



Det var 1921 som Simon Petersson i Vägstorp, Ulrika, köpte sig en lastbil. I folkmun fick den namnet Farao. Den här lastbilen kom att bli traktens första kollektiva färdmedel med resor bl.a. till Linköping. Här är man på utflykt med Simon Petersson bakom ratten. I sällskap har man ännu en lastbil.

(Anna Petersson)

Det var på lastbilsflaken man började resa kollektivt

Ulrikabussen

Alvar Petersson berättar för ÖC i januari 1970: Det började med att bussresenärerna fick sitta i soffor på lastbilsflak under turerna från Ulrika till Linköping. Året var 1921. Då började Ulrika busstrafik sin verksamhet. Två och en halv timme tog färden till stiftsstaden. Den första riktiga bussen kom 1923 och hade tillverkats vid ett båtbyggeri i Söderköping. Den kom lagom till Ulrika marknad och blev under denna en mycket uppskattad attraktion. Folk betalade den då relativt stora summan av 50 öre bara för att få åka en sväng med det märkliga fordonet.

När jag övertog företaget 1928 kostade det fyra kronor att åka tur och retur Ulrika—Linköping. Utan tvekan fyllde busslinjen redan från starten en viktig funktion.



På utflykt till Gränna sommaren 1923. Den första bilen blev nummer två i det kollektivs tjänst med Ulrika som utgångspunkt. Ägare är alltjämt Simon Petersson men nu med brodern Alvar som chaufför. Som n:r 5 bland de stående resenärerna är David Gomér. Följebilen körs av Sven Svensson från Ekströmmen. Egron Petersson i Kapperstad syns med huvudet högre än de övriga åkande på den bakomvarande lastbilen.

(Egron Petersson)



Alvar Petersson och hans syster Asta (två av åtta syskon) hos en fotograf i Linköping 1915.

(Tycho Hägg)

Innan bussarna kom fick personer som skulle till Linköping åka hästskjuts till Rimsforsa och sedan åka tåget därifrån.

När bussen fastnade i snödrivorna på vägen var det bara att försöka skotta loss fordonet och sedan med hjälp av passagerarna försöka få igång bussen på nytt. Speciellt svårt var det i snön med de motorsvaga T-Fordbussar, som vi hade i bruk till och med 1926. De hade dessutom bara två växlar — en för helfart och en för halv hastighet.

Under mina år i busstrafiken har använts ett 25-tal bussar. Utom linjen till Linköping trafikerades även Kisa under åren mellan 1937 och 1968. På tjugotalet gick det även bussturer till Mjölby. Den 1 januari 1970 övertogs min rörelse av Linköpings Trafik AB.

Farao

Arvid Nilsson i Kävarp berättar den 5 mars 1971: Det var 1921 som Simon Petersson, då boende i Tolebo i Ulrika, köpte sig en lastbil. Simon var son ifrån Vägstorp. Den här lastbilen döptes i folkmun till Farao. Med den körde han slaktade djur till Linköping. På flaket fanns också en soffa för de resande, som ville åka med in till stan. Flaket var inbyggt. Han hade också potatis, hönsburar och annat med sig på turen, som kördes tisdag och fredag.

Redan 1922 skaffade han en annan lastbil, eller om han byggde om den första. Nu placerades soffor på båda sidor på flaket och passagerarnas antal ökade undan för undan vid resor till Linköping. Men slakt och annat var ännu det dominerande. Passagerare och gods samsades bra om utrymmet.

På hösten 1922 (Alvar Petersson har uppgivit 1923) köpte Simon Petersson sin första inbyggda buss. Köpet skedde tillsammans med brodern Alvar, som senare tog över rörelsen. I samband med höstmarknaden anordnade Simon bussturer från marknadsplatsen till Maderna, då Ulrikaborna gavs tillfälle att provåka detta fenomen.

