

# Mäläröarnas kommunikationer



Det är i år 80 år sedan MOAB (Mäläröarnas Omnibuss AB) bildades. Med anledning av detta har vi här samlat och dokumenterat en del fakta som vi gärna vill dela med oss till en större publik.

Uppdaterat av:  
Arne Andersson  
Bengt Löw

Kopia av material som fanns i utställningen "Mäläröbussarna 80 år", Galleri Utkiken, Biblioteket, Ekerö centrum. Invigningen skedde den 25 sept. 2010 och utställningen pågick fram till slutet av oktober.

Vissa sidor är försedda med texten "Denna sida uppdateras inom kort". Tyvärr skedde aldrig någon sådan uppdatering vilket vi beklagar.

*Ekerö-Munsö hembygdsförening*

## HISTORISK TID

Det var ingen tillfällighet att trakterna kring Mälaren blev centrum för Svea Rikes uppkomst. Det var ju främst vattenvägarna som användes och genom Mälaren kunde man komma långt upp i Bergslagen. Österut var det öppet för färder till fjärran länder. Sveriges första stad Birka låg på Björkö i Mälaren. Dit kom Ansgar år 829. Alsnö möte som resulterade i Alsnö stadgar 1279 hölls på det nyuppförda Alsnö hus. Det ligger vid Adelsö kyrka, där man än i dag kan titta på ruinerna efter den pampiga byggnaden, som hade måtten 30 x 15 meter. Landförbindelser finns dokumenterade redan på 1200-talet, då vägen från södra Sverige via Söderköping till Uppsala passerade mellan Rösten och Slagsta. Där möttes också Saltsjön och Mälaren. Man har på vårt århundrade funnit saltrester från den tiden vid Rösten. Vilken väg man fortsatte från Ekerö till Uppsala är inte känt för oss. Men det hade börjat byggas färjor som kunde frakta både höstar och vagnar över sunden.

Färingsö hade sin förbindelse med fastlandet från Färjestaden till Hässelby. Det fanns en fast anställd färjkarl där, som hade bostad med trädgårdstappa på Nibbla Gårds ägor. På Ekerö hade man minst två färjeförbindelser. Den ena från Stavsund till Kaggeholm och den andra från Hässelby till Helgön. Från Kaggeholm vid Färjetorpet (nuvarande Nytorp) gick det att komma över till Södertörn vid Bockholmssättra, vilket tillhörde Ekerö socken till 1944. Mellan Lovön och Bromma har vi inte hittat någon dokumenterad färjeförbindelse förrän i slutet av 1600-talet.

## FÖRSTA BROFÖRBINDELSEN

Kungafamiljen inköpte år 1661 Drottningholm och det tycks ha varit kungens angelägenhet att ordna förbindelsen mellan Lovö och Bromma. Från Gustav den III:s väg vid Drottningholm, ca 300 meter öster om nuvarande bro, gick förbindelsen till Tyska botten vid dagens "Färjestadsvägen" i Ängby. Därifrån gick landsvägen via södra Ängby och Karlberg in till stan. Vägen mellan Drottningholm och Stockholms slott var således ganska lång och besvärlig.

I mitten av 1700-talet ansågs det ganska angeläget att få en broförbindelse mellan Drottningholm och fastlandet. Gustav den III uppdrog i slutet av 1770-talet åt arkitekten C. F. ADELCRANTZ att utarbeta ett förslag till broförbindelser. Hans förslag år 1780 innebar att en bro byggdes till Kårsön och en till Nockeby värdshus. Samt därefter rakaste möjliga väg till Tranebergs värdhus där en tredje bro skulle byggas till Kungsholmen. Detta förslag tilltalade Gustav den III, som godkände detsamma. Det uppstod många problem innan de var färdiga och invigningen av de tre broarna skedde den 19 augusti 1787. På Kårsön uppfördes ett spektakel av Bellman som hette "Värdshuset" samt en ny opera "Drottning Kristina" allt i samband med invigningen.

*Detta material grundar sig på uppgifter som sammanställts 1980 av Arne Andersson, Göran Larsson och Ingemar Johansson.*

Det är alltså 213 år sedan Lovön fick sin första fasta landförbindels. Det kom att dröja länge innan nya broplaner dök upp, men 1828 invigdes en bro med klaff vid Tappström. Det var många bekymmer innan det bygget korn igång, bl.a. en segdragen tvist mellan ägarna till Stafsund och Ekebyhof. Vid Lullehov anlades en flottbro omkring 1930.

□□□□ □□□□ □□ □□□□  
 □□□□□□ □□□□□□ □□□  
 □□ □□□□□□  
 □□□□□□□□□□□□□□□□  
 □□□□□□ □□□□□□□□□□  
 □□□ □□□□□□□□□□□□□□  
 1787.



Utdrag ur Mäläröarnas  
 landförbindelser av  
 Gunnar Hallström i  
 boken  
 FYRA  
 MÄLARSOCKNAR  
 1964

Genom broarnas tillkomst försvann dock inte bekymren. Grundförhållandena vid Nockeby var inte de bästa.

På 1820-talet började ångbåtar trafikera Mälaren. Denna trafik utvecklade sig mycket fort och fick en stor betydelse för Mälardalen. I en led som den vid Nockeby ställde detta större krav på genomsläppens öppningsanordningar. Man fick ju också behov av ångbåtsbryggor. På 1800-talet byggde man om Nockeby bro. Bygget var troligen färdigt omkring 1860. Man hade då istället för bro gjort en bank ut i farleden. Där byggde man en ångbåtsbrygga och utförde ny broklaff med 8 meters genomsläpp. Från genomsläppet byggdes flottbro till Brommalandet i stället för den gamla stenbron.

Första bron vid Tappström invigdes 1828. Det var en klaffbro och den som tog initiativet var dåvarande ägaren till Stafsund greve Rosenblad. Tappströms bro blev också ett sorgebarn att döma av spridda anteckningar. Man lappade och lagade sig hjälpligt fram till den dag den kände finansmannen O. A. Wallenberg köpte Malmvik. Då var bron i mycket dåligt skick. Han fick till stånd en överenskommelse med de väghållningsskyldiga att han mot upptagande av broavgift skulle bygga en ny bro över sundet. Att sköta detta arbete och den närmaste tillsynen satte han sin äldsta son K. A. Wallenberg. Det sägs att detta uppdrag var det första arbete O. A. Wallenberg lät sin äldsta son, den blivande utrikesministern, sköta på egen hand. Den bron var i ett gott skick under de femtio år den användes.

Upptagandet av broavgifter för såväl sjö- som landtrafiken bibehölls för alla broar i häradet under en lång tid, för sjöfarande ända fram till 1930-talet

Öarnas broar och vägar var avsedda för hästfordon. Bilar hade man aldrig räknat med. När biltrafiken satte igång strax före första världskriget måste man på grund av vägarnas bredd och bärkraft vidtaga den åtgärden att all bil trafik förbjöds längre ut än till Drottningholm. De godsägare på öarna som skaffade sig bil fick av länsstyrelsen tillstånd att färdas till sina gårdar, men inte längre ut på ön.

Vägarna kunde visserligen byggas om, men man saknade pengar och därtill kom 1919 ett åläggande för det fattiga vägdistriktet i Färentuna härad att till allmänt underhåll övertaga Drottningholmsbron och halva Nockebybro samt vägen över Kärsö. Den andra hälften av Nockeby bro skulle jämte vägen till Stockholm övertagas till underhåll av Sollentuna vägdistrikt. Bromma tillhörde inte Stockholm då. Någon syn att vägar och broar var i "lagagillt skick" företogs inte. I stället visade det sig strax att broarnas underhåll hade eftersatts i hög grad. Redan i juni 1922 gick genom pressen en uppgift att Drottningholm och Nockeby broar höll på att sjunka.

I en tjänsteberättelse från 1921 skriver Länsstyrelsens vägkonsulent, den då mycket bekante majoren Ingmar Pettersson, att Drottningholmsbroarnas beskaffenhet är under all kritik. "Det torde säkerligen sluta med en katastrof". I detta sammanhang fälldes det bittra ord om statens behandling av det svaga Färentuna vägdistrikt. Broarnas underhåll tog all utdebitering på vägfyckarna och vägarna fick bönderna sköta själva. Det var således ingen tanke på att bredda vägarna för att biltrafiken skulle få komma fram. 1924

kunde man i pressen läsa följande rubrik som tryckts med höga bokstäver på tre rader:

**TVÅ TRAFIKODUGLIGA BROAR:  
SKALL EN OLYCKA BEHÖVAS  
FÖR ATT FÅ DEM REPARERADE?**

Anledningen till denna rubrik var att fyra bussar höll på att sjunka vid Nockebybron. Hundra personer svävade i livsfara. Denna händelse lever ännu i livligt minne hos dem som var med om att dra upp bussarna.

Resultatet av denna tidningsopinion blev polisbevakning som på bron skulle kontrollera att gällande trafikförordningar efterlevdes. Enligt Länsstyrelsens beslut fick nämligen automobil inte föras ut, då på respektive bro befinner sig annan automobil, marscherande trupp e.d.

Den 22 oktober 1924 kom en hård nordlig storm, som höll på att driva bort hela Nockebybron. Det härjade på förmiddagen då en av förankringarna hade givit sig och vid elvatiden gick ytterligare ett ankare. Sjöarna slog högt över brobanan och nötte bort bit för bit av timret utanför körbanan. Vid tretiden på dagen anlände 42 man från Svea ingenjörkår. De inriktade sig på att medelst wire staga bron och binda ihop timret. Vid niotiden på kvällen hade stormen spolat bort broräcket på nordsidan samt större delen av timret ända in till körbanan. Dagen efter hade stormen bedarrat och man provbelastade bron med en tretons lastbil, som sjönk. Blott två tons fordonsvikt kunde tillåtas och vägbanan måste inskränkas till fem meter med bara en gångbana. Dykarundersökningar visade senare att stormen tagit bort betydligt mer av underredet än man från början anat. Bron måste därför genomgå en mycket grundlig förstärkning och blev ändå inte mer än dräglig.

