

50 år
1944 — 1994



När det gäller **TRANSPORTER**

VÅRT "VARUMÄRKE" UNDER MC- TIDEN

50 ÅR MED BUDBOLAGET

Att det gick som det gick för Arne och Åke Jogeland berodde mycket på tillfälligheter. Åke hade börjat på Borås Väfveri AB som batteripåfyllare och Arne hade fått en plats som cykelreparatör hos Josefssons Cykelaffär vid Södra Torget. På lediga stunder hade Åke knäckt extra på en liten budfirma i Borås och under inverkan av olika omständigheter samt med löfte om kontorshjälp från syster Alice ville det sig så att bröderna en dag stod som ägare till Budbolaget som firman hette.

Detta var i oktober 1944 under pågående världskrig. Efter ett halvår steg Åke av den trehjuliga transportcykeln, gick in och satte sig på kontoret som då var beläget på Stengårdsgatan 30 och från den dagen har det aldrig varit något resonemang om arbetsfördelningen i firman. Åke har skött om administrationen och Arne det praktiska. En uppdelning som under 50 år fungerat till bådads belåtenhet. I fråga om att reparera lastbilar eller att klura ut någon teknisk lösning har det inte varit många som överträffat Arne och Åke- ja, han utvecklades raskt till en duktig administratör som kom att anlitas mycket även i branschorganisationerna.

Lokalerna på Stengårdsgatan framstår i dag som ytterst primitiva men var 1944 acceptabla och det särskilt för två unga pojkar som inte hade så stora krav. Kontoret var inrymt i ett rum på andra våningen med en kamin som enda värmekälla. Vagnparken, fem eller sex cyklar, fick på nätterna låsas in i ett källarutrymme.

BUDSÄNDNINGSS-BYRÅER
 ss även Expressbyråer

Alingsås
 Kungsgatan 28, Alingsås Budcentral
 Beijers Efr. O Karlsson 1039
 Viktoriegatan 14, Alingsås Cykel- &
 Stadsbud W Ekstedt & S Carlsson 1166

Bords-området

BUD - BOLAGET
 Utför allt inom branschen
BORÅS Telefoner: 149 93, 106 06
 Motorcykeltransporter Låg taxa

ÅKES Cykeltjänst
 Shureg. 56 BORÅS Tel. 205 37
ALLA SLAG UPPDRAG
 utföres snabbt under garanti

Allégatan 16, Borås Motorcykelexpress
 Nils Aslund 206 95
 Nybrogatan 3, Borås Ilbud Gösta
 Andersson o. Åke Johansson 106 06
 Nybrogatan 3, Budbolaget-Cykel-
 tjänst Gösta Andersson o. Åke Jo-
 hansson 149 93
 Sturegatan 56, Cykeltjänst Åke Gustaf-
 son 205 37
 Södra Kyrkogatan 83, Bud & Motor-
 cykelcentralen Sixten Hasselholm
 o. Gunnar Svensson 211 11
 Usterilånggatan 100, Erläbudet Axel
 Svensson o. Göte Kindberg 193 39

Falkenberg
 Stortorp 2, Budet Arvid Johansson ... 1341

Utdrag ur 1948 års telefonkatalog, Halmstad/Borås/
 Uddevalla-delen.

Borås Ilbud, telefonnummer 106 06, och Budbolaget-Cykeltjänst
 ingick redan i "koncernen" men snart skulle även Bud &
 Motorcykelcentralen på Södra Kyrkogatan, telefonnummer
 211 11, läggas till. Telefonnumren används fortfarande men är
 numera kompletterade med en etta före numret.

Sommaren 1945 påbörjade Budbolaget sin expansion genom
 att köpa upp en konkurrent, en budfirma som hette Borås Ilbud,
 och kunde därigenom överta deras lokaler på Nybrogatan 3.
 Lokalerna var inte särskilt stora men gårdsutrymmet var desto
 större.

