

Gästgivarskjutsar

Innan järnvägarna byggdes och bilismen gjorde sitt intåg bedrevs det "taxiverksamhet" med hjälp av gästgivarskjutsar. Gästgiverier inrättades på ungefär två mils avstånd från varandra efter de allmänna vägarna. Där kunde de resande övernatta, få ett mål mat och leja en hästskjuts.

En stor skjutsstation fanns vid Bodarne gästgiveri på gränsen mellan Västergötland och Närke. Vid sekelskiftet runt år 1800 kunde så många som 70 hästskjutsar utgå från Bodarne varje dygn. I boken Ramundeboda socken av Alf Pettersson står följande: Gästgivarskjutsarna bestreds genom så kallad hålltjänst till vilken en mängd gårdar och torp i bygden var kontraktsevenligt skyldiga att vissa dygn, med en eller flera hästar ansvara för skjutsningen natt som dag vid gästgivargården. Utom de bestämda dagarna kunde också extra skjutsar påfordras av hållet. Hållkarlen anordnade på tillsägelse de resandes skjutsar. Ofta inträffade att en liten skjutsgosse, sittande på hästryggen medförde 4 – 5 hästar från skjutsstationen. Dessa hästar var ofta illa ansade och fick slita mycket ont, särskilt då resande hade bråttom".

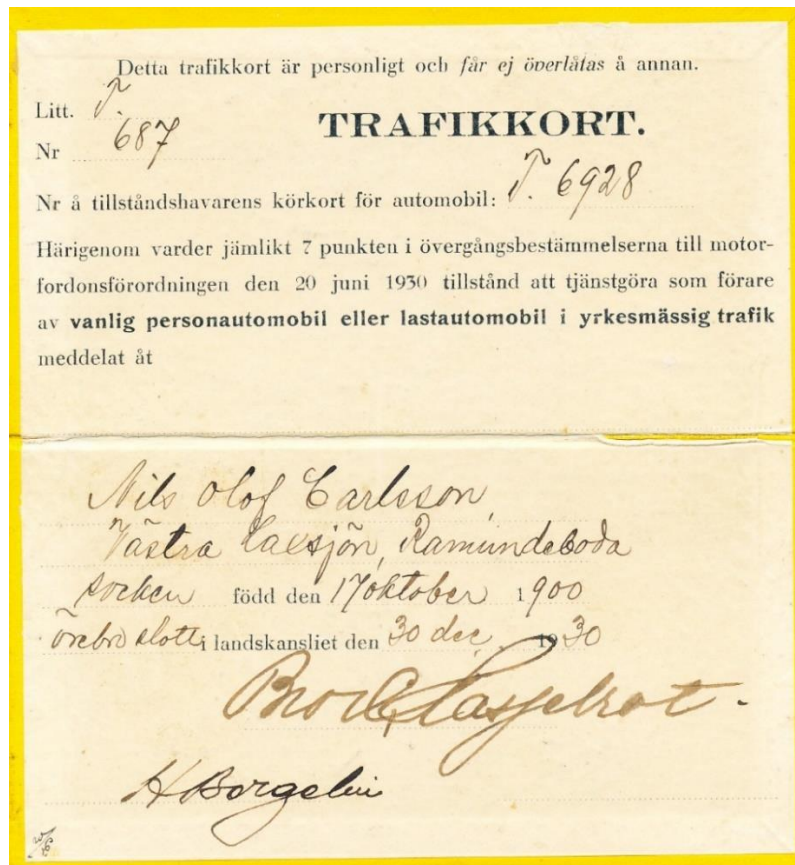
En illa beryktad sträcka för dessa gästgivarskjutsar var sträckan mellan Bodarne och Hova. Där fanns många branta backar som hästarna skulle forcera. En av de värsta var Mörrsprängan vid Posseborga mellan Finnerödja och Backgården. En annan beryktad backe var den vid Brinken i utkanten på Finnerödja.

Vid Paradistorg i Finnerödja öppnades ett gästgiveri i början på 1880-talet och naturligtvis fanns det tillgång till gästgivarskjutsar där. Hästskjutsarna försvann i början på 1920-talet då bilarna tog över allt mer av taxiverksamheten.

Taxibilar

En bit in på 1900-talet började det dyka upp taxibilar i Finnerödja. För att få köra taxi eller droska, som de kallades förr, behövdes ett trafiktillstånd. De utfärdades av länsstyrelsen. Skylten "Trafikbil" skulle sitta väl synlig på bilen.

Tillståndsbetis utfärdat 1925 till Nils Olof Carlsson i Röfors.



Nils Olof Carlssons trafikkort utfärdat 1930.

Nils Olof Carlsson, som var min svärfar, körde aldrig taxi i Finnerödja men väl i Røfors med omnejd. Ville bara visa hur ett tillståndsbevis kunde se ut. Här nedan följer en del av dem som kört taxi Finnerödja. Det är svårt att säga vem som var först och vilket år det skedde men en av de tidigaste lär ha varit David Sackridsson. Vet tyvärr inget mer om den mannen.

Förr lär det ha varit lite så och så med nykterheten hos en del taxiförare liksom hos en del taxikunder. Har fått ett citat som gäller taxichauffören Petrus på Norrgården, Skagersholm. Han lär ha yttrat. ”Man får absolut inte sätta sig i taxibilen utan att först ha tagit ett par supar”. Det ska ha varit lugnande för nerverna.

Paul Johansson

Paul Johansson bodde på Tivedsvägen 15. När han flyttade dit 1925 står han som chaufför i församlingsboken och med egen droskbil.



Annon 1940.



Paul Johansson i sin droskbil. Passagerare är handlaren Olof Andersson, vars hus syns i bakgrunden, och Samuel Larsson i Mobäcken. Bilen står på Stationsgatan. Okänd fotograf.

Johan Carlsson

Bevis.

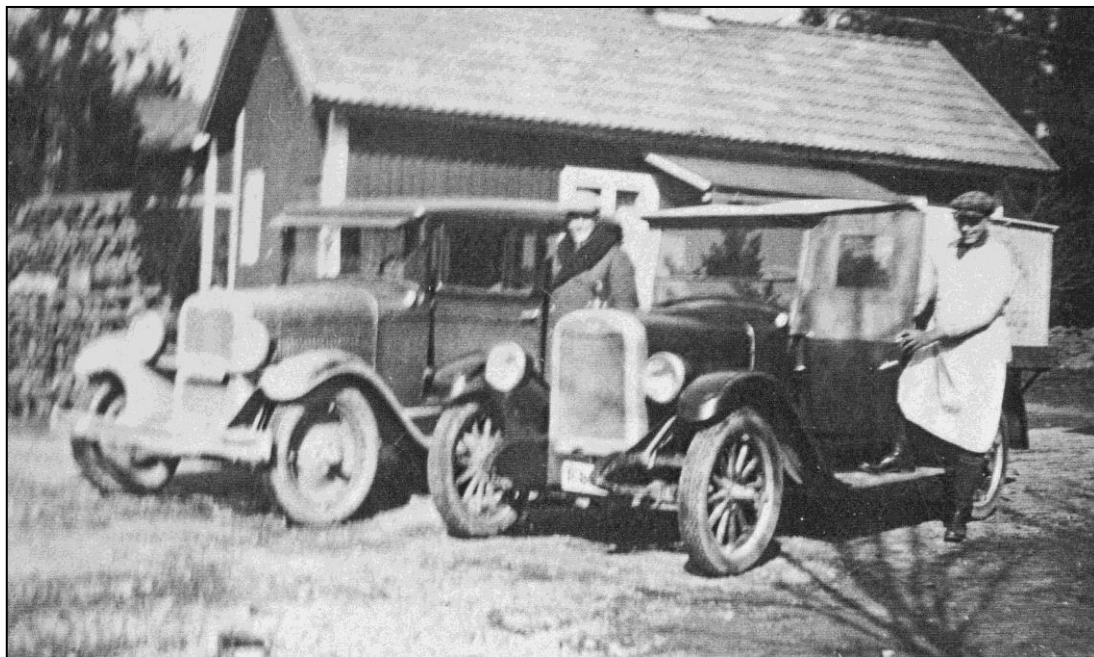
kungl. Maj:ts befallningshavande har genom beslut denna dag meddelat slaktaren Johan Carlsson i Fridhem, Finnerödja socken, innehavare av körkortet n:r R 5913, tillstånd att tillse vidare och intill dess annorlunda kan varda förordnat tjänstgöra såsom automobilförare i honom av Kungl. Maj:ts befallningshavande medgiven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller lokaltrafik, med automobilen R 2425, vilket härmed intygas.