Tre veckor efter denna oktoberstorm framlades ett sedan länge bearbetat förslag till nya Drottningholmsbroar. Förslaget innebar 32 meter breda hängbroar med 14,5 meters fri segelhöjd för en kostnad av 2 millioner kronor. Summan inkluderade båda broarna med provisoriska broar och tillfartsvägar. Samtidigt skisserades ett alternativförslag med förläggning till Källtopssundet. Det är sundet mellan Kärsöns sydöstra del och brommalandet ungefär mitt för Högländstorget. Här skulle grundförhållandena var betydligt bättre än i Nockebysundet. Den bron skulle få 15 - 20 meters fri segelfrihöjd.

Det var två olika omständigheter som hjälpte Färentuna vägdistrikt ur detta förtvivlade läge. Den en var att professor C. Forsell hade konstruerat en brotyp som blev billig i utförande och ändå var säker. Den andra omständigheten var att bil-, bensin- och gummiskatter hade skapats en fond, ur vilken betydande medel kunde erhållas för väg- och brobyggnader. Med hjälp av automobilskattemedel satte man igång att bygga Drottningholmsbron efter professor Forsells konstruktioner. Bron blev färdig att invigas den 21 december 1925. (Detta datum sammanfaller med premiären på busstrafiken från Färentuna Kyrka).

Nästa år kom turen till Nockeby bro, som kunde invigas den 22 december 1926. Både förberedelser och byggnadsarbeten blev mycket svårare på Nockebybron än på Drottningholmsbron. För att få fram trafiken under byggnadstiden flyttades den gamla flottbron västerut d v s mot Blackeberg. Denna provisoriska förläggning av bron, som jag vill minnas skulle underhållas av broentreprenören vållade mycket bekymmer. Bron, som ju ursprungligen hade förbindelse med de Adelcrantzska stenkistorna var för svag i sidled. En mörk oktoberkväll med sydöstlig storm slets förankringen mitt på bron som lade sig i en båge över sundet. Detta hände två månader innan den nya bron skulle invigas. Man lyckades reparera bron för denna tids trafik.

Busspassagerarna måste givetvis gå över bron och detta var rätt besvärligt därför att



*Denna "omnibuss" gick i trafik mellan Träkvista och Drottningholm i början av 1920-talet. Det var en T-Ford som byggts om till buss.*

vattnet många gånger steg över gångbanorna, men man var ju beredd och den kväll bron höll på att gå i två delar plumsade jag över den, klädd i lågskor.

En månad efter det att Nockebybron invigts hade man kommit igång med att planera för nästa bro och det skulle bli Lullehovs bro. Den 10 maj 1927 flyttade man den gamla flottbron, som tillkom på 1830-talet, till ett läge norr om sin gamla plats. Den nya bron var då kostnadsberäknad till 300.000 kronor. Bron var konstruerad och skulle byggas av Hellstedt. Forsells brotyp fullföljdes även här. Arbetet blev emellertid besvärligt och drog ut på tiden, men i augusti 1928 kunde man meddela att bron var färdig. Blott tillfartsvägarna återstad.

Invigningen planerades till oktober 1928. En av de första dagarna i september inträffade det man mer eller mindre haft på känn, nämligen att bron rasade. Det var kanske inte en katastrof, men det hade kunnat bli det om trafiken släppts på bron. Det var pelarna närmast Lovölandet som sjönk och bron måste förlängas. Detta medförde en så betydlig försening att bron inte blev slutgiltigt invigd förrän den 5 juni 1929.

Året efter, den 18 juni 1930 kunde den sista bron invigas, nämligen Tappströms bro. Landshövding Edén konstaterade att nu har också Ekerö och Munsö fått möjlighet till relativt tung trafik och han var övertygad om att denna förändring kommer att få till följd en utveckling som vi i denna stund knappast kan överskåda.

Redan före 1930 hade man börjat rusta upp vägarna och då broarna nu var färdiga fullföljdes vägbyggandet med än större intensitet. Men broarna slutade ändå aldrig att oupphörligen göra sig påminda. Den 22 juni 1929 höll det på att hända en stor olycka på den bara tre år gamla Nockebybron. Broklaffens låsanordningar släppte, då en buss befann sig på klaffen. Av bussens tyngd tippade klaffen ner, men chauffören, det var nuvarande busskontrollören Vilhelm Hellman (1964) fattade raskt situationen, gav full gas och fick upp bussen på brofästet. Alla däcken slets sönder, men chauffören räddade med säkerhet passagerarnas liv. Broklaffen gjordes idiotsäker på några dagar. Broarnas sättningar orsakade bekymmer och redan före 1935 måste man anslå stora summor för att reparera de nya broarnas landfästen och bropelare. Det blev snart klart att man måste bygga nya broar i synnerhet som trafiken bara ökade och kravet på tyngre fordon gjorde sig gällande



□□□□□□□□□□□□□□ 1971

#### BROARNA PÅ 1900-TALET

Mellan 1925 och 1930 hade således alla broar på öarna nyinvigts. Det dröjde inte alltför länge innan nya krav började ställas på broar.

I femtiotalets början restes allvarliga krav på en ny Nockebybro. Efter många turer med kommunala och statliga instanser flyttades bron 1965. Men inte förrän oktober 1973 var den nya bron klar att tas i trafik.

Då återstod bekymret med Lullehovsbron. Tack vare varvskrisen i Sverige påskyndades lösningen av den nya ren Samtidigt som Mäläröbussarna fyllde 50 år, invigdes bron den 18 juli 1980.

#### ÅNGBÅTSEPOKEN

Segeljakter förekom från 1667 och ca 100 år framåt i regelbunden trafik. Det var Olof Rudbeck d.ä. sväger Johan Lohrman som fick privilegium på sträckan Stockholm - Uppsala. Som mest var det tre avgångar per vecka i vardera riktningen. Man kunde om det gick bra klara resan på en dag. Det lär ha förekommit servering ombord. Postverket var tveksamma till hanteringen, eftersom det hände att post kom bort. Ibland kunde den hamna i sjön. Hans privilegium indrogs omkring 1690.

Ångbåtarna kom som tidigare nämnts i gång på allvar under 1820-talet. Man trafikerade samtliga städer i Mälaren Det fanns många bryggor vid Mäläröarnas stränder. Alla varor som jordbruket köpte och sålde transporterades med ångbåtarna Totalt var det ett drygt hundratal ångbåtar som trafikerade Mälaren under en etthundrafemtioårsperiod.

Då bil- och busstrafiken kom igång på 1920-talet minskade ångbåtstrafiken stadigt för ett upphöra helt 1962. Från det året finns endast ångbåten Mariefred kvar.

Allt detta finns väl dokumenterat i boken Mälärbåtarna, skriven av Fredrik och Lennart Oldsjö. Boken är utgiven av förlaget Natur och Kultur och finns att låna på biblioteken. För den som är intresserad av denna epoken finns mycket fakta att hämta där.

## BUSSARNAS HISTORIA PÅ MÄLARÖARNA

Redan 1918 började Oskar Larsson trafikera sträckan Drottningholm-Gubbkärret-Ulvsunda. Det fungerade som matartrafik till spårvagnen mot stan. År 1921 öppnade Fritz Florén busstrafik mellan Drottningholm och Ulvsunda spårvägsstation samt däremellan befintliga hållplatser. Det skedde i kompanjonskap med O. Larsson, vilket dock upplöstes efter ett par år. Det första steget till utökning av trafiken var att den av Lindén. 1920 startade linjetrafiken mellan Stockholm och Drottningholm övertogs.

En busslinje från Drottningholm till Träkvista på Ekerö etablerades år 1925. Följande år utsträcktes trafiken till Sundby på Ekerö och till Stockholm, samt till Sjöängen på Munsö. Från Träkvista till Skärvik kom en linje till stånd 1929 och samma år en ringlinje Drottningholm-Lövö K:a - Barkaby- Drottningholm..

På Färingsö skötte trafiken av droskägaren John: Ernst Carlsson (efter namnbyte Bredler), som hade flera taxibilar vid starten. Han erhöll tillstånd för busstrafik från: Färentuna K:a till Stockholm. Den första bussen avgick från Färentuna K:a samma dag som den då nybyggda bron vid Nockeby invigdes, nämligen den 21 december 1925. 1927 fick han tillstånd för trafik via Sånge-Säby och 1929 tilläts också trafik från Hilleshög K:a, Färjestaden, Karlskärs Brygga och Kungsberga.

Ändstationen i Stockholm var till att börja med Ulvsundavägen (nuvarande Brommahallen), men flyttades ganska snart till Fridhemsplan för Larsson och Florén, medan Bredler erhöll delen mellan S:t Eriksgatan och Kronobergsgatan på Drottningholmsvägen.

Efterfrågan på busstransporter ökade lavinartat och trängseln i bussarna var stor, speciellt på lördagar och söndagar. För att klaratrafiktopparna vid veckosluten sattes även lastbilar in för personbefordran. Provisoriska "karosser" monterades upp på lastbilsflaken och passagerarna "steg på via en stege som restes mot flakets bakända. Resenärerna satt på långbänkar och som belysning i bussen hängde man en sladdlampa vilken i vanliga fall tjänstgjorde som instrumentbelysning på förarplatsen. Lampan, vars ena sida var avskärmad hängde dinglande och svängande i sin sladd vilket gjorde att det ljus den spred fördelades mycket slumpartat över interiören.

