

SKIEN: Bjørn Bunkholt og Jarle Rønjom arvelig belastet når det gjelder kjøretøyhistorie i Skien. Sammen har de laget historien om Bjørns far og Jarles bestefar, Karl Johan Bunkholt, og hans busselskap Bilruten Skien - Valebø.

JARLE RØNJOM OG BJØRN BUNKHOLT

Valebø er ei bygd som ligger cirka 25 kilometer nord for Skien. I 1931 var det to mann som så muligheten for at det kunne være behov for en rutebil ned til Skien. Bøndene her oppe skulle gjerne levere melk til meieriet, og kanskje mel opp igjen.

Karsten Aas (kontormann hos Godseier Løvenskjold) og Leif Lunde (Skogsbestyrer for gods-eier Løvenskjold) søkte om konsesjon, og konsesjonen på ruta ble gitt. De to herrene fikk litt betenkeligheter på grunn av veistandarden, og de spurte sjåføren Karl Johan Bunkholt, som hadde drevet med lastebil noen år, om han ville prøve veien. Han gjorde dette, og dermed var det han som satte i gang med rutekjøringen. Konsesjonen ble ikke overført til Karl Bunkholt før i 1952.

Første rutetur gikk 23. mai i 1932, med en Chevrolet lastebil 1932-modell. Det gikk imidlertid ikke så mange ukene før det

også ville være passasjerer, og allerede høsten samme år ble det innsatt en ny Chevrolet kombinertbil 1932-modell i ruta. Foran var det plog til brøyting på vinteren. Den ble brukt fram til 1935, da enda en ny Chevrolet ble tatt i bruk.

I 1936 ble det kjøpt en brukt Chevrolet 1934-modell 7-seters personbil til bruk ved siden av den kombinerte Chevroleten. I 1937 ble 1935-modellen byttet ut med en Chevrolet 1937-modell. Denne ble brukt helt frem til slutten av krigen. Da var den så utslitt at ruta ble innstilt noen måneder før krigens slutt. Den hadde da gått med generator de siste årene.

Personbilen ville Tyskerne ha tak i, men den ble gjemt bort i Valebø hvor den stod bak noen vedlagre gjennom hele krigen. I Valebø var det en leir med russiske krigsfanger. Karl Bunkholt var en snill mann som ga mat til disse krigsfangene.

Etter Krigen

Krigsfangene var så takknemlige at han fikk en utskåret figur

av dem. Den er i familiens eie enda.

I 1946 ble det satt inn en ny Volvo buss inn i ruta, en såkalt rundsnute. Den ble bygd hos Bjørge karosserifabrikk i Skien, og hadde et stort varerom bak. I 1947 ble det satt i gang ei arbeidsrute fra Hoppestad til Norsk Hydros anlegg på Herøya.

As Busstrafikk hadde konsesjonen her, men hadde ikke nok busser, slik at kjøringa ble utført av Bunkholt. Volvoen ble da bygd om til ren buss med 29 sitteplasser. For å klare ruta til Valebø ble det i tillegg kjøpt en brukt 1942-modell Opel Blitz. Denne gikk i tre år, til 1950, da den ble byttet mot en 1938-modell Ford kombinert med 10 sitteplasser.

Turkjøring

Det hadde vært drevet med turkjøring helt siden starten av bilruta. Først med tak over lasteplanet på begge Chevrolet-bussene. I 1950 var det blitt så mye turkjøring at en Bedford-turbuss ble kjøpt inn, og en ny Bedford til i 1952. Nå ble det arrangert ukesturer til Vestlandet.

Det kan nevnes at Karl Bunkholts 1950 Bedford skal være den første buss fra Telemark som var på Dalsnibba ved Geiranger. Disse vestlandsturene ble arrangert helt frem til 1963. Turen fortsatte under Telemark

Turbilsentral i Nedre Telemark. Det var også mange turer til Sverige, da spesielt Gøteborg, men også til Gotland. Danmarks-turer var det også flere av.

Buss-kjøp

På slutten av 1940-tallet fikk han tilsagn om å kjøpe en ny buss, en Volvo. Men denne ble for stor til bruk på Valebøvegen. Samtidig hadde AS Busstrafikk fått tilsagn av en liten Bedford. Denne ville passe bedre på Valebøvegen.

AS Busstrafikk ville gjerne bytte, men myndighetene kom inn i bilde, og tildelte i stedet den store Volvoen til Bilruten Skien-Larvik. Den lille Bedforden kom til Valebøruta, men AS busstrafikk fikk ingenting.