Mariestad å landskansliet den 31 juli 1925.

På tjänstens vägnar:

I juli 1925 fick Johan Carlsson tillstånd att bedriva taxiverksamhet.

Johan Carlsson, som öppnade Carlssons affär 1912, var en mångsysslare och hade flera företag igång parallellt med affären och slakteriet. Bl.a. startade han en bilskola och en taxi- och åkerirörelse. Den 31 juli 1925 fick Johan tillstånd att köra taxi och i april 1931 fick han tillstånd att köra gods.



Till höger står Harald Carlsson bredvid varubilen med den lilla träkuren på flaket. Till vänster står en av taxibilarna med chauffören Gunnar. Gunnar var bror till Haralds blivande fru Berta. Foto från Finnerödja almanackan 2002.



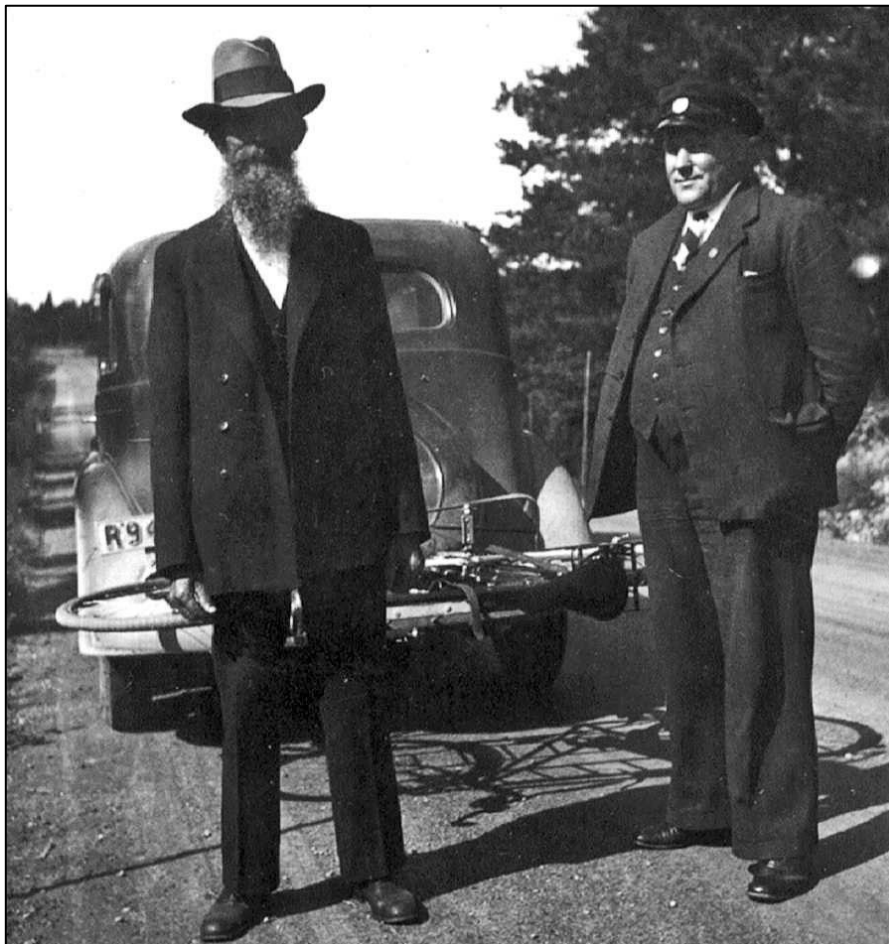
Till vänster står den lilla lastbilen. De båda personbilarna användes som taxibilar. Mannen i vitt är Johans son Harald och i mitten står Johan själv. Övriga personer okända. Foto från Finnerödja almanackan 2007.

Erik Henningsson

Erik Henningsson ansökte 1936 om trafikbilstillstånd. Han ville bli stationerad i Björkmarken eftersom det inte fanns någon taxi där och det var långt till Finnerödja station.



Erik Henningsson utanför sin droska tillsammans med Teddy Nilsson. Trafikbilsskylten sitter ovanför nummerplåten. Okänd fotograf.



Erik Henningsson med kund och dennes cykel lastad därbak. Okänd fotograf.

Karl Johanssons och Gunnar Carlssons bilstation

Karl Johansson och Gunnar Carlsson drev förutom sin bilverkstad även en taxirörelse. Bilstationen startade i början på 1930-talet och upphörde 1939 när andra världskriget bröt ut.



Här står bilarna med chaufförer uppställda utanför Karl Johanssons villa på nuvarande Tivedsvägen 26. Fotot tillhör Anna-Stina Adamsson.



I framrutan på bilarna står det trafikbil. Fotot tillhör Anna-Stina Adamsson.

Ernst Johansson

År 1933 flyttade Ernst Johansson, född 1906, till Hantverksgatan 4 och startade där sin firma "Finnerödja Bilstation". Året därpå gifte sig Ernst med Emilia från Korsbäcken och ett par år senare köpte paret huset på Tivedsvägen 11 dit de flyttade 1936. Förutom sin vanliga taxirörelse körde Ernst även skolskjutsar och så hade han körskola. Eleverna som tog lektioner för Ernst fick åka till Mariestad när det var dags för uppkörning. Hilding Karlsson berättade för mig att han hann ta två körlektioner innan Ernst Johansson upphörde med både körskolan och taxirörelsen 1951. Under en av lektionerna fick Hilding köra till Åna och vända. Enligt Hilding ägnade Ernst mer tid åt att hälsa på bekanta efter vägen än att titta på hur hans körskoleelev skötte sig i trafiken.



Ernst Johansson står med sin droskbil på Hantverksgatan. Fotot tillhör Ingrid Johansson.



Ernst Johansson med sin droskbil. I framrutan sitter skylten "trafikbil". Okänd fotograf.



Annonns från 1940.



Ernst Johansson med några taxikunder. Okänd fotograf.

Teddy Nilsson

När Teddy Nilsson startade sin taxirörelse omkring 1937 bodde han och hans bror Roy på övervåningen hos plåtslagare Oskar Stenlund på Skagersholmsvägen 30. Teddy köpte tomten bredvid Stenlunds 1937 och byggde till en början ett tvåbilsgarage där. Innan garagen var färdiga fick Teddy ha sina två taxibilar stående hos skräddare Johansson tvärs över vägen.

Teddy Nilsson gjorde om sin ena bil så att det gick att få in en sjukbår i bilen. Det här var långt innan Finnerödja hade en egen ambulans. Teddy hade även en Studebaker, en liten lastbil som han körde mjölk med. Han och hans medhjälpare hämtade upp mjölkkrukorna hos bönderna och körde dem till mejeriet i Hova. Teddys dotter Anette berättade för mig att hon minns hur det luktade mjölk om flaket.



Teddys tvåbilsgarage. I bakgrunden Stenhunds plåtslageri. Fotot tillhör Anette Nilsson.

Th. Nilssons Bilstation

FINNERÖDJA. Tel. 15.

8-sitsig personvagn.

Båranordning för sjuktransport.

— BILLIG TAXA. —

Annons från 1940.