John Bredler hade till att börja med tre bussar av märket Dodge för 12 personer på Svartjölandssidan. Denna vagnpark utökades 1926 - 1927 med två GMC-bussar och 1928 med tre Tidaholmare om 18 respektive 22 sittplatser. I de första bussarna avsedda för 12 personer hade passagerarna tillåtits att sitta kvar i fordonet vid passagen över den öppningsbara flottbron vid Lullehov. När bussarna blev större och tyngre tvingades passagerarna lämna bussen medan denna, med vattnet forsande om hjulen vid passerandet av broskarvarna, tog sig över till fast mark på andra sidan och där inväntade dem som till fots promenerade samma väg.

När den nya Lullehovsbron stod färdig 1930, krävdes ytterligare investeringar i vagnparken. Sonderingar angående sammanslagning av de tre bussföretagen hade inletts och på initiativ av Stockholms Enskilda Bank bildades den 15 april 1930 Mälaröarnas Omnibuss AB. Det nybildade bolaget övertog då koncessionerna på den busstrafik, som ovannämnda bussägare bedrev på Mälaröarna. Verkställande direktör blev John Bredler, som hittills hade bedrivit buss- och lastbilstrafik på Svartsjölandet. Officiellt började bolaget sin verksamhet den 1 juni 1930.

Vagnparken (omodern och otillräcklig bestod av 19 bussar varav sju med 12 sittplatser. Totalt förfogade bolaget över en vagnpark med ca 350 sittplatser (vilket kan jämföras med dagens 1 900). Då flera bussar ibland kunde vara intagna för reparation samtidigt, var situationen ofta bekymmersam (precis som idag). Droskbilar fick ofta anlitas för att klara trafiktopparna. Redan samma år inköptes fyra bussar (tre Tidaholmare och en Scania), 1931 ytterligare tre Scania truckar samt 1932 sex Scaniadoggar. De sistnämnda hade en bredd av 210 cm, ett största hjultryck på 2 500 kg och rymde 37 passagerare. Någon av bussförarna kommenterade busstorleken så här: "Nu har jag lika många

passagerare bakom sista hjulparet, som jag tidigare hade i hela bussen."

Sid 12

De första dieselvagnarna sattes i trafik 1936 och fram till 1939 inköptes tre sådana vagnar varje år. Passagerarfrekvensen ökade hela tiden och diskussioner om att utsträcka Drottningholmslinjen till Träkvista pågick. Världskrigets utbrott 1939 gjorde dock att dessa planer skrinlades.

Krigsutbrottet orsakade stora problem för busstrafiken. Ransoneringen av drivmedel och gummi medförde att turtätheten måste utglesas. Trängseln i de vagnar som kunde hållas igång nådde bristningsgränsen. Sommaren 1940 beslöts från centralt håll att bussarna skulle stanna i Nockeby i anslutning till vändplatsen för spårvagnslinje 12. Omstigningen vållade passagerarna stora svårigheter, i synnerhet för äldre och de som medförde bagage. Åtgärden väckte våldsamt opposition bland trafikanterna. Provisoriet visade sig ohållbart och bolaget erhöll tillstånd att gå in till de tidigare hållplatserna på Kungsholmen i samband med att man utökade gengasdriften.

De första gengasaggregaten, vilka eldades med träkol var inte tillförlitliga. Senare aggregat med veddrift fungerade betydligt bättre Gengasdriften, som för inblandad personal medförde stora förgiftningsrisker, stannade kriget ut, men avvecklades efter hand i den takt som drivmedelsransoneringen tillät Förhållandena normaliserades ganska snart efter krigsslutet 1945.

Det tekniska framåtskridandet efter kriget började göra sig gällande. När Stockholms stad slutet av oktober 1952 öppnade den nybyggda tunnelbanegrepen mot Bromma sjönk intäkterna på Drottningholmslinjen omedelbart med 30 busstrafiken. En annan svår konkurrent till busstrafiken blev bilismens expansion under 1950-talet. Från och med 1953 sjönk passagerarantalet på bussarna konstant och för att förbättra lönsamheten vidtogs vissa besparingsåtgärder bl a nedläggning av Drottningholmslinjen och rationalisering av gällande turlista.

1967, som är ett stort märkesår för svensk trafikhistoria, passerades en ny gränslinje för busstrafiken på Mälardalen. Efter en 37-årig epok som enskilt företag övergick Mälardalens Omnibuss AB i allmän ägo, genom uppgång i AB Storstockholms lokaltrafik. Resenärerna på Mälardalen kunde nu fullt ut tillgodogöra sig fördelarna av den för hela landstingsområdet samordnade kollektiva trafikapparat.

## GARAGE

Då MOAB bildades fanns det två garage som ingick i bolaget.

På Färingsö fanns Björklidengaraget (på SL:s språk FÄGA som byggdes 1923. Det var byggt i tegel och med överbyggnad av trä som innehöll en biograf om 340 platser.

Nuvarande uppställningshallen för bussar byggdes 1938. Efter en brand i mars 1948 som förstörde verkstad och personaldelen återstod endast tegelväggarna av tillbyggnaden som gjordes 1938. Vid branden förstördes 2 bussar, 1 lastbil och 2 traktorer.

Redan samma år återuppfördes garaget dock utan biograf och fungerade med verkstad till år 1970. Efter SL:s övertagande 1970 nedlades verkstaden och garaget fungerade endast som uppställningsplats för bussar. All service sköttes i Tappströmengaraget (TAGA).

1973 började man åter att tanka och tvätta bussar vid FÄGA. Kontroll och påfyllning av olja ingick också i arbetsuppgifterna för den som sköter garaget. För närvarande är 8 bussar stationerade där. Dessa betjänas av 13 heltids- och 4 deltidsförare och en garagearbetare sköter kontrollen av vagnparken. Vid behov (semester och sjukdom) lånas personal från TAGA och ibland från BMH (Brommahallen). Alla bussreparationer utföres i TAGA.





*Florénska garaget i Nockeby. Garaget kom genom bolagsbildningen att ingå i MOAB.*

Det Florénska garaget i Nockeby kom genom bolagsbildningen att ingå i MOAB. Efter andra världskriget hade man vuxit ur detta och ett nytt planerades vid Tappström. 1949 stod det färdigt att tas i bruk. Det fanns då plats för 25 bussar under tak. Med vikande trafikunderlag efter västra tunnelbanans utbyggnad - bilismens ökning under 50-talet - kunde denna anläggning klara behovet fram till 1975 utan tillbyggnader. Genom flera faktorer inverkan, tillkom 1975 en värmeramp för 12 vagnar.

Under hela 70-talet har underlaget för kollektivtrafiken ökat. Det kommer sig naturligt nog av flera bidragande orsaker. Ökade bensin- och oljepriser, kommunens utbyggnad under 60- och början av 70-talet. Allt detta har gjort att anläggningen i Tappström känns urvuxen.

Sid 14

Sedan flera år har kommunen haft planer på utbyggnad vid Tappström, och därför har SL:s mark belagts med byggnadsförbud. Besvärligast är det på garage- och verkstadssidan. Bussarna tvättas fortfarande för hand. För service - batteri-, oljebyte och smörjning m m - finns 1 plats. Verkstaden har 2 platser för andra arbeten, såsom reparationer, översyn och byten av motorer samt växellådor. Detta för totalt 42 bussar (inkl. 8 från FÄGA). Vid behov av stora plåtarbeten skickas vagnarna till Hammarbyverkstaden, som är en central anläggning för större arbeten på vagnparken inom hela SL koncernen.

Det fanns även garage på Munsö mellan åren 1925 och 1978. Det första låg vid Munsö kyrka, men flyttades under kriget till "Kulbacken" vid Söderby. Garaget vid Söderby revs 1973. Den sista innehavaren av "Munsötjänsten", Gustav Jansson, hade eluttag för uppställning av bussen utanför bostaden. Den 26 september 1978 körde Gustav sista dagen vid SL. Vid hans pensionering upphörde Munsögaraget. Gustav hade då innehaft tjänsten i 22 år.

Godstrafik

Godstransporterna var under många år betydande. Man fraktade praktiskt taget allting. T ex badkar, cyklar, halm, höbalar, levande djur, likkistor, mjölk m m. Som mest fanns det ca 10 lastbilar. Regelbundna turer gick till och från Stockholm. Den delen av bolaget såldes 1970 och numera heter firman Mälarö Frakt.

PERSONAL

Vid Mälaröbuss finns det 1980-09-01:

54 heltid och 24 deltidförare på trafiksidan. Den tekniska sidan (garage och verkstadsavdelning) har 21 heltids- och 6 deltidanställda.

Sid 15

## ADMINISTRATIV LEDNING

Vid MOABs bildande blev Johan Carlsson (Bredler) företagets förste chef. Ett jobb som han innehade till sin död vid 69 års ålder (1956). Han hade flera affärer på Färingsö och Tegelbruk vid Hilleleshög. Det var en person med många järn i elden”.

Vid hans frånfalle övertogs chefjobbet av Hugo Björk. Under hans tid vid MOAB kom Hörjel överenskommelse om övertagande av trafiken i Stockholms län.

MOAB försvann som eget företag och blev en del av SL. Björk avgick med pension vid årsskiftet 1969/1970.

Efterträdare blev Arne Parve som basade fram t o m 1974. Egen budget fick man ha till 1975. Den 1 januari 1975 gick trafiksidan vid Mälaröbussarna upp i Stockholms trafikdistrikt. Det innebär att all trafikplanering sköts från Tegnergatan.