Bröderna körde regelbundna turer till Linköping. Dessa resor kunde man göra under hela vinterhalvåret 1922—23. Men vintern därpå fick man på grund av snöhinder inställa bussturer till Linköping. Det var ju så att bönderna alltjämt stod för vägunderhållet. De plogade vägen med sina tråplogar förspända med hästar. Men plogen kunde inte hålla vägbanan tillräckligt fri från snö så att bussen tog sig fram. 1927 övertogs vägunderhållet av vägkassan, men först året därpå kom motorplogningen igång.

1928 övertogs busstrafiken av Alvar Petersson. Brodern Simon hade då flyttat till Linköping. Jag minns många bussresor till Linköping. Särskilt dem från mitten av 1920-talet. På den tiden fanns ingen värme i bussen. Det var ju besvärligt vintertid. Om inte annat så ville vindrutan isa igen. Simon hade då salt med sig. Han tog salt på en trasa och gnodde på rutan för att behålla sikten.

Vintern 1929 var mycket besvärlig ur trafiksynpunkt. Jag minns hur jag en morgon körde ved med häst och kälke till Sjögestad. De motorfordon, som då var i rörelse, hade kört fast i snödrivorna vid Unnerstad. Det var en lördag. De som hade

åkt till stan på den dagen kunde inte ta sig hem utan fick vänta till söndagen. Då hade snöovädret bedarrat och man försökte komma igång med plogningen. Då kunde man se en plog förspänd med tre par hästar.

Sagan om den första Ulrikabussen

Från en artikel i ÖC den 14 oktober 1980: Inga-Lisa Calissendorff, Texas, född och uppväxt i Mjölby, hade sitt barndomshem i Solhem. Det var ett högt, smalt hus vid Finnstugatan, där fadern Mats Nilsson drev en matvaruaffär. Inga-Lisa hade sett en lekstuga hos Inga Strid i Eldslösa — numera gift Hedinge och bosatt intill gamla Solhem mitt över Vasaplan, fastän Solhem inte längre finns. En lekstuga, röd med vita knutar, precis som Ingas — det var Inga-Lisas stora dröm då för 50 år sedan.

Så en dag kom far hem med en lekstuga. Men vilken lekstuga! På en skrotgård hade han köpt ett gammalt busskrov. Det hade utgjort överdelen till en buss, som



Nu har bröderna Simon och Alvar Petersson bildat bussbolag, som Alvar övertog 1928. Lagom till Ulrika höstmärnad 1923 fick de den första täckta bussen av växt-husmodell. Karossen hade tillverkats vid ett båtbyggeri i Söderköping. De trafikera-de nu reguljärt linjen Ulrika—Linköping. Bussen är här fotograferad på Platensga-tan i Linköping. Det är en Ford, utrustad med hel- och halvfart och med olika hjul-dimensioner. Karosseriet blev senare lekstuga i Mjölby. 1980 presenterades bussen som turistbuss i Köpenhamn. Bussens ursprungliga reg.n:r var E 5929.

(Anna Petersson)

trafikerat linjen Ulrika—Linköping. Skrovet var helt i trä, en gång byggt på ett varv i Söderköping.

— Min dröm gick i kras. Jag grät och grät, berättar Inga-Lisa. En lekstuga skulle se ut som Inga Strids, röd med vita knutar — inte som en gammal utrangerad buss.

— Torka dina tårar, tröstade pappa Mats. Du kommer nog att få roligare i din lekstuga än några andra ungar någonsin haft.

Han byggde en sockel i Solhems rymliga trädgård. På den placerade han bussen och försåg den dessutom med ett ordentligt, heltäckande plåttak. Han skaffade en ratt, spakar för hel- och halvfart, satte upp skyltar, som på den tiden, då den här bussen varit i trafik, var vanliga i bussar. Spotta inte på golvet o.s.v. Där fanns en tuta också, en stor präktig sak med en kraftig gummiblåsa. Tryckte man på den lät det braäp, braäp. . .

