

Erlandsson

År 1888 på hösten föddes i Kulåra en gosse som fick namnet Anders. Hans mor Nisis Karin träffade sedan en värmlänning som hon gifte sig med. Han hette Erlandsson, och Anders fick namnet efter sin styvfar. Detta är en förklaring till hur Erlandssons Trafik AB fick sitt namn. Sina första år tillbringade Anders i Mångbro. Under sin skolgång bodde hand delvis i Kulåra, skolvägen blev väl lång annars. Att vara barn i slutet av 1800-talet var nog inte alltid en dans på rosor.

Åren gick, och Anders träffade Klucker Stina, som skulle bli hans stöd i medgång och motgång. Deras första tanke var nog inte en trafikrörelse. Stina hade mera dragning till jordbruk och en stor ladugård. År 1913 ställde de kosan till Kolmsta i Västmanland och skaffade sig en egen gård. Till läggningen var nog Anders inte så mycket för jordbruk och boskap. Hans längtan till Sollerön blev för stor, och år 1915 återvände de hemåt igen.

För Anders del skulle det vara något med motorer. I början på 20-talet inköptes en bil av märket Chevrolet, som han började köra beställningstrafik med. Nästa bil blev en Saxon. Redan 1924 började Anders och Stina inse att en bussrörelse borde vara något att satsa på, och efter mycket resonering både i hemmet och med andra personer, som mestadels avrådde honom, beslöts att hos Länsstyrelsen ansöka om tillstånd att bedriva busstrafik. Sagt och gjort, en ansökan skickades iväg, och svar väntades om en vecka eller två. Visst kom det svar, men ej det svar han tänkt sig. Länsstyrelsen kunde ej ge sitt tillstånd förrän full enighet rådde om vår flottbro kunde bära en buss. Så börjades en pappersexercis som varade i två år. En av gubbarna i vägstyrelsen sade rent ut att det spelade väl ingen roll om han fick tillstånd eller inte, för han kunde i alla



*Främre raden fr v Anna, Ragnhild, Ragnar, Anders, Margit, Stina, Lilly och Karin.
Bakre: Elsa, Per, Sven och Nils*

fall inte skaffa sig någon buss. Tillståndet kom till slut den 17 november 1925, och då beställdes den första bussen. Kontanta medel fanns det nog inte så mycket av, men Anders fick som startkapital låna 1 000 kronor av sin broder Karl som var på besök hemma. Han hade som 15-åring lämnat hemmet och rest till Amerika. Den första bussen döptes till Lotta och gick premiärtur den 15 maj 1926 mellan Sollerön och Mora Lasarett. Bussen rymde 16 personer och hade en motorstyrka av hela 45 hkr. Totalvikten fick ej överstiga 2 ton för då fick den ej passera flottbron. Bensintanken rymde ej heller så många liter, men Svarv Johan i Ryssa hade försäljning på halva sträckan.

Första vintern blev besvärlig med mycket snö. Uppvärmningsanordningen i bussen bestod av en kort cylinder under första bänk. Den var förbunden med avgasröret som ofta läckte och orsakade obehag för både förare och passagerare. Efter mycket vedermödor kunde Anders och Stina summera ned det första bokslutet. Det blev en vinst på 136 kronor och 52 öre. Om Anders hade någon lön under det första halvåret kan ej utläsas.

År 1931 öppnades en linje till Venjan. Den dåtida vägen var både krokig och gropig. Vägen var så smal att möte med annat fordon var omöjligt. Anders och pojkarna fick ge sig ut med spadar, hackor och spett och försöka tillverka mötesplatser själva. Inkvartering i Venjan blev hos Mångs Karl som var skräddare. Sängplats blev i skrädderiet och bussen stod med motorhuvu i en lada. Så småningom byggdes ett garage när trafiken hade kommit igång.