En titt i en av Budbolagets allra första reklamtryck ger en
 uppfattning om vad en budfirma sysslade med på 40-talet.
 Utöver områdesvisa taxor för gång, cykel, transportcykel och
 kärra fanns det även taxor för göromål som idag får betecknas
 som kulturhistoria. För vilken firma kan idag åta sig
 mattpiskning, dammsugning eller att för kundens räkning gå
 till systembolaget? 1945 kostade det kronor 1,25 att anlita
 Budbolaget för dammsugning men det gick också bra att bara
 hyra dammsugaren och suga själv. Då slapp man undan med 50
 öre för en timme. Dessutom, "transporter av alla slag på cykel
 och kärra utföres av raska snygga pojkar". Man använde sig av
 trehjuliga transportcyklar och för ett vältränat cykelbud kunde
 det bli fråga om laster uppemot 300 kg.

De första tio åren utgjorde spritbudet en icke föraktlig del av
 Budbolagets verksamhet. Det var på den tiden betydligt svårare
 än idag att ta ledigt tillfälligt från arbetet och med längre ar-
 betsdagar kunde det vara svårt att få tid över till att besöka
 Systembolaget. Så för att få ut sin ranson lämnade kunderna in
 sina motböcker till Budbolaget som skickade någon av de raska
 och snygga pojkarna att ställa sig i kön. För en timmes väntetid
 vid Post, Telegraf, Spritbolag m.m. debiterades 90 öre. Max.
 fyra motböcker tilläts budet medföra vid varje ärende och det
 kunde medföra uppemot två timmars väntetid.

— Vi hade en utdragssoffa inne på kontoret som vi brukade
 placera brännvinsflaskorna i. Inföll den förste i månaden på en
 lördag, då kunde soffan vara full med buteljer.

Från de första åren minns Åke särskilt en kund som ibland
 anlidade Budbolaget.

TAXA

över stadsdelar liggande inom nedannämnda område.

	Gång	Cykel	Tv- cykel	Kärra
Distrikt n:r 1 Järnvägs-—Tegnér-—Asbogår- Posten	Kr. 0,45	Kr. 0,30	Kr. 0,45	Kr. 0,50
Distrikt n:r 2 Vegår-—Egebräcks-—Vedensg. —4:de Villag-—Fåhring-—Sven Erikssonsg-—Centralstationen- Olövholmsg. samt Norrby	0,55	0,40	0,50	1,00
Distrikt n:r 3 Björkängsg-—Hasselbacksg-—Ul- ricehamnsg-—Karrindalag- Gånghästerv-—Trandög-—Nya Be- gravningsplatsen-—Varbergsg- Nygatan-—Sjursborgsg-—Ålgårds- —början.	0,75	0,55	0,90	1,25

Övriga områden i stadens ytterkanti beräkn. efter tim. kr. 1,25

Budbolaget i Borås, annons 1945

Fönsterputsning pr tim. kr. 1,25
Dammuggning med dammsugare pr. tim. " 1,25
Uthyrning av dammsugare pr. tim. " 0,50

Västetid vid Post, Telegraf, Järnvägsstation, Spribolag, Ban-
ker, Tull m. m. beräknas

för 1/4 tim. kr. 0,25
" 1/2 " " 0,40
" 1/1 " " 0,90

Vi utföra all slags handräkning såsom:

Bank-, Sprit- och Pantbud. Utdelning av reklam. Upp-
sättning av affischer m. m., m. m. För hemmet: Matt-
piskning, Fönsterputsning, Dammsugning, Rengöring
m. m., m. m. Dessutom transporter av alla slag på cy-
kel och kärra vilket utföres av raska snygga pojkar.
Då vi tillämpa ovannämnda taxor kunna vi därför re-
kommendera oss för

Snabb expedition till humana priser.

Hogaktingsfullt

F:a Eudbolaget-Cykeltjänst

— Han var till vardags hovmästare på Stadshotellet och i hans yrke ingick det ju att alltid passa upp gästerna. Men när han var ledig, berättar Åke, då ringde han oss och det var alltid samma beställning. Tio småkakor - en av varje sort - ville han ha hemburna och därtill två tidningar. Det var väl hans sätt att koppla av genom att för en stund få andra att passa upp honom.