Personaladministrativhet tillhör trafikpersonalen Brommadelen. Arbetstider, semestrar och fridagar schemaläggs gemensamt. Med garage och verkstadspersonalen tillhör SL:s tekniska avdelning.

Bland personalen är vi-känslan mycket stark trots uppdelningen på olika bitar inom företaget.

### **Infartsparkering och tvärförbindelser**

Under 1980-talet planerades infartsparkeringar och de förslag som fanns var infartsparkering vid Ekerö centrum, Svanhagen eller Stenhamra. Valet föll på Ekerö centrum. Några skäl till detta var att det här fanns den ”enda” vägen ut ur kommunen (vid den här tiden fanns ännu inte vägfärjan mellan Ekerö och Slagsta). Man menade att det då var lättare att mäta effekten av att anlägga en infartsparkering där man kunde se om trafiken minskade mellan Ekerö och Drottningholm.

Projektet leddes av Mauritz Ljungman som då var informationschef vid SL och under den här perioden gjordes även en enkät som gick ut till ca 5000 hushåll varav ca hälften kom tillbaka. Bland önskemålen där framkom önskan om tvärförbindelser inom kommundelarna tagits upp som önskemål.

## Linjeredovisning

# DENNA SIDA UPPDATERAS INOM KORT

1923	Drottningholm - Träkvista		och ersätts av linje 11.
1926	Drottningholm - Träkvista - Sundby	1959-06-16	Norrudden
1927	Drottningholm - Sjöängen	1960-09-30	Sträckan Karlskär-Ilända skär dras in.
		1967-06-09	Linje 2 till Drottningholm dras in.
1925-12-21	Färentuna kyrka Svartsjö-Svanhagen. Ulvsundaplan.	1968-07-01	Bussarna slutar gå till Kronobergsparken. Bussarna vänder bussarna vid Brommaplan, Lundhagen får linjenummer 1
		1970-06-17	300-nr börjar användas.
1927-12-22	Färentuna Kyrka-Sånga Säby-Sundby- Stockby-Svanhagen-Sundby-Svanhagen- Ulvsundaplan.	1971	Linjenummerändring. 15 går hädanefter till Kungsberga och 17 till Ölsta/Ilända
		1971-06'-11	Linje 4 till Närlunda gård dras in. Ersätts av andra linjer som går vissa turer runt Närlundaområdet. Samtidigt ändras in- och utfarten till Närlunda. Den flyttades till Ekerövägen/Ekvägen. Ny linje med ändhållplats vid Solbacka invigs. Den får nummer 316.
1929-07-27	Vissa turer dras via Karlskärs brygga- Kungsberga- Hilleshög Kyrka- Färjestaden.	1972-06-09	Ny linje till Ölsta. Trafikerar sträckan Brommaplan-Svanhagen-Stenhamra-Sundby by- Hammarlotten-Färentuna Kyrka - Kungsberga - Ölsta, med vissa turer via Hilleshög Kyrka och Färjestadsvägen. Denna linje kan man säga är en korsning mellan 315 och 317. Den får nummer 318.
1929	Träkvista - Skärvik.		
1930-06-01	Nya linjesträckningar. Ändhållplatsen flyttas från Ulvsundaplan till Fridhemsplan. Linjerna numrerade: 1. Gubbkärret, Drottningholm Lovö kyrka. 2. Ekerö-Munsö. 3. Färentuna.	1976-06-08	
Trafiken utökas efter hand enligt följande:			
1931-05-15	Älvnäs	1976-08-30	Norrudden får eget linjenummer, 314. 1974 311 går vissa turer till Adelsö.
1931-09-16	Strömdal		
1933-05-15	Jungfrusund	1975-01-01	F. d. MOAB upphör
1936-09-15	Tureholm	1976	318 tillkommer.
1946-06-01	Ventholmens gård	1981	303 blir 323
1947-06-02	Björkvik		
1951-06-01	Närlunda	1983	302 Ny linje till Knalleborg.
1951-06--01	Stavsborgs fabrik fabrik	1984	322 Ny linje till Drottningholm.
1952-06-01	Ekerö Sommarstad.	1985	303 till Brygga.
1952-09-12	Kaggeholm	1987	301, 302, 316. Vissa turer till Solna centrum och från en tid därefter förlängs sträckan till Solna station.
1953-06-01	Sluts ångbåtsbrygga		
1954-06-01	Gällstaö	1991	312 Adelsö Sjöängen.
1954-06-01	Linje 16 till Stavsborgs fabrik indrages. Ny körväg för linje 17: Färentuna kyrka- Stavsborg, -Kungsberga-Kungsberga 1.	1993	177 Knalleborg
		1993	178 Svartsjö - Djursholm.
1957-06-05	Ilända skär och Jäsängen. Linje 6 till Skärvik samt vändslingan vid Jungfrusund dras in. Hädanefter trafikeras sträckan Stockholm - Träkvista- Gällstaö, endast av linje 7. Linje 1 Stockholm-Tältgatan dras in.	1993	303 till Slagsta/Fittja.
		1994	310 Skytteholm
		1995	303 Slagsta
		1995	307 via Jungfrusund
1958-10-02	Linje 10 och 12 (Rastaborg och Slut) dras in	1995	301 till Skärvik.

## Data för Mäläröbussarna

DENNA SIDA  
UPPDATERAS INOM KORT

1967-10-01	MOAB uppgår i SL.
1968-07-01	Bussarna slutar gå till Kronobergsparken och kontoret vid Fridhemsplan stänger. Efter detta datum vänder bussarna vid Brommaplan, där kontoret också är inrymt.
1970-01-01	Trafikpersonalen börjar använda SLs uniformer.
1975-01-01	F. d. MOAB upphör helt och går in under Stockholms trafikdistrikt.
1980-1081	Två modeller 4Gb K62-21
1982	9 st nya busstyåer, H10 sätts in i trafik.
1983	Ajokki K82 z-vagnar provas på M8?? Gråa röda ränder.
1983 - 1984	Ny bussterminal tas i bruk vid Brommaplan.
1983	Två finsktillverkade busstyper, AJOKKI, prokørs i trafik.
1984	Sista året som någon av de blå Moab-bussarna går i trafik. Sist ut blev den blå bussen med serienummer 7813.
1984	En ny busstyp introducerades: H10 6630-31, 6679-80. Den modell var utrustad med automatisk sänkning av karossen, något som underlättade påstigning för passagerarna.
1985	Exklusiv tabell infördes som man tog betalt för.
1985	Inbrott i garaget i Tappström. Alla väskor länsades.
1985	10 st nya Scania ledbussar av typ H30 sätts in i trafik.
1985 - 2000	Trafiken ökar ständigt under denna period.
1986 - 1987	En ny byggnad för automatisk tvätthall tas i bruk.
1986 - 1987	De första Led-bussarna tas ut i trafik. (10 st).
1987	"Ekerö projektet", där flera nya busstyper anskaffas. 4 nya ledbussar serienummer 5568-71, 18 nya modell H12 5502-21.
1989	10 st nya modell H17 sätts in. Hvga ca 93.
1989	Bussgaraget Björkliden på Färingsö läggs ner. I bussvokabulären är beteckningen för detta garage FÄGA.
1993-08-15	Swebus tar över trafiken för SL.
1993-08-16	Färjetrafiken startar mellan Ekerö och Slagsta. Vissa bussturer går under en tid med färjan och ansluter till Fittja T-banestation.
1983	Sista Moab-blå bussarna utgår (1813).
1994	Tunneln vid Lindö kurva invigs. Tunneln är 178 meter lång och i och med att den nya vägen tas i bruk så går bussresan snabbare.
1997-01-23	Under morgonen och förmiddagen är alla bussturer inställda på grund av snöoväder.
2008	Det internationella företaget Arriva tar över busstrafiken.

## Kollektivtrafikens utveckling 1930 - 1980.

I nedanstående tabell redovisas antalet turer på några linjer mellan åren 1926-1980. I tabellen kan man utläsa andra världskrigets inverkan på kollektivtrafiken, tunnelbanans invigning samt befolkningsexplosionen under 1960-1980.

	1926	1930	1940	1950	1960	1970	1974	1980
Ölsta	4	6	4	7	10	11	26	24
SVANHAGEN	4	6	4	7	11	16	42	45
SJÖÄNGEN	-	2	4	5	8	7	10	11
RASTABORG	-	7	7	8	7	7	10	11
TRÄKVISTA	-	10	8	15	20	41	64	73
JUNGFRUSUND	-	3 <sup>1</sup>	- <sup>2</sup>	8	11	12	18	23
DROTTNINGHOLM	-	63	43	59	69	57	104	122

Anrn. 1. Första turen 1933.

2. Tidvis indragen på grund av världskriget.

DENNA SIDA  
UPPDATERAS INOM KORT

## Befolkningsutvecklingen inom Ekerö Kommun.

1.2.	Ekerö	Färngsö	Totalt
1950	3910	3000	6910
1960	3865	3134	6999
1964	4550	3276	7826
1970	7903	4706	12609
1974	9314	5424	14730
1979	10248	5666	15914

Under juni månad 1980 körde Mälare Buss 20 500 mil. Alltså 5 varv runt jorden per månad.

Sommaren 1940 bestämdes att bussarna skulle stanna i Nockebybacken i anslutning till spårvagn 12. Denna åtgärd väckte våldsamt opposition bland trafikanterna. Spårvagnen var ofta försenad och då den anlände hade bussen gått och med den glesa turlista som då gällde blev väntetiden till nästa busstur - om det gick någon - mycket lång. Och dessutom orsakade omstigningen svårigheter för passagerarna, i synnerhet för de äldre om bagage medfördes. Då detta provisorium visade sig ohållbart erhöll bolaget åter tillstånd att gå in till de gamla hållplatserna i Stockholm, vilket skedde i samband med den utökade gengasdriften.