Ett stort problem för trafiken var flottbron. Många turer fick inställas när den ej var farbar av olika anledningar. Långbanken såg mest ut som en tvättbräda. Oräkneliga är alla fjäderpaket som bytts ut på bussar innan beläggning och asfaltering kom till stånd.

Allt eftersom åren gick ökades rörelsen och barnaskaran. Anders och Stina bestämde sig för att bygga ett eget hem i Klikten. Av Mås Anders Jönsson hade de tidigare hyrt Krånggården i Myckelbyn som stått tom efter "Spanska sjukans" framfart. Garagefrågan måste ordnas och även en större bostad. Allt var frid och fröjd tills ett besök kom från Mora. Det var Gerda Boethius som kom och satte stopp för vidare byggnation, Anders Bondesson, som var byggmästare, var inte förtjust i besöket. Men det stoppade inte Anders, han resonerade som så, att det blev billigare att betala böter än att bussarna skulle stå ute och frysa sönder.

1939 kom kriget, bensin och olja stoppades. Hur skulle man göra? Det annonserades om uppfinningar av gasaggregat. Anders och pojkarna provade och började montera, man måste ju bjuda till och fortsätta. Med tårskymd blick undrade Anders om en beställning av en ny buss han gjort hos Scania skulle dra honom i fördärvet. En avbeställning gick inte att genomföra. Den billigare brännoljan blev inte någon bra lösning. För att få billigare drivmedel startades Mångbro Kolugnär för tillverkning av gengaskol. Skogsägarna på Sollerön började nu uppleva en storhetstid. Allt vad som kunde frambringas gick åt till kolning



Flottbron

och framställning av gengasved. En vedkap med tugg anskaffades. Tidigare klövs all ved för hand till aggregaten.

Man skall ej heller glömma däckstrutningen som fanns på bussar och lastbilar. I dag skulle inget vara godkänt. Men allt har en ände, även kriget.

Allt eftersom åren gick och barnen växte upp blev de en stor tillgång för rörelsen. Sven, Per och Ragnar hade redan några år bakom ratten. Nils fick ta ansvar för jordbruket men hann också köra någon lastbil som rörelsen utökats med. Med så stort hushåll som Anders och Stina fått går det inte att leva utan jordbruk och boskap.

År 1950 ombildades företaget till aktiebolag. Vagnparken började få ett annat utseende, turistbussar anskaffas och samma år gick den första resan till Paris. I allt större utsträckning började turistbussar rulla allt längre ner i Europa.

En stående replik till det kvinnliga könet var, att om ni gifter er se till att det blir med en busschaufför. I det fallet är det Elsa och jag som lyckats. Trapp Axels resa till Ryssland var något han aldrig glömde, och Åke har gjort otaliga resor både inom och utom landets gränser.

Företaget har nu sitt säte i Mora där det byggts en fastighet som rymmer kontor, garage och lägenheter. Busslinjernas utgångspunkt blev nu

Mora. Trafiken utökades med arbetarturer och skolturer för i Mora fanns både arbete och skolor.

En dag i Krånggården får Stina besök av två fina herrar. Hon var som vanligt i arbete, stod böjd över en tvättbalja. Dessa båda var från bussbolaget GDG och var ute i affärer. De ville köpa linjen mellan Mora och Nusnäs. Stina frågade hur myck de ville betala. Budet var 100 000 kronor, en hel förmögenhet på den tiden. ”Oj, är det så mycket värt, då fortsätter vi väl själva då”, sa Stina och fortsatte med sin tvätt. Herrarna gick med oförrättat ärende.

År 1955 gick Anders Erlandsson bort, 66 år gammal. En pionjär har gått ur tiden. Ansvaret överfördes på sonen Sven, som blev direktör för företaget, vilket nu hade utökats med lastbilstrafik. Den delen fick Ragnar ta det största ansvaret för.