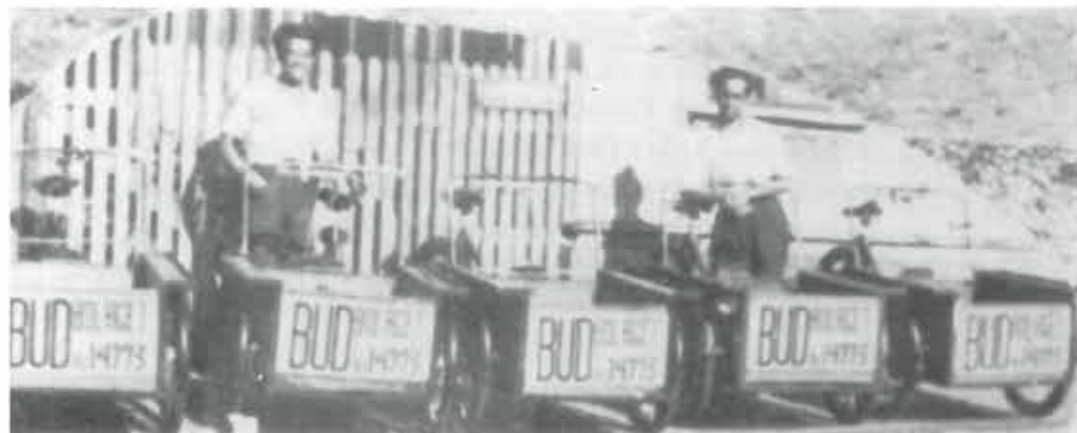
En annan pålitlig kund var den musiker som mer eller mindre för jämnan hade sin fiol hos "Farbror på stampen", dvs på pantbanken. På helgerna spelade han på Stadshotellet och brukade då innan lördagen få ut 20 kronor i förskott. Pengarna överlämnades till pojkarna på Budbolaget som gick till "stampen" och löste ut fiolen. På måndag hade Budbolaget fiolen tillbaka som ett brev på posten. Nästa helg upprepades proceduren och så höll det på.

1945 tog kriget slut och affärerna började komma igång. I Borås växte postorderföretagen upp som svampar i jorden. När Hugo Josefsson startade sin firma på Kyrkängsgatan 4 var det Budbolaget som cyklade med paketen till posten och det samma gällde beträffande Olle Blomvist och hans firma som startade i Byttorp och som senare kom att heta Ellos. Båda företagen har Budbolaget fortfarande goda kundförbindelser med.

I dag finns det fem, kanske sex, postorderföretag att räkna med i Borås men när postorderbranschen var som allra aktivast fanns det närmare ett hundratal. Borås blev synonymt med postorderstaden och, menade somliga, skall man lyckas i postorderbranschen måste adressen vara Borås.

— En tid skötte vi en postbox åt ett företag med verksamheten förlagd till Eskilstuna men med adress Borås. Det enda vi gjorde var att bevaka deras post och skicka beställningarna vidare till Eskilstuna.

Frånsett en kortare tid med häst och vagn blev nästa steg i utvecklingen att köra med flakmotorcykel men det var förenat



En tidig bild av hela vagnparken med cyklisterna Stig Asplund och "Svarten".

med stort motstånd både från Borås-åkarna och från länsstyrelsen. Något behov av att sätta in motorcyklar i godstrafiken ansågs inte föreligga! För att göra en lång historia kort så kan övergångstiden mellan cykel och motorcykel betecknas som minst sagt jobbig. Till slut erhöll Budbolaget tillstånd för två lastmotorcyklar men samtidigt fick tre andra budfirmor tillstånd varför det plötsligt fanns åtta lastmotorcyklar på Borås gator. Men efter ett par år stod Budbolaget som ägare till samtliga dessa åtta cyklar.

Hade det varit svårt att gå från cykel till motorcykel så var det inte så mycket lättare när Budbolaget beslöt sig för att gå över till små lastbilar. Till slut fick stadsläkaren i Borås skriva till länsstyrelsen och framhålla det hälsovådliga i att färdas på en motorcykel i ur och skur året om.