Bussen hade två ingångar, en i fronten för föraren och en där bak för passagerarna. Två långa säten i bussens längdriktning gav plats för 14 passagerare, som alltså satt mitt emot varandra. Sofforna var i brunt läder och väggarna i ljus björkfaner.



Här har bussen E 5929 fastnat i snödrivorna på slätten, där snön blåst ihop till drivor mellan Gammalkil och Vikingstad. Man är på väg in till stan. Ett par hästar drar loss bussen ur den värsta snön och man kan fortsätta. Foto omkring 1926—27.

(Maja Danielsson)



Den andra bussen i Ulrikatrafikens historia och året är 1928, samma år som Alvar Petersson ensam axlade rörelsen.

(Tycho Hägg)



Sommaren 1928 har en svenskamerikanska hyrt den nya bussen. Det är Hilma Öqvist som är hemma från Amerika och bjuder släkt och vänner på en busstur till Kisa. I sällskapet återfinns bl.a. som n:r 1 Algot Hägg, n:r 3 Hilma Öqvist, framför bokstaven A står Tycho Hägg. Längst till höger står Einar, Christian, fadern Alexander och brödernas systerson Yngve Hägg.

(Tycho Hägg)

— Vi åkte världen runt i vår buss, berättar Inga-Lisa. Vi flickor kom med våra dockvagnar och lekte förnäma damer på väg ut i världen. Men ibland kom vi lite för sent. Då stängdes dörrarna prompt och bussen gick ifrån oss.

För Inga-Lisa och hennes syskon — Maj-Britt, Billy och Annika — är bussen oförglömligt förknippad med deras barndom. Inte bara för dem förresten. För alla lekkamraterna betydde den lika mycket.

I början på 50-talet skingrades kamraterna i Solhem och kvarteren däromkring. Inga-Lisa emigrerade till Amerika. Men innan hon for 1952 ordnade hon en buss-träff för sig och sina gamla lekkamrater. Det var sista gången alla var samlade i bussen. Där kunde historien ha slutat. Men det gjorde den inte.

Kom och åk!

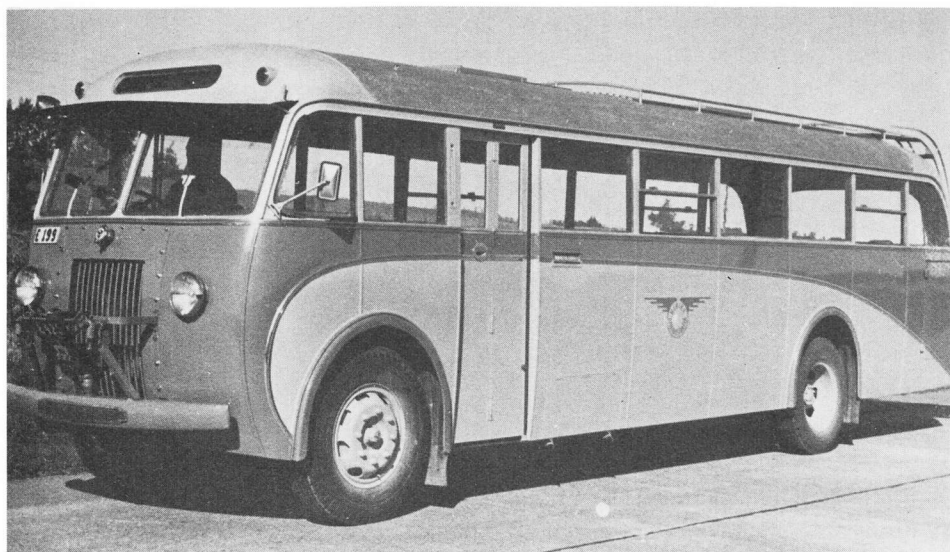
Så rann åren iväg. Plötsligt damp ett brev från Köpenhamn ner i Inga-Lisas hem i Texas. Avsändare var en fullständig okänd Viklit Graae Jörgensen i Holte. I brevet berättade han hur han köpt en gammal veteranbuss av en Karlsson i Linköping. Ett av köpevillkoren var att han skulle bjuda Inga-Lisa Calissendorff i Texas på en åktur, när bussen gick att köra. Nu var den körklar. . .