Teddy Nilsson har parkerat sin taxibil hos skräddare Johansson och korsar Skagersholmsvägen för att komma hem till sitt rum hos familjen Stenlund. Fotot tillhör Anette Nilsson.



Teddy Nilsson bredvid en av sina taxibilar. Flickan är Teddys brorsdotter Marianne Nilsson. Fotot från omkring 1947 tillhör Anette Nilsson.

Paul Eriksson

Under andra världskriget hade Paul Eriksson en egen droskbil för att kunna dryga ut inkomsterna. Han bodde på den tiden i Nerhammar, mellan Finnerödja och Skagersholm, där han arbetade på sin fars toffelfabrik. I slutet på 1940-talet köpte han toffelfabriken i Finnerödja och flyttade upp till samhället. När Paul skulle ta sitt trafik kort på 1930-talet var det aldrig fråga om någon uppkörning, det var bara teori. Han fick en enda fråga under förhöret och den lød: "Var sitter pinjongen"? Det visste Paul och trafik kortet var hans. (Pinjong är ett kugghjul).

Paul fick många körningar som gick mellan Finnerödja station och Skagersholms herrgård, ofta var det damer som skulle hämtas. Paul har berättat om hur en körning kunde se ut. När han hade gått och lagt sig och somnat kunde telefonen ringa och någon ville bli körd från järnvägsstationen till Skagersholms herrgård. Om detta var under dom kalla krigsvintrarna fick han börja med att ta varmt vatten från köksspisen och slå i kylaren på bilen, för att få lite värme i motorn och den stela oljan. Sedan fick han bära ut batteriet, som stod i köket för att det skulle hålla sig varmt, och skruva fast det i bilen. Därefter började arbetet med att få fyr i gengasgrytan. När allt detta var klart kunde förhoppningsvis bilen startas, förmodligen med vev. Ved till gengasen var spill från toffelfabriken. Körningen varade sedan några minuter och gav bara lite småslantar. Efter körningen skulle vattnet tappas ur och batteriet bäras in igen. Eventuellt han Paul få några timmars sömn innan arbetet i toffelfabriken började tidigt på morgonen. Under kriget var det svårt att få tag på riktiga däck så det gällde att lappa och laga så långt det gick.



*Detta kan vara den bil Paul använde som taxi. Framför bilen står Pauls far Aron Eriksson.
Okänd fotograf.*

Lennart Svanmark

Lennart Svanmark står som trafikbilägare 1948 och hade taxirörelse fram till minst 1952. Han bodde vid den tiden på Skagersholmsvägen 38.



Annons 1950.

I november 1951 träffade en journalist på Lennart Svanmark utanför järnvägsstationen. I journalistens artikel står följande: "Finnerödja har två bilstationer, Svanmarks och Yngve Anderssons. Båda får kvista på med sina bilar åt olika håll. Det är Finnerödjas läge som gör detta, säger herr Svanmark. Doktor finns i Hova och Laxå och lasarettet har man i Mariestad. Till Mariestad är det något över fem mil. Men den resan går att göra på 30 minuter om det brådskar för ett olycksfall eller med en svårt sjuk. Ibland händer det att resande glömmer byta tåg i Laxå när de ska till Värmland. De vaknar då i regel till vid Finnerödja och vill ha bil för att hinna sitt rätta tåg i Laxå eller vid någon station på Värmlandsbanan".

Sven Gustafsson

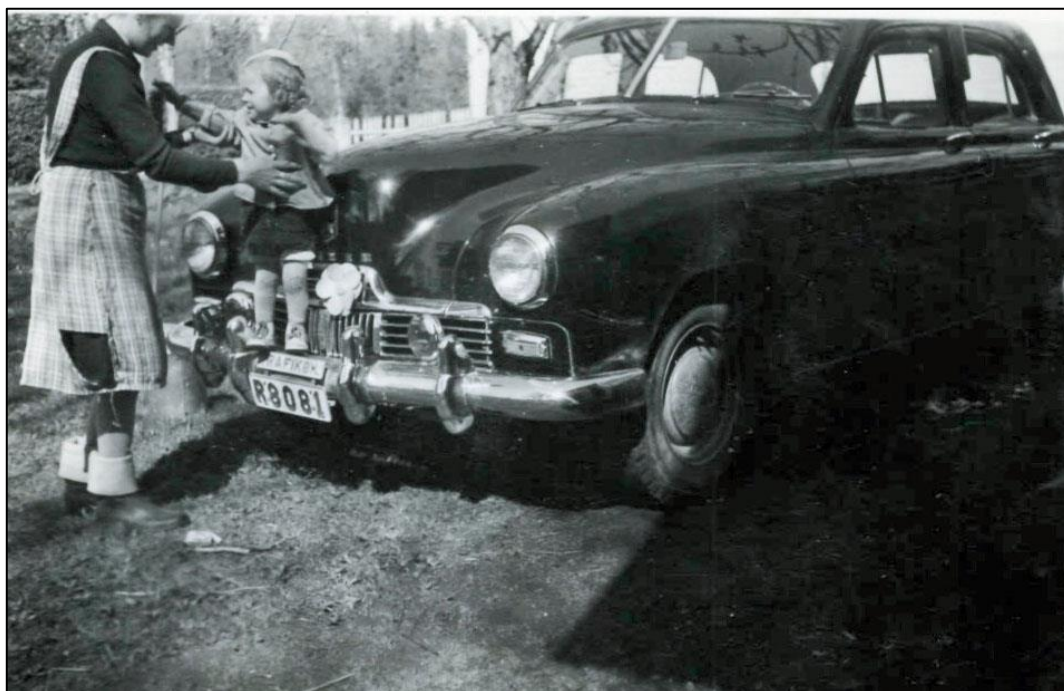
Sven Gustafsson i Anderstorp hade en bilstation mellan åren 1948 - 1953. Hans taxibil var en Kaiser special. Förutom den vanliga taxirörelsen körde han även skolskjuts till några av byskolorna. I annonsen nedan kan man utläsa av telefonnumren att Sven annonserade ihop med Yngve Andersson. De båda herrarna hade tillsammans med min morbror Rune Andersson ett snickeri ihop i Anderstorp några år runt 1950. I slutet på 1960-talet bytte Sven efternamn från Gustafsson till Gribing.

Finnerödja den		19
till		DEBET
SVEN GUSTAFSSONS BILSTATION		
— Tel. 9 —		

Överdelen på en blankett.

Vid behov av BIL
RING: Finnerödja 9, 108 eller 77.
Varma bekväma bilar!

Annons 1948.



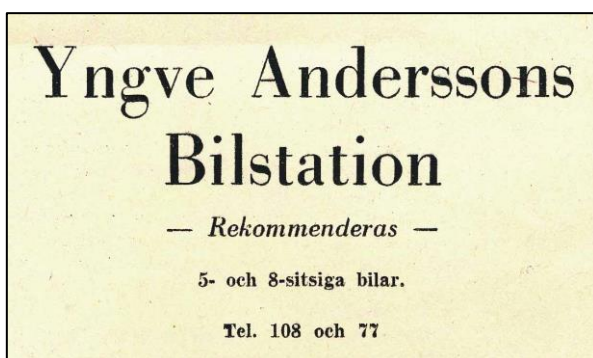
*Sven Gustafssons Kaiser special. På bilden syns Svens fru Inez och deras dotter Lena.
Kortet tillhör Lena Gribing*



*Trafikbilsskylten sitter ovanför nummerplåten och Svens dotter Lena sitter på motorhuven.
Fotot tillhör Lena Gribing*

Yngve Anderssons taxirörelse

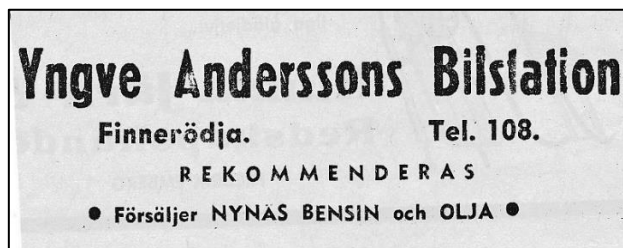
Finnerödjas största taxirörelse tillhörde Yngve Andersson. Han var född 1920 och på 1940-talet bodde han i det lilla röda huset (Lissebo) på Tivedsvägen 13 mittemot Betel. Yngve var medlem i baptistförsamlingen men Betel skulle få betydelse för Yngve även när det gällde hans blivande taxirörelse. Innan han kom så långt arbetade han bland annat på läskedrycksfabriken som låg granne med Lissebo. Yngve ville väldigt gärna lära sig spela dragspel men någon dragspelsvirtuos blev han aldrig. En dag bytte han helt sonika sitt dragspel mot en taxibil. Året var 1945. I september samma år var taxirörelsen ett faktum. Eftersom Yngve inte hade någon egen telefon fick kunderna ringa till Betel som då hade nr 77. En som körde åt Yngve de första åren var pastorn i Betel, Emil Stålhammar.