År efter år har rullat iväg. Bolaget har växt ut och nya lokaler måste anskaffas. År 1975 beslöts att en ny anläggning skulle byggas. Kyrkogatan 35 hade blivit för trång. Nu är det dags för tredje generationen att träda in. Som bas för byggnationen ställde Torsten Axelsson, son till Elsa, upp och efterträdde Sven, när denne uppnått pensionsåldern. Den nya anläggningen byggdes på Örjastäppan i Mora och omfattade garage, kontor och verkstad, som fyller tidens krav med automatisk tvätt och serviceverkstad.

Erlandssons Trafik AB kunde nu också fira 50-årsjubileum i Öna bystuga den 15 maj 1976 tillsammans med personal och hedersgäster. Samtidigt avtackades Oscar Stunis och Erik Håll vilka avgick med pension.

Att lastbilar kom med i företaget var väl krigets förtjänst. För att driva kolugnar och forsla hem ved behövdes en lastbil. Det var krigstid och en lastbil var ju inte tänkbart att inhandla. Därför fick en buss som kallades ”Forsbacka” byggas om. Det hade blivit indragning i busstrafiken, inga extraturer fick köras, och det skulle sparas på allt som gick. Alla transporter av ved klarades med denna bil. Sedan blev det utökning genom övertagande av trafiktillstånd från Rull Johan Mattsson. Dennes bil körde åt Mora Lastbilcentral och var utrustad för timmertransporter. Den var också en tid stationerad i Sala på grund av den stora stormfällningen. År 1963 utökades lastbilarna med långtradare, som kör mellan Mora och Stockholm, transportör för ASG AB. Denna trafik har vuxit i stor skala, och hitintills har inköpts 26 lastbilar och 10 släpvag-

nar. I dagens läge finns 7 lastbilar och en baklastare igång. Fr o m 1982 delades företaget på bussar och lastbilar. Ragnar och hans pojkar Jan och Leif och Per tar över lastbilsdelen, som nu går under namnet JALE Åkeri AB.

Företaget har haft en stor utveckling de sista åren. Kollektivtrafiken har utökats med Ringlinje inom Mora Köping. Hitintills har 43 bussar anskaffats. För närvarande finns 13 bussar i trafik, 3 helturistbussar och 10 linjebussar. Två bussar är utrustade för handikapptransporter, vilket har blivit mycket uppskattat bland organisationer inom DHR och åldringsverksamhet.

En tillbakablick på vad ett bussinköp kostade. ”Josefina” inköptes år 1927. Priset var 10 500 kronor. I dagens läge kostar en linjebuss 880 000 kronor.

Statistik från 1982: bussarna rullar på vägarna 66 684 mil, drygt 16 varv runt jorden.. Under ett år!

Då förbrukades 212 287 liter brännolja.

En vecka i november -82 pågick en trafikräkning av antal resande. Vissa dagar på Ringlinjen var passagerareantalet över 2 000 personer. Från måndag t o m lördag blev det sammanlagt 15 264 resande på alla linjer tillsammans. Det är ett glädjande resultat för företaget, men det för med sig många nyanskaffningar. Bussarna har blivit större och mycket mera automatik fordras för att allt skall flyta snabbt och effektivt, till exempel en kommunikationsanläggning som sträcker sig till alla bussar i linjetrafik, ifall något oförutsett skulle hända och ett meddelande måste komma fram fortast möjligt. Denna rörelse, som började under blygsamma förhållanden och de största svårigheter, har under de gångna åren visat prov på vad framåtanda och energi kan prestera.

Nämnas bör Oscar Stunis, Erik Håll på Sollerön, Erik Vestman och Bertil Wigg i Vénjan, vilka fått pension efter många år bakom ratten på gropiga och hala vägar, med bussar som har fungerat, men man har ej kunnat drömma om dagens komfort.

^ Två milstolpar har passerats och med hopp om att tredje generationen skall fortsätta i samma anda med parollen: ”blott se framåt, ej tillbaka”, skymtar nog en tredje milstolpe. Erlandssons Trafik AB skall köra vidare.

Lilly Palmstedt