— Denne Karlsson hade köpt vår leksaksbuss av far och senare i tiden sålt den till Köpenhamn:



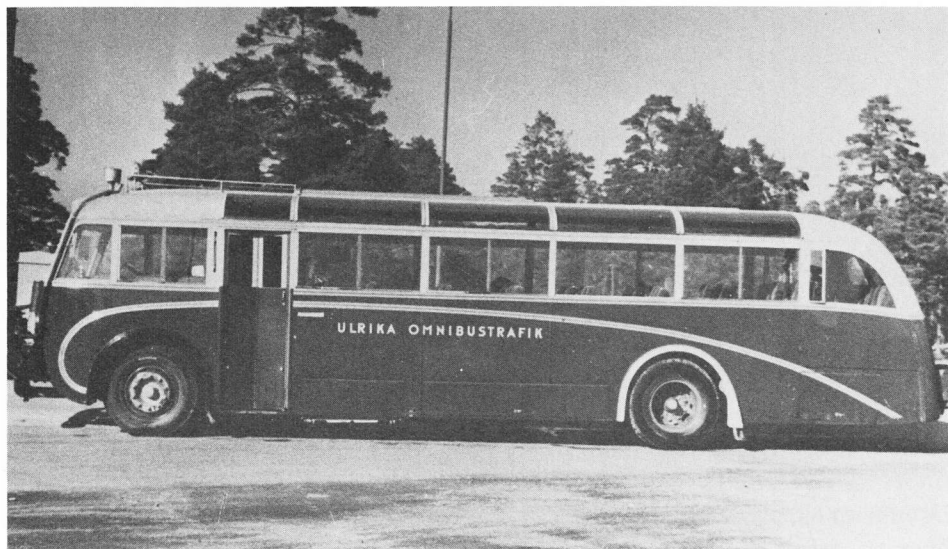
Den första bussen, som Alvar Petersson köpte som ensam ägare till företaget, var en buss av fabrikat REO (fabriksmärket syns på bussens långsida) och året var omkring 1930. Den kostade 12.000 kronor. Bussen syns här fotograferad framför gamla Saluhallen i Linköping. Hallen var uppförd 1888 och brann under senare år.

(Anna Petersson)



Bussföretaget fick namnet Ulrika Omnibusstrafik. Många bussar fick tjänstgöra under årens lopp. Här syns bussen med reg.n:r E 199.

(Anna Petersson)



En av de större bussarna från 1940-talet hade också fönster på båda sidorna av taket.

(Anna Petersson)

Hotell Royal ligger strax intill Tivoli, mitt för centrala Köpenhamn. Fram till entrén kör en gammal buss från 20-talet. Den är helt i trä, fram- och bakhjulen har olika dimensioner. Den kan köras högst 30 km i timmen. Håpna danskar tror inte sina ögon. Inte Inga-Lisa Calissendorff heller. Ändå är det hennes gamla buss som i årtionden stod som lekstuga hemma i Solhem i Mjölby. Nu skall hon som hedersgäst göra en åktur i den pietetsfullt restaurerade bussen.

Med på denna unika bussresa är inte bara maken Gusten utan också brodern Billy Nilsson med hustru Anita, sonen Mats och dennes fästmo Susanne. Bussens nye ägare Viklit Graae Jörgensen har tagit med sig sin hustru Kjerstin och småbarnen Laura och Selas. Ut ur storstaden Köpenhamns trafikgetto rullade bussen med en hastighet av 30 km i timmen upp utefter kusten till Holten. Där visade Viklit sin antika bilpark, familjen bjöd på kaffe och så åkte man tillbaka till Köpenhamn.