Annons 1950.

I januari 1947 tillsattes en kommitté som skulle undersöka möjligheterna att få tillstånd en överenskommelse mellan trafikbilägarna om ett samordnat jourssystem för i första hand lördags- och söndagsdygnet. Vet inte om det blev genomfört.

Yngve köpte en tomt i hörnet Mobäcksvägen – Barrvägen. Det första han gjorde var att bygga ett garage innan husbygget tog vid. I garaget grävde han också ur för en smörjgrop. 1951 gifte sig Yngve med Elsa, som skulle komma att bli en viktig kugge i taxirörelsen. Året därpå stod huset klart och familjen kunde flytta dit. Samma år satte Yngve upp en bensinpump med Nynäsbensin. Bensinen var i första hand tänkt för hans egna behov men även andra fick köpa bensin av honom vilket framgår av nedanstående annons.



Annons 1952

Andra halvan av 1940-talet var det flera som hade egna taxibilar i Finnerödja. Det var inte alla som uppskattade att det kom ytterligare en när Yngve etablerade sig. Behovet av taxi var dock stort så kunderna borde ha räckt till alla. På den tiden var det inte så många som hade egen bil och kommunikationerna ute på landsbygden var inte de allra bästa. Yngve fick snabbt en stor kundkrets och till helgerna var folk tvungna att tinga taxi tre veckor i förväg. Så småningom utökades verksamheten med ytterligare en taxibil. Om kunderna fick vänta på att en taxibil skulle bli ledig kunde de få gå in till Elsa under väntetiden. Hade de tur blev de bjudna på kaffe.



Yngve Andersson, till vänster, väntar på att mina morbröder Sune, Holger och Åke Andersson ska kliva in i folkabussen. Jag sitter redan i bilen. Vi är på väg till ett bröllop i Svenljunga. Yngve var kusin med herrarna på bilden. Foto Arne Sjöstedt 1954.

Under många år hade Yngve fyra chaufförer anställda. I mitten på 1960-talet tog Yngves fru Elsa körkort och blev en av chaufförerna. Elsa körde mest skolskjutsar som var ett extra ben att stå på inkomstmässigt. Förutom den ordinarie taxiverksamheten körde Yngve Andersson även sjuktransporter i sin stora volvodroska. De flesta transporter gick till lasarettet i Mariestad men det blev även sjukresor till sjukhusen i Lidköping och Falköping. 1947 tillsatte kommunalfullmäktige en kommitté som skulle utreda om det gick att ordna så att en taxibil i kommunen alltid fanns tillgänglig vid sjukdoms- och olycksfall. Anledningen var att det vid upprepade tillfällen inte funnits någon ledig bil när det behövts en sjuktransport. Hur det gick har jag inte hittat någon uppgift om. 1964 fick Finnerödja en egen ambulans och då försvann den extra inkomsten för Yngve. Ambulansen fanns stationerad i brandstationen som var närmsta granne till Yngves taxistation. Ambulansverksamheten i Finnerödja upphörde på nyårsafton 1977.



Finnerödjas ambulans. Sjukvårdare på bilden är Lars Bygdén och Ingemar Fredberg. Till höger syns en av Yngves skolsbussar. Okänd fotograf.

1957 ville inte linjebuss trafikera linjerna Finnerödja – Hova och Finnerödja – Barrud längre på grund av för få passagerare. Yngve Andersson fick då frågan om att överta de linjerna på prov ett år. Kommunen skulle ta på sig vissa ekonomiska garantier för att trafiken skulle kunna upprätthållas. Yngve antog förslaget. På onsdagarna kördes linjen Finnerödja – Hova och på fredagarna linjen Finnerödja – Barrud. Det blev mer än ett provår. Verksamheten pågick till åtminstone mitten eller möjligen slutet av 1960-talet.

I början på 1950-talet började Yngve Andersson spika trälådor hemma på tomten, lådor som han sålde till jordgubbsodlarna. I slutet på 1950-talet tyckte kommunen att verksamheten var för stor för att bedrivas på en tomt mitt i samhället. Yngve köpte då en tomt på industriområdet 1961 och byggde en fabrik på 200 kvm. På utsidan byggdes ett utskjutande tak på 60 kvm som skydd för sågen. I slutet på året kom verksamheten igång och sysselsatte 5 man varav två dessutom arbetade som taxichaufförer åt Yngve. I Finnerödja liksom på många andra ställen blev det allt glesare mellan körningarna och då var detta en bra lösning att chaufförerna kunde arbeta i fabriken när taxibilarna stod stilla. De anställda chaufförerna var Teddy Nilsson och Sven Gustavsson.

Chaufförer i Finnerödja spikar jordgubbslådor



*Chauffören Lars "Brinkås" Johansson spikar jordgubbslådor 1958.
Urklipp från okänd tidning.*

I juni 1958 besökte en journalist Finnerödja och Yngves lådfabrik, som då fortfarande låg intill bostaden. Journalisten liknade verksamheten med något som liknade småländsk företagsamhet. Citerar lite från artikeln. "Det var hos bilstationsägare Yngve Andersson där bilarna för tillfället stod still och där han tillsammans med sina chaufförer var i full verrksamhet spika jordgubbslådor. Nu ska ingen tro att bilarna ställts undan för gott och att han med hela sin personal helt övergått till lådtillverkning. Nej, det hela är bara så, att under den tid chaufförerna och han inte har någon körning – det kan givetvis i ett samhälle av Finnerödjas storlek bli ganska långt mellan skjutsarna ibland – de skaffar sig en liten extraförtjänst genom lådtillverkningen. Det spikades lådor ute på gården och nere i källaren. En mindre klyvsåg var inmonterad i ett uthus och framför detta låg stora upplag lådvirke torrt och färdigt för klyvning och spikning".

Under jordgubbssäsongen var det många som hämtade jordgubbar hos odlarna och körde dem till Jordgubbsodlarföreningen och Firma Jordgubbar vid järnvägsstationen. Yngve Andersson tog tillfället i akt att tjäna lite extra pengar under tiden som inga skolskjutsar behövdes. Han tog bort sätena i sin folkvagnsbuss, senare en mercedesbuss, och fick på så sätt in ganska många trälådor med bär. Troligtvis fick han hämta bär i lådor som han själv eller hans medhjälpare hade spikat. Även hustrun Elsa hjälpte till med jordgubbstransporterna.



Här levereras jordgubbar till Firma Jordgubbar på 1950-talet. Längst till höger syns fronten på Yngves folkabuss. Okänd fotograf.

