett av de effektivaste, mest omhuldade och känsligaste tillhyggena i striden var Kronobergsparken, vars skönhet ansågs bli lidande om en busstation förläggs till Drottningholmsvägen mellan S:t Eriksgatan och Kronobergsgatan, så som bussbolaget vill.

Hr Berglund ansåg sig inte kunna medverka till ett stationsbygge där. Hans personliga åsikt var att

Brommaplan är mest lämplig, men frågan har ännu inte på något vis diskuterats av stans myndigheter. Direktör John Bredler i Mälardörarnas omnibus AB var den förste att spela med hjärtats veka toner: det är grymt att beröva alla mindre bemedlade, alla äldre, alla sjuka, alla barn, som bygger och bor på Mälardörarna, deras nuvarande förbindelser med stadens centrala delar. Två miljoner passagerare reser årligen på Mälärbussarna, och av dessa är 60 procent mantalsskrivna i staden. Direktör Bredler ansåg sig tala på de två miljonernas vägnar när han krävde busstation vid Kronobergsparken. Åt detta skrottade en stor del av åhörarna hjärtligt, däribland direktör Helin vid spårvägen.

Framträdde sedan Kungsholmsbo med stuga på Ekerö: Vi har skaffat tomterna därför att förbindelserna är rimliga. Andstation på Brommaplan kan inte betyda annat än att också spårvägsbolaget skall tjäna en slant på oss. Vi som bor där ute på somrarna älskar buskar och träd mer än något borgarråd i Stockholm, men vi vill inte åka sönder oss för att se dem.

100.000 mil extra att gå

Direktör Helin understödde borgarrådet Berglund och framhöll dessutom att den aktuella frågan gäller provisoriska anordningar till dess tunnelbanan blir färdig, extraåtgärder som kan klara den växande trafiken.

Direktör Bredler kom med siffror, kalla siffror: det blir 100.000 mil extra att gå per år för de två miljonerna resenärer om inte Mälärbussarna som hittills får stanna på Fridhemsplan, 172.000 arbetstimmar måste användas till detta gående, 21.000 arbetsdagar stjäls från redan förut fattiga stockholmare och Mälärbör!

Person boende mellan S:t Eriksgatan och Kronobergsgatan: Vi har fäst oss vid parken. Den är så vacker. Den är som en buketten blommar, dess björkar och blodlönnar lyser ner mot jättet på Fridhemsplan och lockar folk till lugnande promenader i sin skugga. Aldrig har vi hört att ett bussbolag fått förstöra sådana saker med fula busstationer!

Riksdagsman Boman på Ekerö hade genom mångårigt vistande i staden förvärvat sig stockholmarnas vana att armbåga sig fram, men han trodde inte att husmödrarna hemma på Ekerö kan lära sig den konsten. De skulle komma till korta om de skulle tvingas byta och krängla mer än de redan behöver under resorna till staden.

Och vad Kronobergsparken beträffar, där händer inga vackra ting på kvällarna, och om dessa parkträd kunde tala, så skulle nog alla inse att där måste rensas upp...

Agronom och representant för de åtta socknarna i Färentuna härad: 8.000 bor på öarna. Många fler kommer att bo där. Fridhemsplan är deras naturliga affärscentrum i staden, och skulle ändstationen flyttas till Brommaplan, måste där skapas ett motsvarande affärscentrum. Stan är alltid så älskvärd när den kommer till oss och vill ha fritidsområdet — kunde man inte begära lite

av samma älskvärdhet när vi kommer med våra enkla önskemål?

Borgarrådet Berglund ansåg att bussbolaget har för vidlyftiga uttalanden, problemet måste ses på lite sikt och man måste söka förstå att en dubblering av trafiken mellan Bromma och stan inte är rationell. Det blir en sådan dubblering om man dels skall köra med tunneltrafik, dels med Mälärbussar till Fridhemsplan. Spårvägschefen kunde inte förstå varför de diskuterande hetsade upp sig.

Bildäck sprängdes sönder-dödade

En svår olyckshändelse inträffade på tisdagen i Mälaröarnas omnibus a. b:s garage i Nockeby. Bildvärtaren Harry Allan Andersson, Hillersjö, blev svårt skadad i huvudet under arbetet och avled på kvällen på S:t Görans sjukhus.

Andersson var tillsammans med en kamrat sysselsatt med att fylla luft i ett lastbilsdäck. Däcket var monterat på en fälg och kring däcket var fäst ett metalldäck med uppgift att hålla bildäcket fast vid fälgen. Plötsligt sprängdes metalldäcket sönder av lufttrycket och lungades upp mot Andersson, v. vid det träffade honom hårt i huvudet.

Andersson sörjes närmast av maka och tre barn.