Denna unika resa företogs en vacker höstdag 1980 i den buss, som bröderna Simon och Alvar Petersson i Ulrika tog i trafik som den första inbyggda bussen i 20-talets början. Det var sagan om bussen från länge sen. Den hade ju tjänat ut och hamnat på en skrotgård. Så fick karossen ändå leva vidare som lekstuga. Och senare, efter över 2000 arbetstimmar, har dansken Jörgensen åter satt den att rulla. Nu som turistattraktion i Danmark och lika sevärd och intressant, som den gången bussen första gången rullade på vägar i Ulrika.



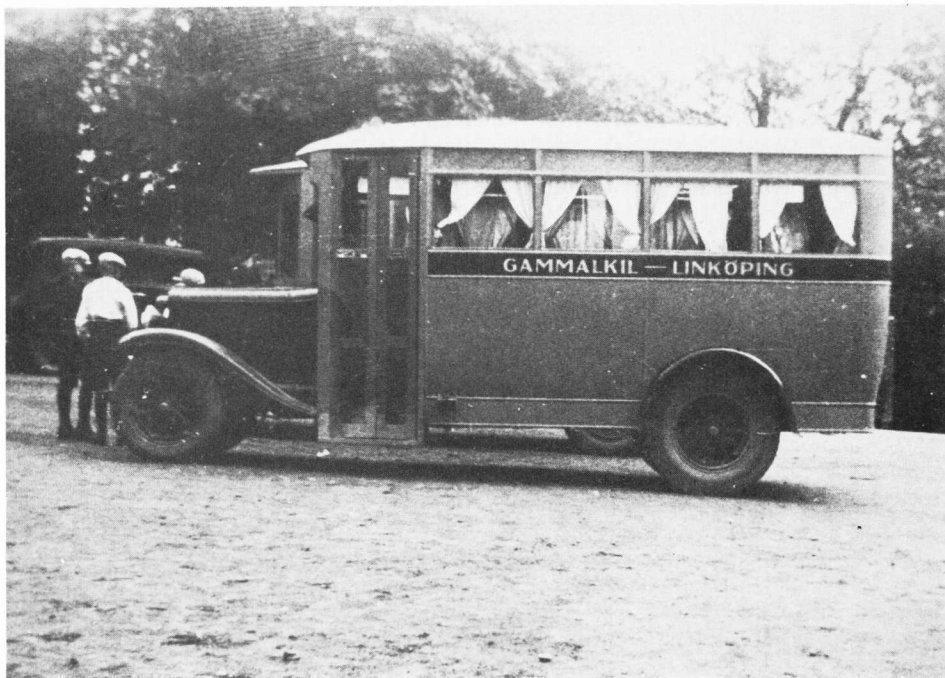
En av bussarna står parkerad framför Alvar och Anna Peterssons hem, Lillhamra i Ulrika.

(Anna Petersson)

Tuppar som gol åt alla håll

Ida Eklöf berättar den 10 mars 1970: Min make Martin Eklöf (1892—1957) köpte 1922 ett chassi till en T-Ford och lät bygga på ett flak och en hytt. Han var då boende i Hulta. En snickare hjälpte honom med träarbetet och en sadelmakare Wallin klädde sofforna, som skulle bli säten för passagerarna. På det här öppna flaket placerades ett par soffor, som på en wurst. Först var flaket öppet. Efter en tid spändes tre järnbågar över flaket. Över dessa monterades en sorts presenning. I den här presenningen eller skynket klipptes ett par fyrkantiga hål, som blev till celluloidfönster. Man steg ombord där bak.

Martin hade körningar av slaktade djur och annat gods till Linköping. Passagerare kunde därvid också följa med och sitta på de båda sofforna. Men i början förekom inga reguljära turer till stan.