Stor trafikk

Høsten 1952 var det tid for nytt busskjøp. Denne gangen ble det også kjøpt en Bedford. Dette var Bunkholts første bulldogg buss. Funnemark i Porsgrunn, som var Bedford forhandler, tog 1950-modellen i innbytte. Den nye fikk da registreringsnummer H 3051, som hadde stått på 1950-modellen, men allerede våren 1953 ble Bedforden fra 1950 kjøpt tilbake, og fikk registreringsnummer H3057. Vognparken besto da av en Ford, en Volvo, to stk. Bedford, samt en Chevrolet 1934-modell,

som ble brukt som privatbil.

Rundt 1953 ble det satt inn en Perkins Diesel i Volvoen, og den ble igjen bygd om til kombinert med 12 sitteplasser. Denne gikk da fast på Valebøruta frem til 1957. Da ble det innkjøpt en Scania Vabis B 51 med 29 sitteplasser og stort varerom.

Denne ble kalt for «skakfyr» på grunn av den harde gangen, og den brakte så at folk hørte den på lang avstand. Det var også meninga at denne skulle brukes både til arbeidskjøringa til Hydro, og Valebø.

Allerede året etter ble det fast skolekjøring, og da kolliderte rutetidene for arbeidsruta og Valebø ruta, slik at Scania fra da av ble bare brukt til Valebø.

Volvo og Bedford

Den før nevnte Volvo ble tatt ut av drift i 1957, og motoren ble satt over i Bedforden fra 1950. Den ble så nyregistrert og fikk registreringsnummer H 4688. Denne bussen har da hatt tre forskjellige registreringsnummer med samme eier. Bussen ble lite brukt, og ble solgt i 1962.

Bedforden fra 1952 fikk i 1960 innsatt en Mercedes Diesel på 90 hk.

Økt godsmengde

På begynnelsen av 1960-tallet økte godsmengden en del, og det ble innkjøpt en brukt 1946 Chevrolet lastebil for å hjelpe til

med godstransporten, særlig korntransport om høsten. I 1963 ble det kjøpt en ny Bedford turbuss med Leyland dieselmotor.

Avvikling

Eieren av bilruta til Valebø, Karl Johan Bunkholt, døde vinteren 1964. Ruta ble etter det drevet av enka, Christine Bunkholt. Chevroleten fra 1934 som hadde stått avskiltet noen år ble hugget, og lastebilen ble solgt.

I desember 1964 ble ruta solgt og overdratt til Øst-Telemark Automobilselskap (ØTA). Med på kjøpet var disse busse-ne: Bedford 1952, Scania Vabis 1957, og Bedford 1963. Scania Vabis 1957 fikk ikke noen lang levetid.

Allerede dagen etter salget til Øst-Telemark, tok den en tur på egenhånd og ble såpass mye ødelagt at den aldri kom i drift igjen. Kanskje den savnet Karl Bunkholt.

PS! I dag bygger Google et nytt datasenter på 2000 mål langs veien til Valebø. Kanskje Valebøruta kunne fått nytt liv i dag?

Bakgrunn: Bjørn Bunkholt har vært medlem av Grenland Veteranvognklubb i 50 år, og har vært veldig sentral i Rutebilhistorisk forening Telemark siden starten. Jarle Rønjom har vært medlem av Grenland Veteranvognklubb i 43 år, og er i dag formann.



VESTLANDET: 1950 Bedford på ferjetur i Sognefjorden.



LANDMANNSTORVET: 1942 Opel Blitz. Ble kjøpt fra Ødegårdens bilruter, og ble etterhvert byttet med 1938 Ford, og 1946 Volvo. Bildet er tatt på Mil stasjonen ved Landmannstorvet i Skien. Der var det 3 bensinstasjoner ved siden av hverandre.



ETTER KRIGEN: 1946 Volvo "Rundsnute" Merket i grillen eksisterer ennå.



PETTER WESSEL: På vei til Danmark. Petter Wessel til kai i 1937.



OVERSVØMMELSE: På vei til Valebø, noen ganger var det høyt vann i tjernet langs vegen.



FULLASTET: 1937 Chevrolet Kombinerbil. Fullastet med melkedunker og annet. På vinteren ble bilene også brukt som brøytebil.



SISTE BUSSEN: Den siste bussen Karl Bunkholt kjøpte, en 1963 Bedford.



FAR OG SØNN: Karl Bunkholt med sin sønn Bjørn Bunkholt.