Gengasdriften medförde nya bekymmer för trafiken. De första gengasaggregaten, som eldades med träkol, vore mycket otillförlitliga men efterträddes ganska snart av andra aggregat med veddrift, som fungerade betydligt bättre och användes till krigets slut.

Sedan kriget avblåsts i maj 1945 normaliserades förhållandena ganska snart, och ransoneringsbestämmelserna avvecklades succesivt. Trafikfrekvensen började åter öka och ekonomin förbättrades efter kristidens åderlåtning.

Det tekniska framåtskridandet efter kriget började dock så småningom göra sig gällande, Stockholms stad hade börjat bygga sin tunnelbana och i oktober 1952 öppnades trafiken västerut till Bromma. Inkörningsbeloppet på Drottningholmslinjen sjönk då omedelbart med 30%. Denna nedgång har ej kunnat återhämtats och passagerarfrekvensen har sedan dess visat en fortstridande nedåtgående tendens.

Ett annat resultat av det tekniska framåtskridandet och därmed ökade välståndet är bilismens genombrott, vilket för Mälardalens del kan räknas från år 1953.

Bilismen har visat sig vara en svår konkurrent till busstrafiken och från nämnda år har passagerarantalet på bussarna visat en alltjämt fortskridande sjunkande tendens. För att möta trafikansavledningen och då ökade kostnaderna har år 1967 vissa rationaliseringsåtgärder vidtagits, vilka hittills bestått i nedläggande av Drottningholmslinjen samt en rationalisering av gällande turlista och huruvida de vidtagna åtgärderna äro tillräckliga återstår att se.

Då MOAB efter en trettiosjuårig tillvaro som enskilt företag nu övergått i allmän ägo får vi hoppas på en fortsatt lyckosam utveckling till båtstad för Mälardalens och dess innevånare.

J.H.

#### Tillägg

Ur "Instruktion för automobilförare år 1919

Signaler vid körning

Kör man på en gatas vänstra sida men ska vika in på en till höger liggande tvärgata utsträcker högra armen. Vill man för ett mötande eller bakom kommande fordon ange att fara för kollision föreligger, sträcker högra armen rakt uppåt. Vid körning rätt fram över tvärgata gives tecken med armen rakt uppåt. Vid körning rätt fram över tvärgata gives tecken med armens förande i körriktningen.

Några goda råd:

- Leta aldrig efter bensinläckor med tändstickor.

## HISTORISK TID

Det var ingen tillfällighet att trakterna kring Mälaren blev centrum för Svea Rikes uppkomst. Det var ju främst vattenvägarna som användes och genom Mälaren kunde man komma långt upp i Bergslagen. Österut var det öppet för färder till fjärran länder.

Sveriges första stad Birka låg på Björkö i Mälaren. Dit kom Ansgar år 829.

Alsnö möte som resulterade i Alsnö stadgar 1279 hölls på det nyuppförda Alsnö hus. Det ligger vid Adelsö kyrka, där man än i dag kan titta på ruinerna efter den pampiga byggnaden, som hade måtten 30 x 15 meter. Landförbindelser finns dokumenterade redan på 1200-talet, då vägen från södra Sverige via Söderköping till Uppsala passerade mellan Rösten och Slagsta. Där möttes också Saltsjön och Mälaren. Man har på vårt århundrade funnit saltrester från den tiden vid Rösten. Vilken väg man fortsatte från Ekerö till Uppsala är inte känt för oss. Men det hade börjat byggas färjor som kunde frakta både höstar och vagnar över sunden.

Färingsö hade sin förbindelse med fastlandet från Färjestaden till Hässelby. Det fanns en fast anställd färjkarl där, som hade bostad med trädgårdstappa på Nibbla Gårds ägor. På Ekerö hade man minst två färjeförbindelser. Den ena från Stavsund till Kaggeholm och den andra från Hässelby till Helgön. Från Kaggeholm vid Färjetorpet (nuvarande Nytorp) gick det att komma över till Södertörn vid Bockholmssättra, vilket tillhörde Ekerö socken till 1944. Mellan Lovön och Bromma har vi inte hittat någon dokumenterad förjförbindelse förrän i slutet av 1600-talet.

Sid 3

### FÖRSTA BROFÖRBINDELSEN

Kungafamiljen inköpte år 1661 Drottningholm och det tycks ha varit kungens angelägenhet att ordna förbindelsen mellan Lovö och Bromma. Från Gustav den III:s väg vid Drottningholm, ca 300 meter öster om nuvarande bro, gick förbindelsen till Tyska botten vid dagens "Färjestadsvägen" i Ängby. Därifrån gick landsvägen via södra Ängby och Karlberg in till stan. Vägen mellan Drottningholm och Stockholms slott var således ganska lång och besvärlig.

I mitten av 1700-talet ansågs det ganska angeläget att få en broförbindelse mellan Drottningholm och fastlandet. Gustav den III uppdrog i slutet av 1770-talet åt arkitekten C. F. ADELCRANTZ att utarbeta ett förslag till broförbindelser. Hans förslag år 1780 innebar att en bro byggdes till Kärnsön och en till Nockeby värdshus. Samt därefter rakaste möjliga väg till Tranebergs värdshus där en tredje bro skulle byggas till Kungsholmen. Detta förslag tilltalade Gustav den III, som godkände detsamma. Det uppstod många problem innan de var färdiga och invigningen av de tre broarna skedde den 19 augusti 1787. På Kärnsön uppfördes ett spektakel av Bellman som hette "Värdshuset" samt en ny opera "Drottning Kristina" allt i samband med invigningen.

Det är alltså 193 år sedan Lovön fick sin första fasta landförbindelse. Det kom att dröja länge innan nya broplaner dök upp, men 1828 invigdes en bro med klaff vid Tappström. Det var många bekymmer innan det bygget korn igång, bl.a. en segdragen tvist mellan ägarna till Stafsund och Ekebyhof. Vid Lullehov anlades en flottbro omkring 1930.

Utdrag ur Mäläröarnas landförbindelser av Gunnar Hallström i boken FYRA MÄLARSOCKNAR 1964

Genom broarnas tillkomst försvann dock inte bekymren. Grundförhållandena vid Nockeby var inte de bästa.

På 1820-talet började ångbåtar trafikera Mälaren. Denna trafik utvecklade sig mycket fort och fick en stor betydelse för Mälardalen. I en led som den vid Nockeby ställde detta större krav på genomsläppens öppningsanordningar. Man fick ju också behov av ångbåtsbryggor. På 1800-talet byggde man om Nockeby bro. Bygget var troligen färdigt omkring 1860. Man hade då istället för bro gjort en bank ut i farleden. Där byggde man en ångbåtsbrygga och utförde ny broklaff med 8 meters genomsläpp. Från genomsläppet byggdes flottbro till Brommalandet i

stället för den gamla stenbron.

Första bron vid Tappström invigdes 1828. Det var en klaffbro och den som tog initiativet var dåvarande ägaren till Stafsund greve Rosenblad. Tappströms bro blev också ett sorgsbarn att döma av spridda anteckningar. Man lappade och lagade sig hjälpligt fram till den dag den kände finansmannen O. A. Wallenberg köpte Malmvik. Då var bron i mycket dåligt skick. Han fick till stånd en överenskommelse med de väghållningsskyldiga att han mot upptagande av broavgift skulle bygga en ny bro över sundet. Att sköta detta arbete och den närmaste tillsynen satte han sin äldsta son K. A. Wallenberg. Det sägs att detta uppdrag var det första arbete O. A. Wallenberg lät sin äldsta son, den blivande utrikesministern, sköta på egen hand. Den bron var i ett gott skick under de femtio år den användes.

Upptagandet av broavgifter för såväl sjö- som landtrafiken bibehölls för alla broar i häradet under en lång tid, för sjöfarande ända fram till 1930-talet.

Öarnas broar och vägar var avsedda för hästfordon. Bilar hade man aldrig räknat med. När biltrafiken satte igång strax före första världskriget måste man på grund av vägnarnas bredd och bärkraft vidtaga den åtgärden att all bil trafik förbjöds längre ut än till Drottningholm. De godsägare på öarna som skaffade sig bil fick av länsstyrelsen tillstånd att färdas till sina gårdar, men inte längre ut på ön.

Vägarna kunde visserligen byggas om, men man saknade pengar och därtill kom 1919 ett åläggande för det fattiga vägdistriktet i Färentuna härad att till allmänt underhåll övertaga Drottningholmsbron och halva Nockebybro samt vägen över Kärnsö. Den andra hälften av Nockeby bro skulle jämte vägen till Stockholm övertagas till underhåll av Sollentuna vägdistrikt. Bromma tillhörde inte Stockholm då. Någon syn att vägar och broar var i "lagagillt skick" företogs inte. I stället visade det sig strax att broarnas underhåll hade eftersatts i hög grad. Redan i juni 1922 gick genom pressen en uppgift att Drottningholm och Nockeby broar höll på att sjunka.