Via paketbilar som den trehjuliga Goliath och den visserligen fyrhjuliga men inte mycket större Tempo gick utvecklingen



Gunnar Västerbrink vid sin Harley-Davidson. För att göra arbetsmiljön något drägligare svetsade man på två fästen på styret för ett hemmagjort vindskydd.



Vårvintern 1951 var snösmältningen ovanligt kraftig. Viskan svämmade över och vattnet gick upp på Nybrogatan. Rune Ljungblad trotsade dock vattenmassorna med sin motorcykel.

mot allt större lastbilar. Goliath-perioden har lämnat minnen efter sig. Åke minns när en dag en dam ringde och ondgjorde sig över en chaufförs vilda framfart - "och bilen hade bara ett hjul fram, men det brydde han sig inte om." Borta var nu också de tvåhjuliga forskaffningsmedlen och ingen ringde längre efter hjälp med mattpiskning eller liknande arbete.

— Folk hade ju fått det bättre och hade väl egna dammsugare och dessutom kostade det nog för mycket att ta en bil och fara iväg för att piska mattor, säger Åke i en tillbakablick.



Budbolagets högkvarter på Nybrogatan några år in på 50-talet. Borta var nu trampcyklar och motorcyklar och i stället utgjordes fordonsslottan till stor del av Tempo Matador, en paketbil av tyskt ursprung.

Övergången till "riktiga" lastbilar skedde via halvstora lastbilar och en tid var Borgward ett vanligt inslag i Budbolagets vagnpark. En hel del av dem kom från Banan-kungen Folke Andersson som köpt in ett större antal 3-4 tons bilar för transport av bananer runt om i västra Sverige. Men bilarna visade sig vara för små och så kom det sig att de i stället hamnade i Borås.

Övergången till "riktiga" lastbilar skedde inte heller utan motstånd. Så kompakt var motståndet mot Budbolaget att den



Bilarna har nu börjat växa i storlek. Fr.v. två Ford V8, två Volvo, Chevrolet samt två Borgward.



lokala åkeriföreningen vid ett protokollfört möte beslöt anteckna att "närhelst Budbolaget ringer och vill ha hjälp med större bilar, då skall det alltid ges som svar, att alla bilar är upptagna."

I dag skrattar Åke åt den tiden och det skall väl också framhållas att han med tiden blev vald till ordförande i den lokala åkeriföreningen.

1954 kunde Budbolaget fira sitt 10-årsjubileum å "lokal" i stadens utkanter. Dagen efter inträffade dock en händelse som



1954 fyllde firman 10 år. Dagen efter firandet skulle fr.v. Arne och Junis göra sig riksbekanta genom sitt tilltag att med lösnäsor och små lustiga hattar störa den allmänna ordningen. Ingrid och Åke skötte sig bättre.

medförde att tre herrar och en dam för en tid blev något av en följetong i Sjuhäradsbygdens lokalpress och inte nog med det; händelserna gav även stoff åt ett flertal revymakare och relaterades flitigt i 1954 års nyårsrevyer. Ja, så märklig ansågs händelsen ha varit att t.o.m. tidningsläsarna i Kairo lär ha fått kännedom om den.

Bakgrunden var den att en föreningslokal hyrts där festligheterna avhölls. Dagen efter återvände Arne och Junis, Gunnar Västerbrink samt Rune Ljungblad för att städa efter festen. Det var Lucia och i ungdomlig uppsluppenhet hade de klätt ut sig med lustiga små hattar och lösnäsor som hade använts kvällen innan och på vägen hem kom de till Krokhallstorget där det var julmarknad. De tog sig där en promenad som slutade på ett mycket oväntat sätt. På torget fanns det nämligen poliser för att övervaka den allmänna ordningen och det lilla sällskapet uppmärksammades av ordningsmakten.

Det bar sig inte bättre än att de fyra greps och fördes till stadens polisstation där de förhördes under en timmas tid. Poliskommissarie Nils Prahll, som var den som gav order om gripandet, uttalade sig bland annat i Expressen:

— Att gå ut i stan med lösnäsor och fantasihattar får anses vara en form av karnevalsuptåg och följaktligen är det att hänföra till förargelseväckande beteende.