Buss brann i Finnerödja

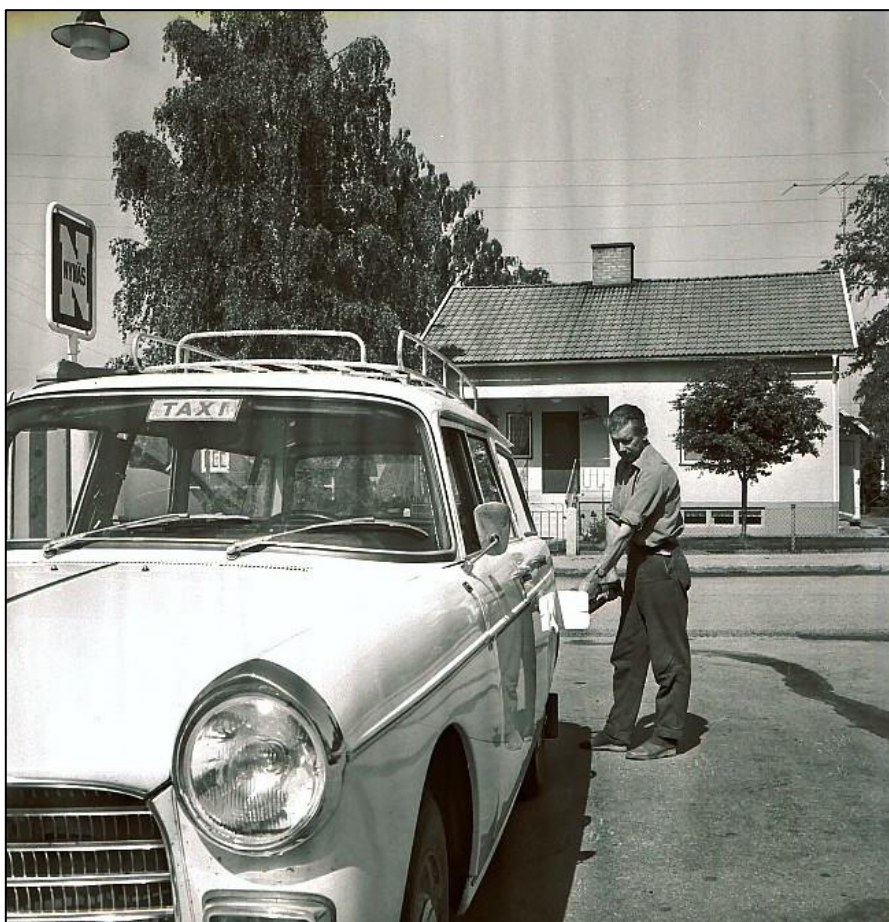
Finnerödja brandkår gjorde på torsdagsmorgonen en utryckning till Lövön för släckning av bilbrand. Det var en relativt ny Volkswagenbuss tillhörig åkeriägare Yngve Andersson, Finnerödja, som hade fattat eld medan chauffören var inne i en fastighet för att hämta resande till tåget. *

Samtidigt som bilen tog eld hade den kommit i rullning och kom på så sätt ifrån bostadshuset som annars hade kommit i farozonen. Sedan bensintanken exploderat var hela bussen övertänd och kvar blev endast ytterhöljet.

Urklipp från okänd tidning 1958.

Jag har ingen uppgift om när skolskjutsarna tog sin början i Finnerödja men de fanns i slutet på 1930-talet i alla fall. Det var flera taxirörelser som delade på den uppgiften fram till 1953. Det året lades byskolorna ner och barnen fick börja i den nybyggda centralskolan i samhället. Från det året var Yngve Andersson troligtvis den enda taxiägaren i Finnerödja och hade därmed monopol på skolskjutsarna. Han hade två bussar och två personbilar som han körde skolbarn med.

Under några år på 1950-talet fick eleverna i Finnerödja skola åka till tandläkaren i Degerfors. Jag minns att jag åkte dit när jag gick i småskolan 1954 – 56. Det var Yngve eller någon av hans chaufförer som körde oss dit i en folkabuss. Det var dubbla obehag med de resorna. Dels var det själva tandläkarbesöket, dels den mycket krokiga vägen över Åtorp. Det var många som mådde illa på de resorna. Jag fick åksjuketabletter av mamma så jag klarade mig bra. Värre var det för dem som mådde illa när de kom fram. De eleverna vägrade tandläkaren att behandla.



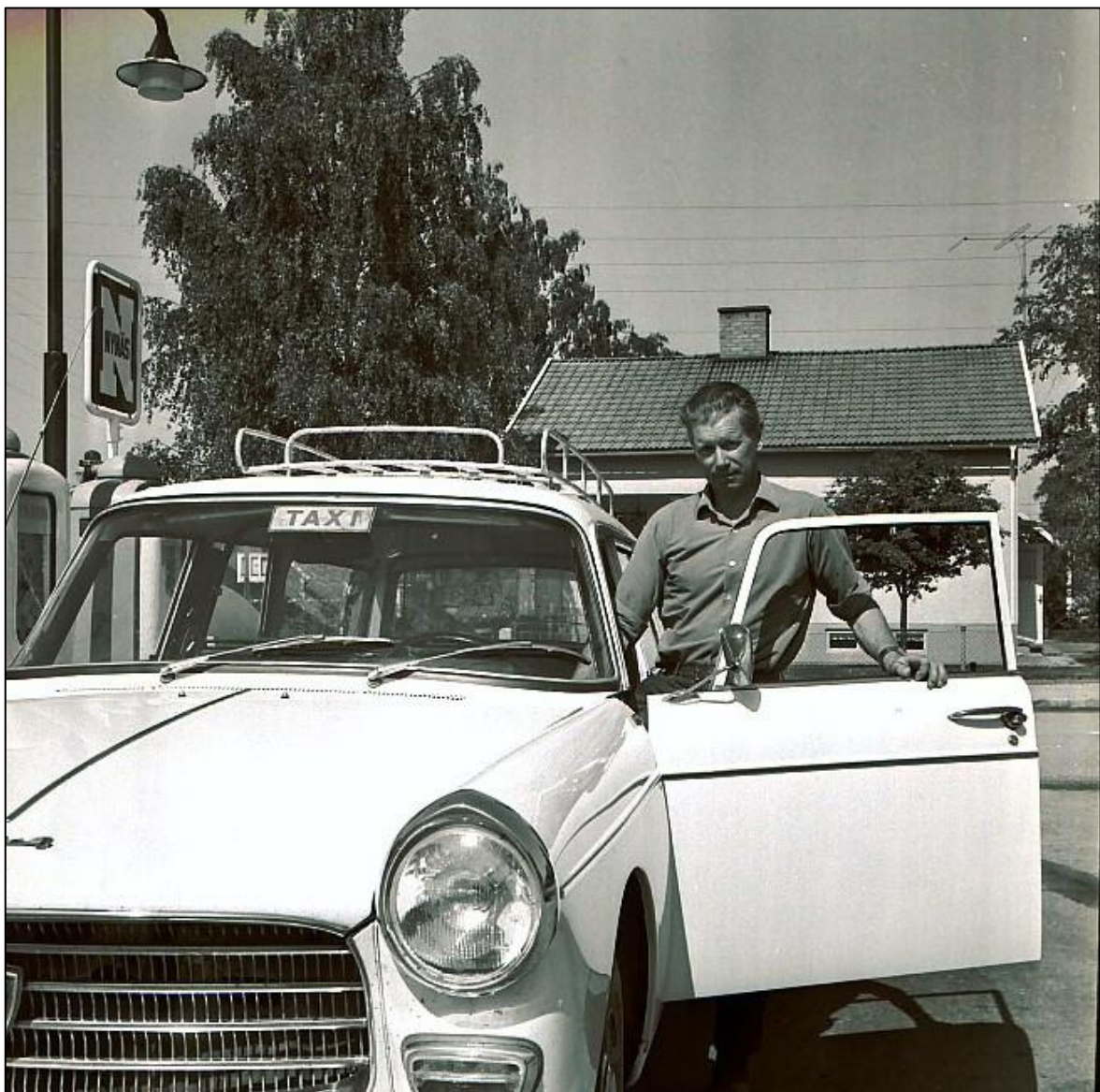
Yngve Andersson tankar sin taxibil med Nynäsbensin i juni 1970. Okänd fotograf.

