

# Postdiligensen – Postens diligenstrafiks produktionsverktyg

av Ruben Olsson

En diligens är ett begrepp som sprider ett lätt romatiskt skimmer omkring sig. Alla som gillar västernfilmer känner väl både krutdoft och sandsmak i munnen när ordet diligens nämns.

Diligens har funnits i Sverige sedan 1722 då ett första försök gjordes på sträckan Stockholm-Uppsala. Glansperioden var i mitten av 1800-talet då Kungliga Generalpoststyrelsen hade ett 40-tal hästdragna diligenser. Så kom då järnvägen

*RUBEN OLSSON född i Röt Viken bland de Jämtländska fjällen 1946. Östersundsbo sedan 1959. Under gymnasiestudier arbetade han extra hos Posten. Bussförare hos diligenstrafiken 1967. Postassistentkurs 67–69 och arbetade sedan som kontrollör på olika platser i mellan-norrland. Trafikområdeschef för diligenstrafiken i Östersund sedan 1977.*



Diligens nr 1.

Den besiktigades första gången i Södertälje den 10 oktober 1922 och registrerades i Stockholm den 13 november samma år med registreringsnummer A 9517. "Ettan" gick i trafik i diligenksområdena i Lycksele, Jörn och Östersund till oktober 1929. Den renoverades 1969 av Postverkets bussverkstad i Lycksele och visas numera i Postmuseum.

#### Tekniska data:

|                  |                                 |
|------------------|---------------------------------|
| Chassie          | Scania Vabis, ritning 12353     |
| Motornummer      | 2411                            |
| Motor            | 4-cylindrig, 36 hk, typ 1442    |
| Växlar           | 4, därtill dubbelväxlad bakaxel |
| Passagerare      | 12                              |
| Högsta hjultryck | 880 kg                          |

som en övermäktig konkurrent och 1888 rullade den sista gula hästdiligensen ut ur historieböckerna.

I och med att bilen började nyttjas för att få fram post till den del av landsbygden där järnväg saknades tyckte dåvarande generaldirektören Julius Juhlin att detta borde vara något för det svenska postverket. Det var mycket vanligt att man under vintertid fick ställa undan bilarna då de inte kunde klara vinterväglaget och hästarna fick tjänstgöra. Juhlin tog kontakt med Scania-Vabis i Södertälje och ett utvecklingsprogram för att hitta ett lämpligt fordon tog fart. Med en fransk ökenbil som förebild så skapades den första diligensen. Konstruktionen av detta fordon utfördes i väsentligaste mån av Postens egen uppfinnare nämligen verkmästare Ernst Nyberg.

De första bussarna var förutom fyra vanliga hjul utrustade med två mindre stödhjul på ömse sidor om bakhjulet. Vintertid la man på ett drivband av gummi som var försett med nabbar runt om hjulen och stödhjulen.

På framhjulen monterade man medar. Konstruktionen påminner till mycket stor del om nutidens snöskotrar. Den första bussen "1:an" finns lyckligtvis bevarad i ursprungligt skick. Bussverkstaden i Lycksele har på ett förtjänstfullt sätt renoverat bussen, och den har sedan använts i samband med olika jippon och utställ-

ningar. Efter ombyggnaden av Postmuseum i Stockholm finns fordonet placerat i entréhallen och på så sätt har denna klenod blivit tillgänglig för allmänheten.

Postbussarna utrustades också med en

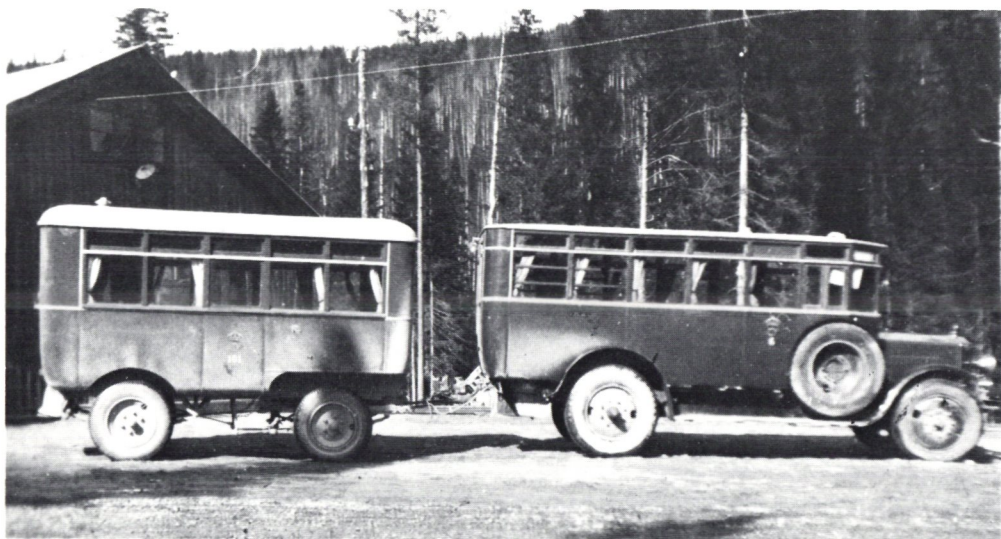
snöplog som drogs efter fordonet, men det var inte helt lyckat, och efter några år hade en ny konstruktion sett dagens ljus nämligen förplojen.