I en tjänsteberättelse från 1921 skriver Länsstyrelsens vägkonsulent, den då mycket bekante majoren Ingmar Pettersson, att Drottningholmsbroarnas beskaffenhet är under all kritik. "Det torde säkerligen sluta med en katastrof". I detta sammanhang fälldes det bittra ord om statens behandling av det svaga Färentuna vägdistrikt. Broarnas underhåll tog all utdebitering på vägfyrkarna och vägarna fick bönderna sköta själva. Det var således ingen tanke på att bredda vägarna för att biltrafiken skulle få komma fram. 1924 kunde man i pressen läsa följande rubrik som tryckts med höga bokstäver på tre rader:

### TVÅ TRAFIKODUGLIGA BROAR: SKALL EN OLYCKA BEHÖVAS FÖR ATT FÅ DEM REPARERADE?

Anledningen till denna rubrik var att fyra bussar höll på att sjunka vid Nockebybron. Hundra personer svävade i livsfara. Denna händelse lever ännu i livligt minne hos dem som var med om att dra upp bussarna.

Resultatet av denna tidningsopinion blev polisbevakning som på bron skulle kontrollera att gällande trafikföreskrifter efterlevdes. Enligt Länsstyrelsens beslut fick nämligen automobil inte föras ut, då på respektive bro befinner sig annan automobil, marscherande trupp e.d.

Den 22 oktober 1924 kom en hård nordlig storm, som höll på att driva bort hela Nockebybron. Det härojade på förmiddagen då en av förankringarna hade givit sig och vid elvatiden gick ytterligare ett ankare. Sjöarna slog högt över brobanan och nötte bort bit för bit av timret utanför körbanan. Vid tretiden på dagen anlände 42 man från Svea ingenjörkår. De inriktade sig på att medelst wire staga bron och binda ihop timret. Vid niotiden på kvällen hade stormen spolat bort broräcket på nordsidan samt större delen av timret ända in till körbanan. Dagen efter hade stormen bedarrat och man provbelastade bron med en tretons lastbil, som sjönk. Blott två tons fordonsvikt kunde tillåtas och vägbanan måste inskränkas till fem meter med bara en gångbana. Dykarundersökningar visade senare att stormen tagit bort betydligt mer av underredet än man från början anat. Bron måste därför genomgå en mycket grundlig förstärkning och blev ändå inte mer än dräglig.

Tre veckor efter denna oktoberstorm framlades ett sedan länge bearbetat förslag till nya Drottningholmsbroar. Förslaget innebar 32 meter breda hängbroar med 14,5 meters fri segelhöjd för en kostnad av 2 miljoner kronor. Summan inkluderade båda broarna med provisoriska broar och tillfartsvägar. Samtidigt skisserades ett alternativförslag med förläggning till Källtoppsundet. Det är sundet mellan Kärnsöns sydöstra del och brommalandet ungefär mitt för Högländstorget. Här skulle

grundförhållandena var betydligt bättre än i Nockebyundet. Den bron skulle få 15 - 20 meters fri segelfrihöjd.

Det var två olika omständigheter som hjälpte Färentuna vägdistrikt ur detta förtvivlade läge. Den en var att professor C. Forsell hade konstruerat en brotyp som blev billig i utförande och ändå var säker. Den andra omständigheten var att bil-, bensin- och gummiskatter hade skapats en fond, ur vilken betydande medel kunde erhållas för väg- och brobyggnader. Med hjälp av automobilskattemedel satte man igång att bygga Drottningholmsbron efter professor Forsells konstruktioner. Bron blev färdig att invigas den 21 december 1925. (Detta

Sid 7

datum sammanfaller med premiären på busstrafiken från Färentuna Kyrka).

Nästa år kom turen till Nockeby bro, som kunde invigas den 22 december 1926. Både förberedelser och byggnadsarbeten blev mycket svårare på Nockebybron än på Drottningholmsbron. För att få fram trafiken under byggnadstiden flyttades den gamla flottbron västerut d v s mot Blackeberg. Denna provisoriska förläggning av bron, som jag vill minnas skulle underhållas av broentreprenören vållade mycket bekymmer. Bron, som ju ursprungligen hade förbindelse med de Adelcrantzska stenkiörarna var för svag i sidled. En mörk oktoberkväll med sydöstlig storm slets förankringen mitt på bron som lade sig i en båge över sundet. Detta hände två månader innan den nya bron skulle invigas. Man lyckades reparera bron för denna tids trafik.

Busspassagerarna måste givetvis gå över bron och detta var rätt besvärligt därför att vattnet många gånger steg över gångbanorna, men man var ju beredd och den kväll bron höll på att gå i två delar plumsade jag över den, klädd i lågskor.

En månad efter det att Nockebybron invigts hade man kommit igång med att planera för nästa bro och det skulle bli Lullehovs bro. Den 10 maj 1927 flyttade man den gamla flottbron, som tillkom på 1830-talet, till ett läge norr om sin gamla plats. Den nya bron var då kostnadsberäknad till 300.000 kronor. Bron var konstruerad och skulle byggas av Hellstedt. Forsells brotyp fullföljdes även här. Arbetet blev emellertid besvärligt och drog ut på tiden, men i augusti 1928 kunde man meddela att bron var färdig. Blott tillfartsvägarna återstad.

Invigningen planerades till oktober 1928. En av de första dagarna i september inträffade det man mer eller mindre haft på känn, nämligen att bron rasade. Det var kanske inte en katastrof, men det hade kunnat bli det om trafiken släppts på bron. Det var pelarna närmast Lovölandet som sjönk och bron måste förlängas. Detta medförde en så betydlig försening att bron inte blev slutgiltigt invigd förrän den 5 juni 1929.

Året efter, den 18 juni 1930 kunde den sista bron invigas, nämligen Tappströms bro. Landshövding Edén konstaterade att nu har också Ekerö och Munsö fått möjlighet till relativt tung trafik och han var övertygad om att denna förändring kommer att få till följd en utveckling som vi i denna stund knappast kan överskåda.

Redan före 1930 hade man börjat rusta upp vägarna och då broarna nu var färdiga fullföljdes vägbyggandet med än större intensitet. Men broarna slutade ändå aldrig att oupphörligen göra sig påmindra. Den 22 juni 1929 höll det på att hända en stor olycka på den bara tre år gamla Nockebybron. Broklaffens låsanordningar släppte, då en buss befann sig på klaffen. Av bussens tyngd tippade klaffen ner, men chauffören, det var nuvarande busskontrollören Vilhelm Hellman (1964) fattade raskt situationen, gav full gas och fick upp bussen på profästet. Alla däcken slets sönder, men chauffören räddade med säkerhet passagerarnas liv. Broklaffen gjordes idiotsäker på några dagar. Broarnas sättningar orsakade bekymmer och redan före 1935 måste man anslå stora summor för att reparera de nya broarnas landfästen och bropelare. Det blev snart klart att man måste bygga nya broar i synnerhet som trafiken bara ökade och kravet på tyngre fordon gjorde sig gällande

Slut på Gunnar Hallströms artikel ur FYRA\ MÅLARSOCKNAR 1964.

#### BROARNA PÅ 1900-TALET

Mellan 1925 och 1930 hade således alla broar på öarna nyinvigts. Det dröjde inte alltför länge innan nya krav började ställas på broar.

I femtiotalets början restes allvarliga krav på en ny Nockebybro. Efter många turer med kommunala och statliga instanser flyttades bron 1965. Men inte förrän oktober 1973 var den nya bron klar att tas i trafik.

Då återstod bekymret med Lullehovsbron. Tack vare varvskrisen i Sverige

påskyndades lösningen av den nya ren Samtidigt som Mäläröbussarna fyllde 50 år, invigdes bron den 18 juli 1980.

Sid 9

#### ÅNGBÅTSEPOKEN

Segeljakter förekom från 1667 och ca 100 år framåt i regelbunden trafik. Det var Olof Rudbeck d.ä. svåger Johan Lohrman som fick privilegium på sträckan Stockholm - Uppsala. Som mest var det tre avgångar per vecka i vardera riktningen. Man kunde om det gick bra klara resan på en dag. Det lär ha förekommit servering ombord. Postverket var tveksamma till hanteringen, eftersom det hände att post kom bort. Ibland kunde den hamna i sjön. Hans privilegium indrogs omkring 1690.

Ångbåtarna kom som tidigare nämnts i gång på allvar under 1820-talet. Man trafikerade samtliga städer i Mälaren Det fanns många bryggor vid Mäläröarnas stränder. Alla varor som jordbruket köpte och sålde transporterades med ångbåtarna Totalt var det ett drygt hundratal ångbåtar som trafikerade Mälaren under en etthundrafemtioårsperiod.

Då bil- och busstrafiken kom igång på 1920-talet minskade ångbåtstrafiken stadigt för ett upphöra helt 1962. Från det året finns endast ångbåten Mariefred kvar.

Allt detta finns väl dokumenterat i boken Mälarbåtarna, skriven av Fredrik och Lennart Oldsjö. Boken är utgiven av förlaget Natur och Kultur och finns att låna på biblioteken. För den som är intresserad av denna epoken finns mycket fakta att hämta där.

Sid 10

#### BUSSARNAS HISTORIA PÅ MÄLARÖARNA

Redan 1918 började Oskar Larsson trafikera sträckan Drottningholm-Gubbkärr-Ulvsunda. Det fungerande som matartrafik till spårvagnen mot stan. År 1921 öppnade Fritz Florén busstrafik mellan Drottningholm och Ulvsunda spårvägsstation samt däremellan befintliga hållplatser. Det skedde i kompanjonskap med O. Larsson, vilket dock upplöstes efter ett par år. Det första steget till utökning av trafiken var att den av Lindén. 1920 startade linjetrafiken mellan Stockholm och Drottningholm övertogs. En busslinje från Drottningholm till Trekvista på Ekerö etablerades år 1925. Följande år utsträcktes trafiken till Sundby på Ekerö och till Stockholm, samt till Sjöängen på Munsö. Från Tråkvista till Skärvik kom en linje till stånd 1929 och samma år en ringlinje Drottningholm-Lovö K:a - Barkaby-Drottningholm..