Natten till den 12 december 1970 tog en 25-årig era slut när Yngve Andersson för gott upphörde med sin taxiverksamhet. Anledningen var att landsbygden avfolkades i kombination med förlegade jourbestämmelser. Yngve hade velat avveckla taxirörelsen redan i juli men det var först i december som beskedet från länsstyrelsen kom om att rättigheterna dragits in. I en tidningsartikel i Nerikes Allehanda den 11 december 1970 säger Yngve följande: ”Det förvånar mig att paragraferna för jourtjänst varit desamma under alla år jag kört taxi. Landsbygden har fortfarande samma jourbestämmelser som tätorten, trots den stora skillnaden i antal körningar. Finnerödja avfolkas mer och mer, men jour ska man ha dygnet runt. Med den ringa summa vi kör in idag går det inte att hålla en sådan jourtjänst”. Yngve hade ansökt om jourlättnader men

trafiknämnden och taxiförbundet avslag hans ansökan. Man stödde sig på paragrafer som inte gick att göra något åt. Han försökte också få stöd från Laxå kommun men även där tog det stopp.

Vid den här tiden låg det inkörda beloppet på ca 1500 kr per månad. Den summan skulle räcka till jourverksamhet, bränsle och lön till den anställde chauffören. Eftersom den ekvationen inte längre gick ihop blev Yngve tvungen att säga upp chauffören som varit anställd i 19 år. En som fick problem när det inte längre fanns någon taxi att tillgå var distriktssköterskan Annie Spann. Hon hade ingen egen bil så det var taxi som gällde när hon skulle ut på sjukbesök. Hon fick nu beställa taxi från Tived, vilket blev både dyrare och lite krångligare. Annie Spann bodde granne med Yngve Andersson.

Yngve Andersson behöll skolskjutsarna även efter det att taxirörelsen hade upphört. År 1974 krockade Yngve med en av sina bussar och blev så pass skadad att han fick sluta köra skolskjuts. Elsa och inhyrda chaufförer fortsatte dock med körningarna fram till 1976. Då sålde Yngve sina två bussar till Sven Nilsson, som tog över skolskjutsarna.



Yngve redo för en ny körning i juni 1970. Okänd fotograf.

Tiveds taxi

Några ord om Tiveds taxi. Johan Andersson från Baggekärr i Tived startade sin taxirörelse 1931. Upprinnelsen var den att prästen Johannes Torby, som bodde i Häggeboda, helt plötsligt stod utan någon som kunde skjutsa honom till olika förrättningar. Prästen frågade Johan om han kunde köra honom. Johan hade en öppen Chevrolet, som han köpt 1927, men tyckte inte att den var passande för en präst. Det behövdes en mer ståndsmässig bil. Johan hade tur och kunde köpa en begagnad Oakland som Laxå Bruk hade haft som representationsbil. Johan åkte till Mariestad där alla formella papper ordnades och Tiveds taxi kunde rulla igång. Till en början var det mest prästen som utnyttjade taxin och det blev många körningar. Efterhand tillkom fler och fler kunder. Johan Andersson var från början jordbrukare och taxirörelsen blev en välbehövlig extra inkomst. Så småningom växte taxirörelsen så mycket att han fick arrendera ut jordbruket. Som mest hade Johan och hans fru Elin, som också körde taxi, tre bilar. Elin var kusin med taxiägaren Yngve Andersson i Finnerödja. Det var många gånger som jag såg Elin med sin stora svarta droska i Finnerödja under 1950-talet.

Ganska tidigt började Johan med trafikskola. Under nästan 20 år lärde han Tivedsborna köra bil. Uppkörningen fick eleverna klara av i Mariestad. Redan på 1930-talet började Johan med skolskjutsar. Till en början var det bara skjutsar till fortsättningsskolan och det klarade han med den vanliga droskbilen. Så småningom växte omfattningen av skolskjutsarna och Johan fick skaffa en liten buss för att klara av det större antalet elever som skulle med. Det var inte helt lätt att ta sig fram på byvägarna under vintern, väghållningen var nästan obefintlig. Värst var det dock under tjällossningen. Då kunde det ibland vara helt omöjligt att ta sig fram.



Johan kör hem skolbarn från Tiveds centralskola 1955. Urklipp från okänd tidning.

Förutom taxirörelsen, skolskjutsarna och trafikskolan körde Johan Andersson även post i Tived under 10 år. 1973 sålde Johan sin taxirörelse, som då bestod av två bilar, till Maud och Kjell Hadders. Johan var då drygt 70 år men fortsatte ytterligare några år att arbeta som taxichaufför.



Johan Andersson i en av sina taxibilar. Urklipp från Nerikes Allehanda.

Några av Finnerödjas busslinjer

Det är oklart när de första bussarna började trafikera linjer som antingen utgick från eller passerade Finnerödja. Expressbuss från Töreboda hade trafikerat linjen Finnerödja – Hova – Töreboda sedan tidigt 1940-tal. Troligen fanns det någon linje tidigare än så.

Under våren 1946 hade AB Expressbuss från Töreboda och Karlsborgs buss AB båda sökt tillstånd om att få trafikera linjen Finnerödja station – Tiveds kyrkby. Det dröjde till fullmäktigemötet i januari 1947 innan något beslut togs. Då förordades Expressbuss. Någon busslinje kom dock inte tillstånd trots beslutet. I augusti samma år var linjens vara eller inte vara åter uppe till diskussion. Knäckfrågan verkade vara vägens dåliga skick mellan Finnerödja

och Tived. Vägförvaltningen meddelade att trafiktekniska skäl hindrade att sträckan i sin helhet kunde trafikeras. Man ansåg att vägen mellan Finnerödja och Lövön var tillräckligt bra för att en buss skulle kunna trafikera den biten. Om planerade arbeten upp till Björkmarken blev gjorda kunde linjen utökas dit. Det som behövde göras var bland annat mötesplatser efter vägen.

Karlsborgs buss AB var inte nöjd med avslaget de fått. De ansökte gång på gång om att få bedriva busslinjen mellan Finnerödja och Tived men varje gång blev det avslag. De vände sig till slut till länsstyrelsen som i sin tur lät frågan gå vidare till regeringen. I juni 1948 avslog även sistnämnda instans Karlsborgs buss begäran. I början på augusti 1948 var det så äntligen dags för premiärturen mellan Finnerödja – Tived i Expressbuss regi.



En buss som trafikerade linjen Finnerödja – Tived. Okänd fotograf.

Sommaren 1956 ville AB Linjebuss, som troligen tagit över Expressbuss, lägga ner linjen Tiveds vägskäl – Björkmarken. Kommunalnämnden beslöt att skicka en skrivelse till länsstyrelsen för att om möjligt få tillstånd att trafiken upprätthölls två dagar i veckan. Hur det gick har jag inte hittat någon uppgift om.

1949 vände sig Expressbuss till Länsstyrelsen för att få tillstånd att bedriva busstrafik sträckan Finnerödja – Kyrkhävdén – Ljungås – Ullsandsmo en eller två dagar i veckan med två turer i vardera riktningen. 45 familjer efter vägen hade skrivit på en namnlista att de ville ha en busslinje. I juli samma år fick bussbolaget klartecken för linjen. 1957 ville inte Linjebuss, som

efterträtt Expressbuss, fortsätta med trafik på linjen och skickade in en skrivelse till kommunalnämnden.

§ 50.

En skrivelse från Aktiebolaget Linjebuss angående eventuell indragning av busslinjen Björkmarken - Finnerödja - Hova och Finnerödja - Ullsandsmo föredrogs av fullmäktige.