Harry Allan Andersson

Klaratorget önskad ändpunkt för mälaröbuss

— Att flytta Mälaröbussarnas slutstation till Brommaplan är helt enkelt otänkbart, framhåller direktör John Bredler i bussbolaget med anledning av MT:s kommentar till missnöjet med utvidgningen av busstationen vid Kronobergsparken. Vill man bereda även mälaröborna en god trafikservice bör man i stället ge oss en slutstation närmare centrum, exempelvis vid Klaratorget.

Jag kan inte förstå, fortsätter dir. Bredler, att ett fåtal hyresgäster skall kunna kräva större hänsyn än tusentals trafikanter. Busstationen vid Kronobergsparken är intet nytt projekt och det kan knappast sägas vara hela världen om man för att bereda större plats avlägsnar några mindre misslyckade planteringar. Vilka väl inte kan ha så stor betydelse för folk som har den vackra Kronobergsparken i omedelbar närhet. Inte heller tror jag att busstationen på denna plats stör omgivningen i nämnvärd grad. Och även om så är, bör inte ett mindre obehag för ett fåtal få hindra bekväma resemöjligheter för massor av människor. Tanken på Brommaplan som slutstation är omöjlig inte minst med hänsyn till att våra bussar nu allt mera betjänar områden såsom Abrahamsberg, Akeslund, Akeshov och Nockebyhöjden för trafik in till Fridhemsplan. Just nu står vi i begrepp att öppna en ny linje till sistnämnda plats och då vore det ju inkonsekvent att samtidigt som man ger tillstånd härtill planera att flytta bussarnas vändpunkt till Brommaplan. Lindhagensplan ger inte heller möjligheter till ett bra stationsläge. Där blir det för stora avstånd till andra kommunikationsmedel, tillägger dir. Bredler.

Busskonduktörer,

manl. ell. kvinnl., som fyllt 18 år, erhålla anställning vid

MÄLARÖARNAS OMNIBUSS AB,
Tel. 50 13 21, 50 11 77.

Stark opinion mot busstation på Kungsholmen

Inom gatukontoret arbetar man f. n. med ett projekt som kommit åtskillig oro åstad på Kungsholmen. Man planerar nämligen att ta Drottningholmsvägens sträckning mellan S:t Eriksgatan och Kronobergsparken i anspråk för en busstation för Mälaröbussarna och för att skapa erforderligt utrymme skall planteringarna på gatans båda sidor avlägsnas.

Kungsholmsborna finner både det ena och det andra horribelt. Den blivande busstationen kommer att ligga mitt emellan bostadskvarteren Hantverkaren och Lavetten och omedelbart intill barnens tillhåll i Kronobergsparken. Att avlägsna planteringar för en stinkande busspark anser man också vara ägnat att störa trevnaden, för att inte tala om hur föga en busstation lämpar sig vid en parkentré.

Förslaget har diskuterats inom gatukontorets utredningsavdelning, det vet jag, men de närmare detaljerna i planen känner jag inte närmare till, förklarar stadsträdgårdsmästare Holger Blom vid samtal med MT. Visst är det synd om planteringarna måste avlägsnas och jag för min del ser givetvis helst att de får bli kvar och ännu hellre att de kan göras något prydligare. Men det är ju också viktigt med busstationer...

Enligt vad MT erfar håller kungsholmsopinionen på att samla sig till en motaktion. S:t Görans socialdemokratiska förening har redan instämt i en protest, som tillställts gatunämnden och även Skönhetsrådets uppmärksamhet har fästs på saken. Nämnden kommer att ta upp frågan vid sitt nästa sammanträde, omtalar ordföranden hr Viktor Ek på MT:s förfrågan.

Att offra 19 april 1950

ett bostadsområdes fattiga g. tuplanteringar för att ge plats i en larmande busstation mitt i byggelsen måste med rätta ver upprörande på den kringboen befolkningen. Något sådant det som f. n. planeras på Kungsholmen där man inte funnit bättre lösning än att förlägga Mälaröbussarnas station till Drottningholmsvägen mellan Kronobergsgatan och S:t Eriksgatan. Man får verkligen hoppas att gatunämnden och övriga kommunala instanser inte accepterar den tanken. Trafikanterna på Mälaröbussarna har även de själva rätt att begära en god service. Men är det ur praktiska synpunkter olämpligt att låta dessa bussar ha sin nuvarande uppställningsplats på S:t Eriksgatan bör höver behovet inte nödvändigtvis tillgodoses på en annan olämplig plats. I synnerhet som det förefaller att finnas betydligt lämpligare platser i närheten. Såväl Norr Mälarstrand som också det kilformiga området mellan Västerbroviadukten och Lindhagensplan förefaller vid en snar överblick kunna erbjuda en lösning som inte nämnvärt stör omgivningen. Och framför allt inkräktar på befintliga planteringar. På längre sikt frägar man sig sedan om dessa busslinjer ovillkorligen måste föras in till Fridhemsplan. När tunnelbanan en gång börjar trafikeras kan man måhända utan större nackdel utgå från exempelvis Brommaplan.