På Färingsö sköttes trafiken av droskägaren John: Ernst Carlsson (efter namnbyte Bredler), som hade flera taxibilar vid starten. Han erhöll tillstånd för busstrafik från: Färentuna K:a till Stockholm. Den första bussen avgick från Färentuna K:a samma dag som den då nybyggda bron vid Nockeby invigdes, nämligen den 21 december 1925. 1927 fick han tillstånd för trafik via Sångs-Säby och 1929 tilläts också trafik från Hilleshög K:a, Färjestaden, Karlskärs Brygga och Kungsberga.

Ändstationen i Stockholm var till att börja med Ulvsundavägen (nuvarande Brommahallen), men flyttades ganska snart till Fridhemsplan för Larsson och Florén, medan Bredler erhöll delen mellan S:t Eriksgatan och Kronobergsgatan på Drottningholmsvägen.

Efterfrågan på busstransporter ökade lavinartat och trängseln i bussarna var stor, speciellt på lördagar och söndagar. För att klaratrafiktopparna vid veckosluten sattes även lastbilar in för personbefordran. Provisoriska "karosser" monterades upp på lastbilsflaken och passagerarna "steg på via en stege som restes mot flakets bakända. Resenärerna satt på långbänkar och som belysning i bussen hängde man en sladdlampa vilken i vanliga fall tjänstgjorde som

Sid 11

instrumentbelysning på förarplatsen. Lampan, vars ena sida var avskärmad hängde dinglande och svängande i sin sladd vilket gjorde att det ljus den spred fördelades mycket slumpartat över interiören.

John Bredler hade till att börja med tre bussar av märket Dodge för 12 personer på Svartjölandssidan. Denna vagnpark utökades 1926 - 1927 med två GMC-bussar och 1928 med tre Tidaholmare om 18 respektive 22 sittplatser. I de första bussarna avsedda för 12 personer hade passagerarna tillåtit att sitta kvar i fordonet vid passagen över den öppningsbara flottbron vid Lullehov. När bussarna blev större och tyngre tvingades passagerarna lämna bussen medan denna, med vattnet forsande om hjulen vid passerandet av broskarvarna, tog sig över till fast mark på andra sidan och där inväntade dem som till fots promenerade samma väg.

När den nya Lullehovsbron stod färdig 1930, krävdes ytterligare investeringar i vagnparken. Sonderingar angående sammanslagning av de tre bussföretagen hade inletts och på initiativ av Stockholms Enskilda Bank bildades den 15 april 1930 Mäläröarnas Omnibuss AB. Det nybildade



bolaget övertog då koncessionerna på den busstrafik, som ovannämnda bussägare bedrev på Mäläröarna. Verkställande direktör blev John Bredler, som hittills hade bedrivit buss- och lastbilstrafik på Svartsjölandet. Officiellt började bolaget sin verksamhet den 1 juni 1930.

Vagnparken (omodern och otillräcklig bestod av 19 bussar varav sju med 12 sittplatser. Totalt förfogade bolaget över en vagnpark med ca 350 sittplatser (vilket kan jämföras med dagens 1 900). Då flera bussar ibland kunde vara intagna för reparation samtidigt, var situationen ofta bekymmersam (precis som idag). Droskbilar fick ofta anlitas för att klara trafikopparna. Redan samma år inköptes fyra bussar (tre Tidaholmare och en Scania), 1931 ytterligare tre Scania truckar samt 1932 sex Scaniadoggar. De sistnämnda hade en bredd av 210 cm, ett största hjultryck på 2 500 kg och rymde 37 passagerare. Någon av bussförarna kommenterade busstorleken så här: "Nu har jag lika många passagerare bakom sista hjulparet, som jag tidigare hade i hela bussen."

Sid 12

De första dieselvagnarna sattes i trafik 1936 och fram till 1939 inköptes tre sådana vagnar varje år. Passagerarfrekvensen ökade hela tiden och diskussioner om att utsträcka Drottningholmslinjen till Träkivsta pågick. Världskrigets utbrott 1939 gjorde dock att dessa planer skrinlades.

Krigsutbrottet orsakade stora problem för busstrafiken. Ransoneringen av drivmedel och gummi medförde att turtätheten måste utglesas. Trängseln i de vagnar som kunde hållas igång nådde bristningsgränsen. Sommaren 1940 beslöts från centralt håll att bussarna skulle stanna i Nockeby i anslutning till vändplatsen för spårvagnslinje 12. Omstigningen vållade passagerarna stora svårigheter, i synnerhet för äldre och de som medförde bagage. Åtgärden väckte våldsamt opposition bland trafikanterna. Provisoriet visade sig ohållbart och bolaget erhöll tillstånd att gå in till de tidigare hållplatserna på Kungsholmen i samband med att man utökade gengasdriften.

De första gengasaggregaten, vilka eldades med träkol var inte tillförlitliga. Senare aggregat med veddrift fungerade betydligt bättre Gengasdriften, som för inblandad personal medförde stora förgiftningsrisker, stannade kriget ut, men avvecklades efter hand i den takt som drivmedelsransoneringen tillät Förhållandena normaliserades ganska snart efter krigsslutet 1945.

Det tekniska framåtskridandet efter kriget började göra sig gällande. När Stockholms stad slutet av oktober 1952 öppnade den nybyggda tunnelbanegrenen mot Bromma sjönk intäkterna på Drottningholmslinjen omedelbart med 30 busstrafiken. En annan svår konkurrent till busstrafiken blev bilismens expansion under 1950-talet. Från och med 1953 sjönk passagerarantalet på bussarna konstant och för att förbättra lönsamheten vidtogs vissa besparingsåtgärder bl a nedläggning av Drottningholmslinjen och rationalisering av gällande turlista.

1967, som är ett stort märkesår för svensk trafikhistoria, passerades en ny gränslinje för busstrafiken på Mäläröarna. Efter en 37-årig epok som enskilt företag övergick Mäläröarnas Omnibuss AB i allmän ägo, genom uppgång i AB Storstockholms lokaltrafik. Resenärerna på Mäläröarna kunde nu fullt ut tillgodogöra sig fördelarna av den för hela landstingsområdet samordnade kollektiva trafikapparat.

## GARAGE

Då MOAB bildades fanns det två garage som ingick i bolaget.

På Färingsö fanns Björklidengaraget (på SL:s språk FÄGA som byggdes 1923. Det var byggt i tegel och med överbyggnad av trä som innehöll en biograf om 340 platser. Nuvarande uppställningshallen för bussar byggdes 1938. Efter en brand i mars 1948 som förstörde verkstad och personaldelen återstod endast tegelväggarna av tillbyggnaden som gjordes 1938. Vid branden förstördes 2 bussar, 1 lastbil och 2 traktorer. Redan samma år återuppfördes garaget dock utan biograf och fungerade med verkstad till år 1970. Efter SL:s övertagande 1970 nedlades verkstaden och garaget fungerade endast som uppställningsplats för bussar. All service sköttes i Tappströmgaraget (TAGA).

1973 började man åter att tanka och tvätta bussar vid FÄGA. Kontroll och påfyllning av olja ingick också i arbetsuppgifterna för den som sköter garaget. För närvarande är 8 bussar stationerade där. Dessa betjänas av 13 heltids- och 4 deltidsförare och en garagearbetare sköter kontrollen av vagnparken. Vid behov (semester och sjukdom) lånas personal från TAGA och ibland från BMH (Brommahallen). Alla bussreparationer utföres i TAGA.

Det Florénska garaget i Nockeby kom genom bolagsbildningen att ingå

i MOAB. Efter andra världskriget hade man vuxit ur detta och ett nytt planerades vid Tappström. 1949 stod det färdigt att tas i bruk. Det fanns då plats för 25 bussar under tak. Med vikande trafikunderlag efter västra tunnelbanans utbyggnad - bilismens ökning under 50-talet - kunde denna anläggning klara behovet fram till 1975 utan tillbyggnader. Genom flera faktorer inverkan, tillkom 1975 en värmeramp för 12 vagnar.

Under hela 70-talet har underlaget för kollektivtrafiken ökat. Det kommer sig naturligt nog av flera bidragande orsaker. Ökade bensin- och oljepriser, kommunens utbyggnad under 60- och början av 70-talet. Allt detta har gjort att anläggningen i Tappström känns urvuxen.

Sedan flera år har kommunen haft planer på utbyggnad vid Tappström, och därför har SL:s mark belagts med byggnadsförbud. Besvärligast är det på garage- och verkstadssidan. Bussarna tvättas fortfarande för hand. För service - batteri-, oljebyte och smörjning m m - finns 1 plats. Verkstaden har 2 platser för andra arbeten, såsom reparationer, översyn och byten av motorer samt växellådor. Detta för totalt 42 bussar (inkl. 8 från FÄGA). Vid behov av stora plåtarbeten skickas vagnarna till Hammarbyverkstaden, som är en central anläggning för större arbeten på vagnparken inom hela SL koncernen.

Det fanns även garage på Munsö mellan åren 1925 och 1978. Det första låg vid Munsö kyrka, men flyttades under kriget till "Kulbacken" vid Söderby. Garaget vid Söderby revs 1973. Den sista innehavaren av "Munsötjänsten", Gustav Jansson, hade eluttag för uppställning av bussen utanför bostaden. Den 26 september 1978 körde Gustav sista dagen vid SL. Vid hans pensionering upphörde Munsögaraget. Gustav hade då innehaft tjänsten i 22 år.