Under den efterföljande diskussionen framhöll kommunalnämndens ordf. bl.a. att vid en eventuell indragning av dessa busslinjer bör även företagets koncession å samma linjer indragas för att därmed underlätta möjligheten för någon annan lösning av uppkomna trafikproblem.

På förslag av ledamoten Nils Aspsjö tillsattes en trafikkommitté för behandling av alla trafikärenden inom kommunen.

Valda blevo: Bo Sterner, Nils Aspsjö, Herbert Löfstrand, Frans Tivell och Gunnar Carlsson, Vallsjöbol med Bo Sterner som sammankallande.

Denna kommitté skall i första hand upptaga förhandlingar med Aktiebolaget Linjebuss med anledning av deras skrivelse.

Protokollsutdrag från den 6 maj 1957.

§ 59.

Med anledning av i § 50 behandlad skrivelse från AB. Linjebuss har kommitterade framlagt förslag till uppehållande av busstrafiken å linjerna Finnerödja - Hova och Finnerödja - Ullsandsmo.

Förslaget, vilket tillstyrkts av kommunalnämnden, innebär att AB. Linjebuss överlåter till trafikbilägaren Yngve Andersson, Finnerödja, att trafikera sträckorna och att kommunen garanterar en genomsnittlig minimiinkomst pr vecka å respektive linje.

Systemet föreslås tillämpas som prov under ett år.

Protokollsutdrag från den 17 juni 1957.

Kommunens kostnader pr år beräknas till c:a 2.400:- kronor. För tiden 1/7 - 31/12 1957 har kommunalnämnden föreslagit att 1.200:- kronor anvisas av beloppet för oförutsedda utgifter. Kommunalnämnden har även framhållit att enhetliga taxebestämmelser bör tillämpas för samtliga linjer inom kommunen. Kommunalfullmäktige beslöt i enlighet med kommitterades och kommunalnämndens förslag.

Fortsättning på protokollsutdrag från den 17 juni 1957.

I maj 1957 tillsattes en Trafikkommitté som bland annat skulle förhandla med bussbolagen och utreda behov av bussförbindelser och liknande frågor. Kommittén hade förhandlat med AB Linjebuss om framtida busstrafik inom kommunen. Linjebuss ansåg inte att de kunde köra linjerna Finnerödja – Hova och Finnerödja – Ullsandsmo längre eftersom antalet passagerare var för litet. Kommittén träffade en överenskommelse med Yngve Andersson att på prov trafikera linjerna under ett år. Kommunen skulle ta på sig vissa ekonomiska garantier för att trafiken skulle kunna upprätthållas. Det visade sig fungera så bra att linjerna fanns kvar till åtminstone mitten på 1960-talet, eventuellt några år till.

Det har även funnits en busslinje som gick Finnerödja – Åtorp – Degerfors. Jag har själv ett minne från den busslinjen. I mitten på 1950-talet skulle familjen åka till Björkfallet på ett släkktalas. När vi kom till järnvägsstationen, där hållplatsen fanns, fick jag se att det lastades på en stor trälår bakpå bussen. Mellan spjälorna kunde jag se den udda resenären, en svart gris. Jag hade aldrig hört talas om svarta grisar förut så för mig var grisen den stora behållningen av bussresan.

SJ-bussen

I juni 1947 tillstyrkte både länsstyrelsen i Mariestad och länsstyrelsen i Örebro att järnvägsstyrelsen fick tillstånd att bedriva linjetrafik med buss på sträckan Laxå – Finnerödja. Ivan Andersson i Laxå hade också ansökt om tillstånd för sträckan Finnerödja – Laxå men fått avslag. I början på 1949 hade busslinjen fortfarande inte kommit igång. En lördagskväll i början på mars samlades ett 40-tal boende, efter den tänkte busslinjen, i Bäckedalens skola för att diskutera linjetrafiken. Till ordförande för mötet utsågs folkskollärare Bo Sterner. Efter en längre diskussion beslöt man att sända en skrivelse till Kunglig Maj:t med begäran om att SJ snarast skulle starta med linjetrafiken. Efter sträckan fanns drygt 100 hushåll.

I juli 1949 hade fortfarande inget hänt. Skälet som SJ uppgav var brist på fordon och bränsle på grund av det allmänna ekonomiska läget. Protesten i början på året lönade sig dock till slut. Den 1 september kom trafiken igång men inte alla dagar på grund av trafikkommissionens bestämmelser. Det skulle bli en morgon- och en eftermiddagstur i vardera riktningen måndagar, onsdagar, lördagar samt sön- och helgdagar. På onsdagar och lördagar skulle det dessutom bli en förmiddagstur.



SJ-bussen hade hållplats vid stationsplan under många år. Okänd fotograf.



Den SJ-buss jag minns var snarlik denna. Okänd fotograf.

På 1950-talet minns jag att den gula SJ-bussen stod på stationsplanen lite då och då. Två av de chaufförer som körde bussen var Helmer Ström och närkingen Blyckert. I maj 1967 upphörde SJ med sin busslinje Finnerödja – Laxå eftersom passagerarunderlaget var för litet.

Under jordgubbssäsongen kom det ca 1000 jordgubbsflickor till Finnerödja. De flesta kom med tåg från hela Sverige. Utanför stationshuset stod bussarna, som skulle köra ut flickorna till deras respektive jordgubbsläger, uppradade.



Flickorna kördes med buss ut till respektive läger. Foto Arne Sjöstedt 1952.

Finnerödja — Hova						
h.-fri tisd. fred. lörd.	h.-fri tisd. fred.	h.-fri lörd & d. före sön- & helgd.	Hållplatser		h.-fri tisd. fred. lörd.	h.-fri tisd. fred. lörd.
f. m.	e. m.	e. m.			f. m.	e. m.
7,36	5,45	7,20	Avg. FINNERÖDJA js Ank.		6,54	4,38
7,42	5,51	7,27	Paradistorg		6,48	4,32
7,51	6,00	7,35	Emilsberg		6,39	4,23
7,57	6,06	7,42	Lafallet		6,33	4,17
8,03	6,13	7,48	Berget		6,27	4,11
8,10	6,20	7,55	Ank. HOVA Avg.		6,20	4,05

Tidtabell för linjen Finnerödja – Hova. Okänt år.

TIDTABELL

FÖR

TELEFON
HOVA 64

G. A. QVICKS OMNIBUSTRAFIK, HOVA

TELEFON
HOVA 64

Gullspång — Hova — Älgårås.

ordinarie turer alla dagar.

f. m.	f. m.	e. m.	Hållplatser	f. m.	e. m.	e. m.
	10, 10	3, 20	Avg. <i>Gullspång</i>	Ank.	9, 30	2, 10
	10, 20	3, 30	Skagersvik		9, 20	2, 00
	10, 25	3, 35	Ribbingsfors		9, 15	1, 55
	10, 35	3, 45	Deleback		9, 00	1, 40
	10, 50	4, 00	Gudhammar		8, 45	1, 25
	10, 54	4, 04	Kvarnhäljatorp		8, 40	1, 21
	11, 00	4, 10	Ank. <i>Hova</i>	Avg.	8, 30	1, 15
7, 30	11, 20	4, 30	Avg. <i>Hova</i>	Ank.	8, 05	12, 15
7, 36	11, 26	4, 36	Grimstorp		7, 59	12, 09
7, 40	11, 30	4, 40	Sandbräcken		7, 55	12, 05
7, 45	11, 35	4, 45	Ank. <i>Älgårås</i>	Avg.	7, 50	12, 00

Extraturer:

Bussen avfär från Gullspång kl. 6, 30 f. m. alla marknadsd. i Hova.

Turen 10, 10 från Gullspång, tåg från Älgårås till Stockholm 11, 58 f. m., till Göteborg 12, 55 e. m.