Gammalkil fick sin första bussförbindelse med Linköping 1922—23 med följande ägare i bussbolaget: Smeden Karl Bergström, handl. Einar Trosell, Hjalmar Fredriksson i Broby, Axel Sjöberg i Ågården, Severin Nilsson i Broby och hans broder Valentin Nilsson, som var chaufför. Efter några få år blev Uno Andersson i Vikingstad ägare. Omkring 1928 överlät han rörelsen till Ivar Gunnars fader Johan i Tannefors och med Ivar som chaufför. Bussen utgick från Nykvarn, där Valentin Nilsson var boende. I början gick bussen direkt mot Bankeberg. Senare gick den omvägen till Broby. Bilden är från omkring 1928 och visar den andra bussen på linjen Gammalkil—Linköping.

(Lilly Kellander)

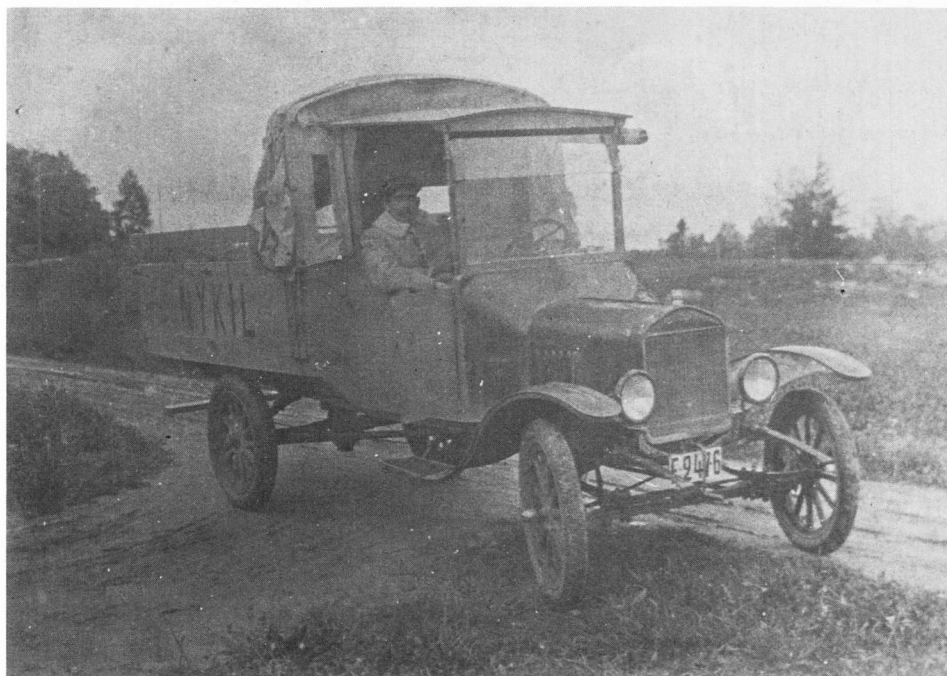
Lagom till midsommar och Frälsningsarméns fest i Sturefors köptes den första inbyggda bussen 1923. Den gick sin första tur till just Stureforsdagen. Den tog 12 passagerare och bussen var absolut fullsatt. Ägare var nu bröderna Martin och Gereon Eklöf (de var 13 syskon). Handlanden Axel Svensson i Törnvik var också delägare i början. Senare bildades bolag, Eklöfstrafiken, med Martin och Gereon med sina fruar Ida och Hildur. Vi flyttade senare hit till Linköping. Men Gereon var med under hela Eklöfstrafiken som chaufför.

Den första reguljära turen gick mellan Sandebo och Linköping. Egentligen började den redan i Torpa, där man hade garagen. Så rullade bussen mot Sandebo, Tobo, Kungshult, Betlehem, Udden, Åkerstad, Skeda och till Linköping. Hållplatsen i Linköping var i början på Axel Carlssons gård på Storgatan och sedan på Halls gård på Apotekaregatan.