Att postbussen var efterlängtdad ute på



*Diligens 28.*

*Trafikerade 1925–30 Östersund–Bydalen. Bilden från färjestället vid Sundsbacken i Hallens socken.*



*Diligens 6 med släp 101.*

*Trafikerade sträckan Hammarstrand-Krångede 1933–36.*



landsbygden står väl utom allt tvivel, människorna fick sin post och tidning, de fick varor från tätorten och de fick vägen plogad, att man sedan kunde få åka med den gjorde ju inte saken sämre. En mycket stor del av den norrländska glesbygden, och även i Värmland trafikerades av postverket.

Under 1940- och 50-talen utvecklades bussarna, värmeelement drogs in och man slapp erbjuda resenärerna halsmskor som varit vanligt under de första åren. På vissa turer med mycket resande fick man koppa till ett passagerarsläp. Hur åkkomforten var i dessa kan man med fasa tänka sig.

Torpedbussarna ersattes efter hand med fordon som mer började likna de bussar vi

idag har i trafik. Motorn placerades mellan förarplatsen och framsätesspassagerarna. På 50-talen började man också tänka lite på resenärernas bekvämlighet och en del bussar utrustades med extra standard t ex fällbara ryggstöd på stolarna och takfönster — vi fick de första turistbussarna och bussen kunde användas i beställningstrafik. 50- och 60-talet präglades dock av färre antal resenärer. Detta berodde till största delen på att fler och fler började skaffa egna bilar, vägnätet rustades upp och bensinen var billig. Bussnäringen var lite i kris främst i glesbygden där många linjer fick läggas ner.

Omläggningen från vänster till högertrafik 1967 invercade en hel del på bussbe-



*Diligens 745.*

Detta är 40-talets representant i de samlingar som bevarats hos Postens diligenstrafik. Första besiktingen skedde 16 mars 1949 och bussen stationerades i Hammarstrand, Jämtland med reg nr Z 245. Sedan har bussen även gått i Arvidsjaur och Storuman med reg nr BD 351 resp AC 352. Fram till år 1964 gick fordonet 65 000 mil varefter det avställdes. Under åren 1987–88 har Postens bussverkstad i Lycksele renoverat fordonet.

*Tekniska data:*

|                   |                                             |
|-------------------|---------------------------------------------|
| Chassie           | Volvo B 531                                 |
| Chassienummer     | 530-148                                     |
| Karosseri         | Sv Karosseriverkstädernas (SKV) Katrineholm |
| Karosserinumner   | 2430                                        |
| Motoreffekt       | 150 hk                                      |
| Totalvikt         | 11 000 kg                                   |
| Antal sittplatser | 17                                          |
| Storlek           | Längd 1045 cm. Bredd 235 cm.                |

ståndet i Sverige och även hos diligenstrafiken. Åren före omläggningen investerades det knappt något i bussar. Alla bussföretag köpte bussar som var färdiga att sättas i trafik "dagen H". Detta i sin tur medförde att de närmaste åren efter Dagen H genomfördes inga inköp alls av bussar.

I början av 70-talet kom nästa stora förändring på postbussarna. Motorn som tidigare varit placerad bredvid föraren flyttades och placerades antingen mitt under bussen eller längst bak. Arbetsmiljön för förarkåren förbättrades markant genom

att fordonen blev betydligt tystare, liksom att resenärerna fick en behagligare transport.

För passagerarna har åkkomforten förbättrats efter hand – stolarna har utformats mer ergonomiskt, stolsdynorna har tjockare stoppning och ryggstöden är ställbara. Benutrymmet är väl tilltaget, ventilation finns i regel vid varje sittplats och för att bekvämligheten skall bli så bra som möjligt finns det möjlighet att ställa in högtalare liksom att använda den speciella läsbelysningen som finns för varje



*Dilgens 692.*

Postens diligenstrafik sparar en buss för varje 10-års period. Detta är 50-talaren. Bussen byggdes på Scania-chassie i Örnsköldsvik av Hägglunds och besiktades första gången 1957-04-26 och fick då registreringsnummer Z 256. Fordonet placerades i Jämtland och gick på sträckan Strömsund-Sollefteå. När högertrafiken infördes i Sverige pensionerades bussen och fick stå på en busskyrkogård varvid väder och vind gick hårt fram. 1983 började grabbarna på bussverkstaden i Östersund att restaurera bussen och 1984 var det dags att köra till besiktning med en buss som iordningstälts helt i originalskick. Bussen används idag för uthyrning vid speciella tillfällen.