Alla fyra var nyktra, det bekräftade polisen, men ett dylikt tilltag måste ändå brännmärkas.

— Vilka konsekvenser skulle det få om vi såg genom fingrarna? Då kan andra stadsbor vilja leka karneval en annan gång och anse sig vara i sin fulla rätt, fortsatte kommissarie Prahll som i ett flertal insändare jämfördes med polis Paulus Bergström i Grönköping.

Ja, att uppträda i lösnäsa och skämthatt på allmän plats bedömdes vara ett så allvarligt brott att ärendet överlämnades till åklagare. Men redan i januari påföljande år beslöt åklagarmyndigheten avskryva ärendet. Arne och Åke hade emellertid tagit lärdom av den allvarliga förseelsen och inför julen 1954 ingav Budbolaget en skriftlig ansökan till polismyndigheten med begäran att få uppträda i totemundering. Så här skrev Västgöta demokraten: Frågan aktualiserades för övrigt i går då ett budbolag, som brukar tillhandagå allmänheten med



Personalen vid 10-årsjubileet.

tomtebesök på julaftonen, ingav en skriftlig ansökan med begäran att tomten även i år måtte få bära traditionell dräkt.

— Gäller det inte tillställning på allmän plats, utan endast besök i enskilda hem och förflyttning på gator mellan hem, så behövs det inget särskilt tillstånd, meddelade dock kommissarie Prahl.

1956 var det dags för nya lokaler. Man flyttade då till byggnader som låg under Centralbron i närheten av Centralstationen

och med det följde stadsbudsverksamheten vid SJ; en verksamhet som efter en relativt kort tid blev historia men som så länge den varade var noggrant reglerad. Ett kommunalt stadsbudsreglemente föreskrev tjänstgöringstider, taxor osv. I samband med den flyttningen fick Arne för första gången tillgång till en verkstadslokal där han kunde hålla till med sina verktyg.

Företaget utvecklades nu allt mer mot ett renodlat åkeri och transporter av stycke gods till och från järnvägen blev den dominerande verksamheten. Budbolaget var också föregångsmän inom kommunikationsområdet och var de första i Borås som hade kommunikationsradio i bilarna och man var t.o.m. före Taxi. Uppköp av några åkeriföretag på 60-talet medförde att det åter en gång blev aktuellt att se sig om efter större utrymmen. 1971 köptes en f.d. magasinsbyggnad på Kilsundsgatan 5 som efter ombyggnad kom att inrymma både kontor och verkstad. Fjorton år senare var det dags för flyttning till nästa ställe som dock låg inom gångavstånd eller på Kilsundsgatan 9.

Frånsett en begränsad tid på 70-talet, då några tippbilar

Genom åren har bohagstransporter spelat en viktig roll i Budbolagets verksamhet.