Sedan Gereon slutat övertogs busstrafiken av chaufförerna och nu av Linköpings Trafik AB. 3—4 bussar hade man i trafik. På söndagskvällarna kunde tre bussar gå fullsatta mot stan.

Dessa bussturer från busstrafikens barndom är förknippad med många roliga historier. Det var ju på lastbilsflaket man började resa kollektivt.

En bonde i Fjälla skickade med en hämtkorge med levande tuppar. Korgen hade man placerat på lastbilens hyttak. Över korgen var spänt ett nät. Tupparna körde ut



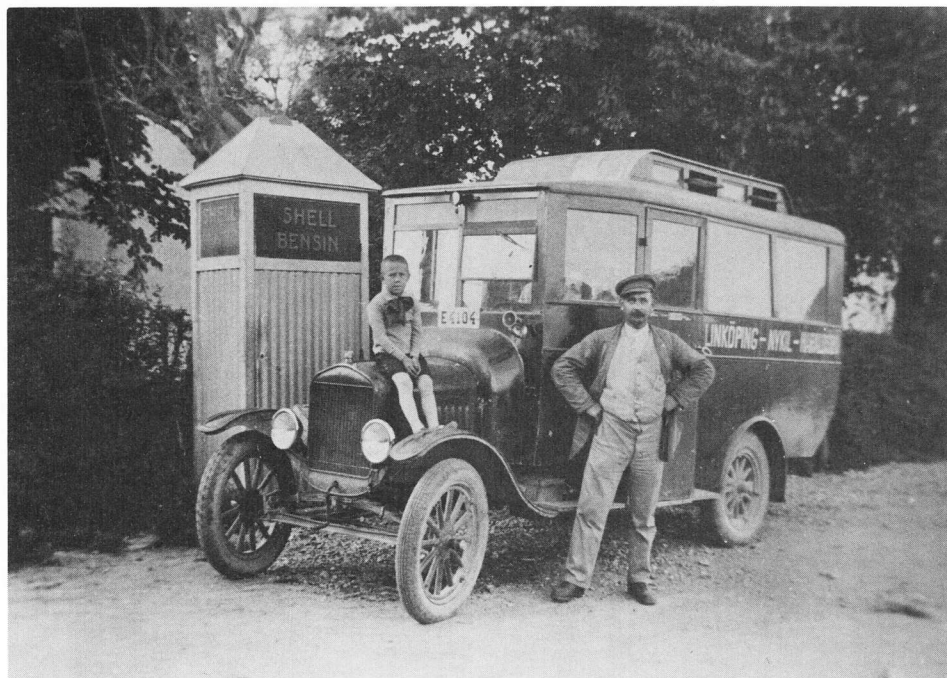
Nykils första buss, en lastbil, omkring 1923 med Olof Nilsson, kallad Olle-Nisse, i Björksnäs som chaufför.

(Emy Svensson)

sina huvuden genom nätmaskorna och gol åt alla håll. Och där på flaket satt resenärerna och pratade i mun på varandra. Man pratade högt för att överrösta motorbullret och tupparnas galande.

En regnig kväll stod en gumma vid Åkerstad och ville åka med. Det var fullt där inne under presenningen, så egentligen fanns det inte plats för någon mera resande. Men Martin stannade och petade in gumman i mörkret till de övriga. O, vilket kacckel det blev! Martin la dock på vreet och körde vidare.

Petter i Källmo bad Martin köpa hem för 50 öre styvmorsviol, när han kom till stan. Dessa blommor var bra för utslag och dessutom blodrenande. Men Petter hade inte gjort klart för Martin, att han skulle köpa dem på apoteket. Så när han parkerat bussen uppsökte han torget. Men där fanns inga styvmorsviol. De gjorde i alla fall iordning en blombukett åt Martin. Petter fick sin blomkvast och gick hem till hustrun Hilma, som skulle medicinera sig med de beställda blommorna. Men när hon fick se Petter komma med buketten hade hon skrattat så dant, att hon blivit bra utav bara skrattet.