Godstrafik

Godstransporterna var under många år betydande. Man fraktade praktiskt taget allting. T ex badkar, cyklar, halm, höbalar, levande djur, likkistor, mjölk m m. Som mest fanns det ca 10 lastbilar. Regelbundna turer gick till och från Stockholm. Den delen av bolaget såldes 1970 och numera heter firman Mälärö Frakt.

## PERSONAL

Vid Mäläröbuss finns det 1980-09-01:

54 heltid och 24 deltidsförare på trafiksidan. Den tekniska sidan (garage och verkstadsavdelning) har 21 heltids- och 6 deltidsanställda.

Sid 15

## ADMINISTRATIV LEDNING

Vid MOABs bildande blev Johan Carlsson (Bredler) företagets förste chef. Ett jobb som han innehade till sin död vid 69 års ålder (1956). Han hade flera affärer på Färingsö och Tegelbruk vid Hilleshög. Det var en person med många järn i elden".

Vid hans frånfalle övertogs chefjobbet av Hugo Björk. Under hans tid vid MOAB kom Hörjel överenskommelse om övertagande av trafiken i Stockholms län.

MOAB försvann som eget företag och blev en del av SL. Björk avgick med pension vid årsskiftet 1969/1970.

Efterträdare blev Arne ???? som basade fram t o m 1974. Egen budget fick man ha till 1975. Den 1 januari 1975 gick trafiksidan vid Mäläröbussarna upp i Stockholms trafikdistrikt. Det innebär att all trafikplanering sköts från Tegnergatan. Personaladministrativhet tillhör trafikpersonalen Brommadelen. Arbetstider, semestrar och fridagar schemaläggs gemensamt. Med garage och verkstadspersonalen tillhör SL:s tekniska avdelning.

Bland personalen är vi-känslan mycket stark trots uppdelningen på olika bitar inom företaget.

Några data vid Mäläröbussarnas övergång till SL:

1967-10-01 Bussarna slutar gå till Kronobergsparken och kontoret vid Fridhemsplan stänger. Efter detta datum vänder bussarna vid Bromaplan, där kontoret också är inrymt.

1970-07-01 Trafikpersonalen börjar använda SLs uniformer.

1975-01-01 F. D. MOAB upphör helt och går in under Stockholms trafikdistrikt.

## Bussen stånkade sedan iväg, men den hade inte tillräcklig ork, stannade halvvägs upp i ”Handelsbodbacken”, dvs backen efter gårdet upp mot Hedborgs Filial.

Hej!

Såg om 80-årsjubiléet i Ekerö Tidning och att ni tar emot hägkomster.

Mina föräldrar köpte en sommarstuga på Älvnäs, yttersta näset, på våren 1937 då jag var några månader gammal.

Mitt första minne av Mälaröbussarna var att de var mycket gammalmodiga. De var kantiga och föraren satt avskild från passagerarutrymmet genom en glasvägg. På söndagkvällarna under vår och höst när alla skulle hem var det mycket långa köer vid vår ändhållplats, liksom vid Hedborgs filial, som var den näst sista hållplatsen på Älvnäslinjen. (Tror linjen hade nummer 5.) Väntan kunde bli lång. Tidtabellen kunde man inte lita på och det behövdes ett flertal extrabussar. Vi ungar gick en bit längs vägen varifrån bussarna skulle komma och stod där och spanade upp mot Hedborgs Filial. När vi såg en buss komma rusade vi till ändhållplatsen och informerade alla om den glada nyheten att det kom en buss. Den buss som kom lastades full med så många sittande och stående som det gick. Säkert mer än tillåtet antal, men det vet jag inte med säkerhet utan kan bara ana. Bussen stånkade sedan iväg, men den hade inte tillräcklig ork stannade halvvägs upp i ”Handelsbodbacken”, dvs backen efter gårdet upp mot Hedborgs Filial. Bussen klarade helt enkelt inte backen med sin last av resande. Alla ”gubbar” fick gå ur bussen. Bussen backades sedan tillbaka över halva gårdet (ca 100 m) och tog ny sats. När farten gick ner i backen fick ”gubbarna” skjuta på så att bussen kom upp för den branta backen. Jag minns inte att bussarna vid denna tid, ca 1941 å 1942, skulle ha varit gengasdrivna. Tror att det kom lite senare under kriget. Extrabussar sattes på söndagskvällarna också in från Hedborgs Filial och om jag minns rätt även från Lindkvists Hörna. Alla som skulle in till stån måste ju åka buss.

Mycket folk var det också på denna tiden på lördags-eftermiddagarna och söndagsmornarna vid avgångsstationen i Drottningholmsvägens början i backen upp mot Kronobergsparken. Alla skulle ju då ut till landet, dvs till sina sommarstugor vår och höst. Om man steg på vid startpunkten kunde man ju åka med rätt linje redan från början. Alla linjerna till Ekerö startade samtidigt. De resande som steg på under vägen fick ta den buss som stannade vid den hållplats där man skulle stiga på. Alla Ekeröbussar samlades sedan i Tråkvista, så de som inte kommit med rätt buss fick byta. När alla byten var avklarade startade sedan bussarna till sina olika destinationer såsom Älvnäs, Jungfrusund, Skärvik, Munsö etc. Basen Hellman som för övrigt bodde permanent på Älvnäs nära Hedborgs Filial i svängen på Älvnäsvägen (nu nr 60) vid Gårdsmygsvägen hade ett styvt jobb med att få det hela att klaffa innan han vinkade av bussarna mot sina destinationer.

Under kriget utrustades bussarna efter en tid med gengasaggregat. Chaufförerna fick fylla på aggregaten med träkol vid ändhållplatsen. Träkolet var förpackat i papperssäckar och förslutna med en ståltråd som vridits ihop och slutade med en öggla. När chaufförerna öppnade säckarna vickade de ståltråden upp och ner tills den gick av. Den vridna ståltråden med såg ut som en liten nyckel och var ett begärligt byte bland oss barn. Vi barn bodde ju med våra föräldrar i sommarstugor på somrarna och vi samlades

ofta vid ändhållplatsen när bussen kom. Antalet turer var inte så många per dag. Vi pratade med chaufförerna och jag minns speciellt Stenberg, en ganska stor kraftig och gladlynt person. Han var alltid vänlig mot oss barn. En annan chaufför var lång och smal och såg lite barsk ut, men han var lika vänlig han. Hans namn minns jag dock inte, men jag kan se honom framför mig, så jag skulle troligen känna igen honom på en bild. Om jag minns rätt så var det inte de äldsta bussarna som försågs med gengasaggregat utan de lite modernare. De äldsta bussarna kanske bara användes som extrabussar i början av kriget och när det var många resande.

Under somrarna var det många fäder som åkte fram och tillbaka till sina jobb i stån varje dag. Jag tror att det gick två bussturer på morgonen. En gick mycket tidigt för dem som hade arbetarjobb och en senare för dem med kontorstider. På motsvarande sätt kom det två kvällsturer för dessa två kategorier av personer.

Vid eftermiddagsturernas ankomst på sommarlördagarna, då de som arbetade hade slutat och kom ut till landet, samlades vi ungar ofta för att hjälpa dem som kom att bära bagaget. De blev då en liten slant för besväret.

På 1940- och 1950-talen var det som sagt få turer och ville vi åka vid andra tider än då det gick bussar till Älvnäs var det att gå de två kilometrarna till Tråkvista, eftersom många linjer mot stån passerade här. Minns att mina föräldrar släpade vårt bagage ett antal gånger när vi skulle gå till Tråkvista. Samma gällde också ibland andra vägen från stån och ut till landet. På den tiden var det få turer och många resande. Nu är det många turer och få resande.

På den tiden gick det också att ta cykel med på bussresan. Frampå bussen gick det att fälla ut två armar på vilka cykeln hängdes upp.

Mvh

Göran Erikson

Tel 87 35 06

PS. Sommarstugan finns fortfarande i min ägo, men nu utbyggd till permanentstandard så att den nu kallas fritidshus. DS

Från: [Göran Erikson \[g.erikson@tele2.se\]](mailto:g.erikson@tele2.se)

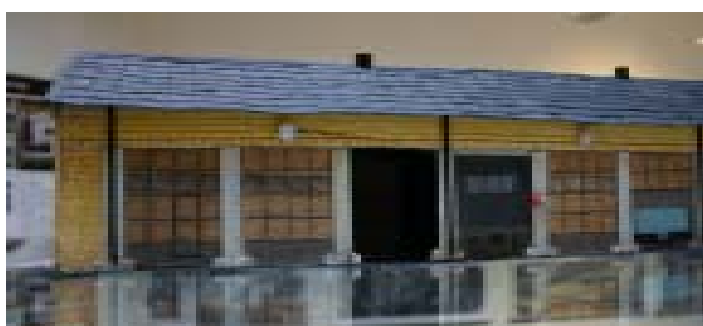
Datum: 2010-03-11 20:24

Till: ”Ekerö-Munsö Hembygdsförening” <emh.bussjubileum@telia.com>

Mälaröbussarna 80 år.  
Foto från utställningen  
Måndag den 25 oktober 2010







**Mälardö-bussarna 80 år!**

80 år sedan Mälardö-bussarna startade sin verksamhet. Det var då som de första bussarna började köra på Mälardöns busstråk. Sedan dess har bussarna varit en viktig del av Mälardöns infrastruktur och har hjälpt många människor att komma till skolor, jobb och andra viktiga platser.

80 år av historia och framgång. Mälardö-bussarna har alltid varit en del av Mälardöns utveckling. Det är en stolthet för oss att ha varit med på denna resa.

Vi hoppas att du kommer att njuta av denna jubileumsutställning som visar på bussarnas historia och framgång.

**Mälardöregionens**  
**Kommunala Trafikmyndighet**