#### *Tekniska data:*

|                   |                                           |
|-------------------|-------------------------------------------|
| Chassie           | Scania-Vabis B 71 59 125                  |
| Chassienummer     | 171283                                    |
| Karosserifabrikat | Hägglunds                                 |
| Karosserinummer   | 6640                                      |
| Motoreffekt       | 150 hk                                    |
| Totalvikt         | 12 500 kg                                 |
| Antal sittplatser | 31                                        |
| Storlek           | Längd 1150 cm. Bredd 236 cm. Höjd 285 cm. |



plats. Bussar som trafikerar längre stäckor (dvs mer än c:a 10 mil) utrustas som regel med toalett. Turistbussar och fordon på långlinjetrafik har även kaffeautomat och videomonitorer. Fordonen byggs högre, detta för att få mer plats för resgoods under innergolvet men också för att passagerarna skall få bättre utsikt.

Tekniskt har de sista årtiondet inneburit en enorm utveckling. Motorerna har blivit starkare, tystare och miljövänligare. Intercooler monteras, bussarna utrustas med luftfjädring och för ökad säkerhet utrustas

fordonen med låsningsfria ABS-bromsar. Eftersom diligenstrafiken under de senaste åren även kör charter ute i Europa bl a till Medelhavet utrustas turistbussarna med aircondition. Postens diligenstrafik har i många fall gått i täten beträffande test och utveckling av nyheter och säkerhetsdetaljer. Diligenstrafiken har därför ett mycket gott anseende både hos busstillverkare och andra bussköpare.

Ett utmärkande drag för bussbeståndet hos Postens diligenstrafik är det stora antalet bussar som utrustats med bagagerum



*Diligens K 116.*

*Postens diligenstrafik hade flera linjer med både personbefordran och stora godsmängder. För dessa ändamål byggdes s k Skvadrar vilket innebar att bussen var en blandning av både buss och lastbil. Bussen är byggd på ett Scaniachassie av Svenska Karosseriverkstäderna i Katrineholm och besiktades första gången 1960-08-23. Fordonet stationerades i Ramselevallen och trafikerade stäckan Ramselevallen-Hammerdal-Sikås. Fordonet var i bedrövligt skick när vi tog hand om det 1984 och under ett par års tid har bussen iordningställts i Postens verkstad i Östersund. Efter renoveringen besiktades bussen 1986-05-26.*

*Tekniska data:*

|                   |                                           |
|-------------------|-------------------------------------------|
| Chassie           | Scania-Vabis B 65 58 126                  |
| Chassinummer      | 520955                                    |
| Karosseri         | Sv Karosseriverkstäderna (SKV)            |
| Karosserinummer   | 30-3918                                   |
| Motoreffekt       | 165 hk                                    |
| Totalvikt         | 12 600 kg                                 |
| Antal sittplatser | 22                                        |
| Storlek           | Längd 1060 cm. Bredd 235 cm. Höjd 289 cm. |

för att kunna frakta post och gods. De flesta bussar har bakgavelhissar för att lättare kunna lasta och lossa behållare och pallgods. På vissa sträckor är godsmängden så stor att utöver godsrummet så måste bussarna dra släpvagn.

Denna krönika handlar om fordonet postdiligensen, men avslutningsvis kan man konstatera att hur bra än den tekniska utvecklingen blir och hur bekväma man än gör bussarna så skulle det inte vara mycket att ha om man inte hade en duktig, välut-

bildad personal som kör och ser till att fordonen fungerar och utför trafikuppdragen. Jag slutar med ett yttrande som dåvarande första kammarens talman Hugo Hamilton sa till generaldirektör Julius Juhlin:

”Det var stor skada, att du ej tidigare började med dina utmärka postdiligenslinjer, ty då hade du kunnat bespara miljoner för staten, som nu anlagt järnvägar, dyra i drift, delvis gående genom Norrlands ödemarker”.



*Diligens 7797, årsmodell 1989.*

*Trafikerar sträckan Östersund-Örnsköldsvik. Eftersom bussen går tvärsöver landet har den döpts till "Tvärflojten".*