Turen 3, 20 från Gullspång, tåg från Hova till Stockholm 4, 26 e. m. från Älgårås till Göteborg 5, 22 e. m.

Turen 7, 30 f. m. från Hova, tåg från Älgårås till Göteborg 7, 57 f. m.

Extraresor mottagas på beställning. Humana priser.

Tåg ank. till Hova 8, 11 f. m. Buss avgår till Gullspång 8, 30 f. m.

” ” ” Hova 1, 05 e. m. ” ” ” Gullspång 1, 15 e. m.

Buss fr. Gullspång t. Kristinehamn o. åter. Vidare medd. ehauffören.

Finnerödja — Hova.

Helgfri Tisdag Fredag Lördag	Helgfri Tisdag Fredag Lördag	Helgfri Lördag & dag före son & helg- dag	Hållplatser		Helgfri Tisdag Fredag Lördag	Helgfri Tisdag Fredag Lördag
f. m.	e. m.	e. m.	Avg. <i>Finnerödja jst.</i>	Ank.	f. m.	e. m.
7, 36	5, 10	7, 25	Finnerödja kyrka		6, 54	4, 59
7, 40	5, 14	7, 30	Paradistorg		6, 50	4, 55
7, 42	5, 16	7, 32	Bråten		6, 48	4, 53
7, 46	5, 20	7, 36	Emisberg		6, 44	4, 49
7, 51	5, 25	7, 41	Tubberud		6, 39	4, 44
7, 54	5, 28	7, 44	Lafallet		6, 36	4, 41
7, 57	5, 31	7, 47	Bahult		6, 33	4, 38
8, 00	5, 35	7, 50	Berget		6, 30	4, 35
8, 03	5, 38	7, 53	Hederna		6, 27	4, 32
8, 06	5, 41	7, 56	Ank. <i>Hova</i>	Avg.	6, 24	4, 30
8, 10	5, 45	8, 00			6, 20	4, 26
Ank. med tåg till Mariestad	Ank. med tåg fr. Örebro till Hova	Ank. med buss fr. Karlskoga Degerfors till Hova,			Ank. med tåg till Örebro & buss till Degerfors Karlskoga	Ank. med tåg fr. Mariestad

Hova — Bjärke — Bråta — Hova.

Helgfria tisdagar, fredagar, lördagar

8, 10 f. m.	Avg. <i>Hova</i>	Ank.	3, 05 e. m.
8, 16 ”	Kvarnhäljatorp		2, 59 ”
8, 20 ”	Gudhammars säg		2, 55 ”
8, 25 ”	Västerhjelatorp		2, 50 ”
8, 30 ”	<i>Bjärke</i>		2, 45 ”
8, 35 ”	<i>Bråta</i>		2, 40 ”
8, 40 ”	Hugstorp		2, 35 ”
8, 45 ”	Ank. <i>Hova</i>	Avg.	2, 30 ”

Finnerödja — Åtorp — Degerfors.

2 turer i vardera riktningen.

Alla vardagar samt alla helgdagsaftnar.

Tur 1	Tur 2	Hållplatser	Tur 1	Tur 2
f. m.	e. m.		f. m.	e. m.
7, 36	1, 16	Avg. <i>Finnerödja järnv. st.</i>	12, 09	7, 34
7, 40	1, 20	Finnerödja kyrka	12, 05	7, 30
7, 43	1, 23	Skagersholms vägsäl	12, 02	7, 27
7, 48	1, 28	Backerud	11, 57	7, 22
7, 53	1, 33	Kvarntorp	11, 52	7, 17
7, 58	1, 38	Lindås	11, 47	7, 12
8, 03	1, 43	Nolåsen	11, 42	7, 07
8, 10	1, 50	Låmås	11, 35	7, 00
8, 17	1, 57	Långåsen	11, 28	6, 53
8, 20	2, 00	Gökhult	11, 25	6, 50
8, 25	2, 05	Sinnerud	11, 20	6, 45
8, 32	2, 12	Sirbo	11, 13	6, 38
8, 37	2, 17	Sund	11, 08	6, 33
8, 40	2, 20	Åtorp	11, 05	6, 30
8, 40	2, 20	Åtorp	11, 05	6, 12
8, 47	2, 27	Billinge	10, 58	6, 05
8, 56	2, 36	Lidetorp	10, 49	5, 54
9, 01	2, 41	Håkanbol	10, 44	5, 49
9, 06	2, 48	Ålgåsen	10, 37	5, 42
9, 15	2, 55	Jannelund	10, 30	5, 35
		Ank. <i>Degerfors</i>	Avg.	10, 20

Förbindelse vid Åtorp: Rudskoga -- Degerfors; Finnerödja -- Kristinehamn samt ank. med buss till Örebro.

Lördagar och helgdagsaftnar ank. med eftermiddagsturen från Degerfors till Hova.

Ank. till N. B. J:s busstrafik Karlskoga -- Bofors fram och åter

Sön- och helgdagar.

Tur 1	Tur 2	Hållplatser	Tur 1	Tur 2
f. m.	e. m.		f. m.	e. m.
7, 36	5, 10	Avg. <i>Finnerödja järnv. st.</i>	12, 09	8, 59
7, 40	5, 14	Finnerödja kyrka	12, 05	8, 55
7, 43	5, 17	Skagersholms vägsäl	12, 02	8, 52
7, 48	5, 22	Backerud	11, 57	8, 47
7, 53	5, 27	Kvarntorp	11, 52	8, 42
7, 58	5, 32	Lindås	11, 47	8, 37
8, 03	5, 37	Nolåsen	11, 42	8, 32
8, 10	5, 44	Låmås	11, 35	8, 25
8, 17	5, 51	Långåsen	11, 28	8, 18
8, 20	5, 54	Gökhult	11, 25	8, 15
8, 25	5, 59	Sinnerud	11, 20	8, 10
8, 32	6, 06	Sirbo	11, 13	8, 03
8, 37	6, 11	Sund	11, 08	7, 58
8, 40	6, 14	Åtorp	11, 05	7, 55
8, 40	6, 14	Åtorp	11, 05	7, 55
8, 47	6, 21	Billinge	10, 58	7, 48
8, 56	6, 30	Lidetorp	10, 49	7, 39
9, 01	6, 35	Håkanbol	10, 44	7, 34
9, 06	6, 42	Ålgåsen	10, 37	7, 27
9, 15	6, 49	Jannelund	10, 30	7, 20
		Ank. <i>Degerfors</i>	Avg.	10, 20

Busstrafiken står i förbindelse med S. J. tågtider vid Finnerödja och Degerfors stationer efter ovanstående turer.

Telefoner: Degerfors 14, Finnerödja 22, Hova 64

Busstidtabell från okänt år.

Jag har bara redogjort för några av de äldre busslinjerna. Linjerna som trafikerat Finnerödja på senare år har jag ingen koll på alls.

Sön- och helgdagar

Hållplatser				Hållplatser			
Tur 1	Tur 2		Ank.	Tur 1	Tur 2		Ank.
f. m.	e. m.			f. m.	e. m.		
7,36	1,16	↑	FINNERÖDJA j. st.	12,00	7,22		
7,47	1,27		Skagersholms vägskäl	11,50	7,12		
7,52	1,32		Kvarntorp	11,45	7,03		
8,00	1,40		Nolåsen	11,37	6,55		
8,06	1,46		Låmås	11,31	6,49		
8,16	1,56		Gökhult	11,21	6,39		
8,25	2,05		Sirbo	11,12	6,30		
8,34	2,14		ÅTORP handl. Nilson	11,02	6,20		
8,47	2,27		Lidetorp	10,50	5,55		
8,54	2,34		Håkanbols handel	10,43	5,48		
9,02	2,42		Högberg	10,35	5,40		
9,25		↓	DEGERFORS j. st.	9,40		↓	

Tidtabell för linjen Finnerödja – Åtorp – Degerfors. Okänt år.