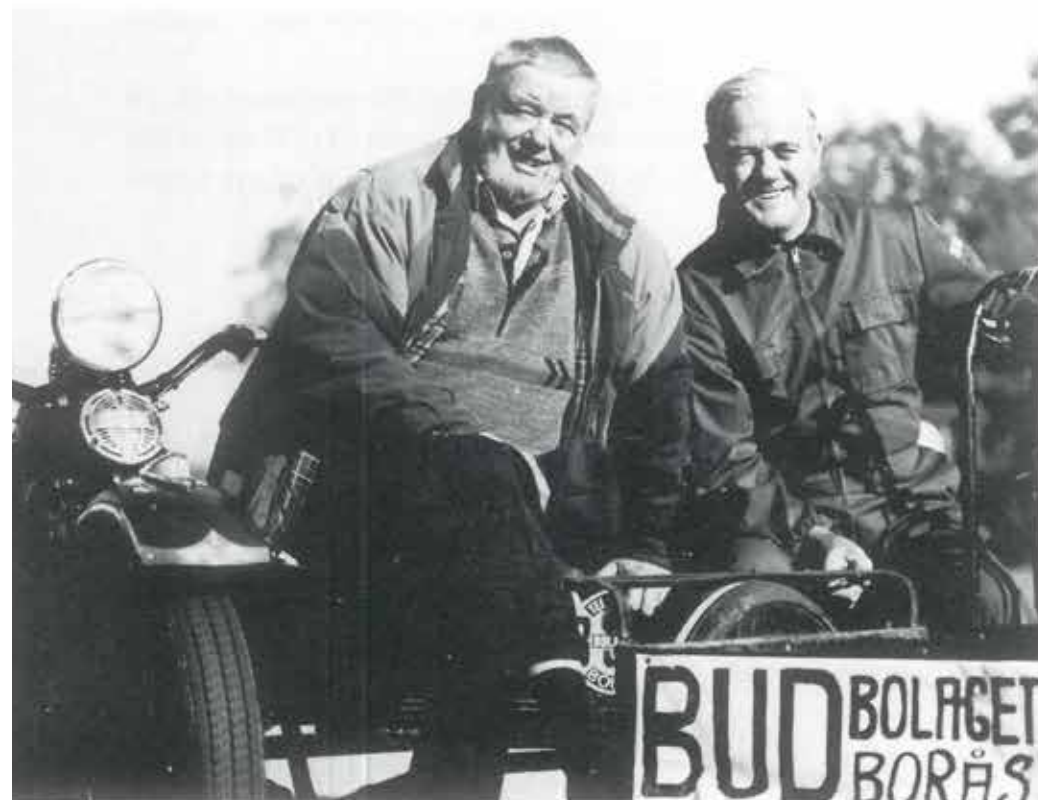




Så sent som hösten 1994 flyttades kontoret på Kilsundsgatan upp till Viared. Verkstadsdelen finns dock fortfarande kvar nere i sta'n.

inköptes för ett särskilt arbete, har det därefter genomgående handlat om styckegods- och bohagstransporter. Dominerande idag är trafiken på Finland samt containertransporter.

I början av 90-talet skedde generationsskiftet till Jörgen, Kent och Inge Jogeland. Inte långt från kontoret på Kilsundsgatan byggde de en godsterminal för i huvudsak hängande konfektion. Den byggnaden hann dock inte bli särskilt gammal innan nästa expansion tog vid. Det handlar om den stora godsterminalen uppe på det nya industriområdet Viared som man under namnet EG-terminalen byggt tillsammans med några andra företag och som utan tvekan kan utnämnas till Sveriges modernaste trans-



— Tack för oss, säger Arne och Åke där de sitter på paketykeln och motorcykeln som la grunden till Budbolaget.

portvaruhus. Sedan 1993 är man också ägare till Adena-Pickos Budbilar i Borås och på så sätt är man tillbaka där man en gång började. Och så sent som sommaren -94 förstärktes Budbolaget med Svex svenska del med flyttningar och magasinering på programmet och med konfektionstransporter som en specialitet.

Kontorsdelen har man fram tills helt nyligen haft kvar på Kilsundsgatan men sedan september -94 är nu all sådan verksamhet koncentrerad till Viared. Verkstadsdelen finns dock fortfarande kvar på Kilsundsgatan och man är numera även

märkesverkstad åt Mercedes-Benz lastbilar under namnet Landson Lastbilar AB.

– Efter 50 år överlåter vi företaget till våra söner och till huvuddelen av personalen, säger Arne och Åke. Vi tackar alla våra kunder för 50 års förtroende samt önskar de nya ägarna lycka till.



Härlig 50-talsbild på de raska och snygga pojkarna tillsammans med lastbilarna som nu hade börjat växa i både storlek och antal. Sjätte man från vänster är Arne, längst ut till höger ligger Åke.

Ett heltäckande transportvaruhus med siktet inställt på nästa sekel.



Budbolaget Bröderna Jogeland AB
Box 153
501 03 BORÅS

Text: Bengt Carlén
Tryck: Vänersborgs Offset ab, Vänersborg 1994



Specialitet
STYCKEGODSTRANSPORTER
CONTAINERTRANSPORTER
TERMINALVERKSAMHET



Specialitet
KONFEKTIONSTRANSPORTER
BOHAGSTRANSPORTER
MAGASINSVERKSAMHET



Mer än bara budbilar