Bussägare och tillståndshavare var Erik Isaksson i Sörbo och Ivan Dolk och den trafikerade linjen var Haraldsbo—Vallsnäs—Nykil—Linköping. 1925 köptes den första täckta bussen, som här håller invid Boarps handelsbod. Framför dörren står Olle-Nisse. På motorhuvun sitter en pojke, som är och hälsar på släktingar i Gäckilsbo. Senare blev han postiljon i Västervik.

(Folke Andersson)

Turlista

för

Omnibusstrafiken Haraldsbo – Nykil – Linköping

från den 1 Januari 1943

1	4	3	4		4	3	5	2	3	4
7,40	8,20	13,20	16,40	Fr. Haraldsbo Till	11,10	13,10	16,20	16,50	17,40	22,40
7,48	8,28	13,28	16,48	Alviken	11,02	13,02	16,12	16,42	17,32	22,32
8,00	8,40	13,40	17,00	Nykil	10,50	12,50	16,00	16,30	17,20	22,20
8,10	8,50	13,50	17,10	Kolaryd	10,40	12,40	15,50	16,20	17,10	22,10
8,25	9,05	14,05	17,25	Röby	10,25	12,25	15,35	16,05	16,55	21,55
8,30	9,10	14,10	17,30	Haga	10,20	12,20	15,30	16,00	16,50	21,50
8,50	9,30	14,30	17,50	Till Linköping Fr.	10,00	12,00	15,10	15,40	16,30	21,30

1) Måndagar, Onsdagar, Lördagar och helgdagsaftnar. 2) Onsdagar. 3) Lördagar och helgdagsaftnar. 4) Söndagar och helgdagsaftnar. 5) Måndagar.

Åserum – Nykil – Linköping

Ons-, Fre- o. Lördagar o. Helgdagsaftnar

Sön- och Helgdagar

7,45	Fr.	Åserum	Till	16,15	16,45	Fr.	Åserum	Till	22,35
7,50		Vittsäter		16,07	16,53		Vittsäter		22,27
8,00		Nykil		16,00	17,00		Nykil		22,20
8,10		Kolaryd		15,50	17,10		Kolaryd		22,10
8,25		Röby		15,35	17,25		Röby		21,55
8,30		Haga		15,30	17,30		Haga		21,50
8,50	Till	Linköping	Fr.	15,10	17,50	Till	Linköping	Fr.	21,30

Hållplats: Nygatan 48.

Telefoner: Nykil 21 b, 22 b. och Ringshult 5 a.



Martin Eklöf och Sigfrid "Sigge" Karlsson i Hulta, två gladlätta och omtyckta ynglingar, båda f. 1892, gifte sig med var sin Ida, Ida Thor och Per Johans Ida (musikalisk och spelade dragspel). Här är de båda kamraterna på besök hos fotograf Sw. Swensson i Linköping.

(Aina Kindblom)



Bröderna Martin och Gereon Eklöfs första inbyggda buss sattes i trafik sommaren 1923. Här är bussen fotograferad samma sommar utanför Torpa handelsbod. I bussen sitter bl.a. Ester Liljeblad, Karolina Samuelsson samt handlaren Gustaf Svenssons hustru Signe i Torpa. Karolina Samuelsson, som kallades Lilla Lina, var ifrån Hulta med född i Stensvassa i Vårdsnäs. Hennes liv var att tjäna. Någon frågade henne om hon inte skulle ta igen sig en stund i sitt arbete. "Prat", sade Lina, "ja ä ju lejd!" När hon fyllde 90 år hade hon kaffekalas för 60 personer i Hulta missionshus.

(Ida Eklöf)



Bröderna Eklöfs andra inbyggda buss, som trafikerade Sandebo—Linköping, har här stannat utanför Tobo handelsbod.

(Maria Karlsson)