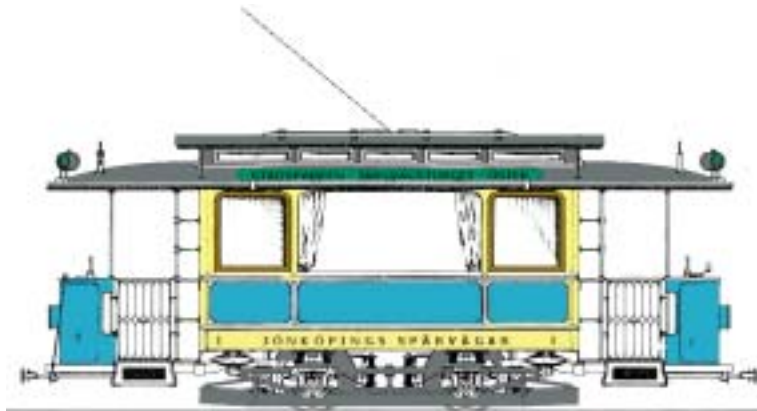


Lådan

NR 3



2004

Jönköpings Spårvagns- och Busshistoriska Sällskap

Tidning utgiven av JSBS, Jönköpings Spårvagns- och Busshistoriska Sällskap



Bild: Bengt Landgren

I detta nummer står det att läsa bl a om de kommunalägda Huskvarnabussarna, TJH under åren 1935-1939. Bilden visar bussar av senare modell Volvo Boxer med Katrineholmskaross som levererades år 1948.

Styrelsen

Ordförande:

Sven-Olof Svensson Telefon 036 174652

Sekreterare:

Lars Fältskog Telefon 036 175124

Kassör:

Siw Johansson Telefon 036 135956

Övriga Ledamöter:

Göte "Spårvagn" Johansson

Sören Andersson

Magnus Knutsson

Kerstin Skoglund

Karl-Åke Claesson



Redaktör och ansvarig utgivare:

Hans Fredriksson

Gullvivebacken 12

554 56 JÖNKÖPING

Telefon 036 176715

hans.fredriksson@home.se

Redaktören skriver själv

Jag har lyckats komma ut med ett nytt nummer av Lådan. Vår ambition har varit att få ett så varierat innehåll som möjligt och jag vill att tidningen skall innehålla mycket bilder. En tidning skall inte bara läsas, den skall användas till att bara titta i också om man vill. Min förtjusning är framför allt svartvita bilder. Den mänskliga hjärnan blir då stimulerad och man får då större behållning av bilderna.

Det får mig att tänka på prästen som fick frågan om han har läst bibeln.

- Nej men jag har sett filmen, svarade han.

Med det vill jag har sagt att bilder kan berätta.

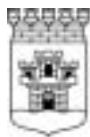
Det har varit vår och det betyder att aktiviteterna har varit många. Jag själv har fått åka ångtåg och sitta i loket ett par mil. Veteranbussträff i Tyskland med Team Knutsson, Tunga Rallyt i Göteborg och JSBS uppskattade utflykt i Tenhult.

Medlemsregistret

Sköts av Lars Fältskog som är vår medlemsregistrator. Adress: Klöverstigen 8, 554 56 JÖNKÖPING. Telefon 036 175124.

E-post: jsbs.medlem@telia.com

I samarbete med



JÖNKÖPINGS
KOMMUN
Kultur

Hemsidan: www.sandkom.net/jsbs

Webmaster: Sören Andersson

Bli medlem



Hur blir man medlem i JSBS

Och hur betalar man sin medlemsavgift ?

Enklast sker det genom att sätta in medlemsavgiften på JSBS postgirokonto 637 85 10-9.

Medlemsavgiften är 110 kr för enskild medlem och 125 kr för familjemedlemskap (vuxen + obegränsat antal familjemedlemmar).

Glöm inte att skriva Ert namn på inbetalningskortet. För nya medlemmar vill vi gärna ha adress telefonnummer och ev e-postadress. Alternativt kan medlemsavgiften betalas kontant till kassören vid något av JSBS möten eller utflykter

Om något är oklart, kontakta vår kassör Siw.

Nyttillkomna medlemmar som önskar införskaffa Lådan:s tidigare nummer vänder sig till distributionsansvarig Bengt Landgren, på telefon 036-378876.

Priset är 25 kr per exemplar.

Detta är Lådan nr 21 från starten



Rally för Husqvarna motorcyklar och mopeder.

Hans Fredriksson

Kördes lördagen den 5 juni i Huskvarna.

Intresse finns inte bara för spårvagnar och bus-sar.

Här får JSBS styrelseledamot Karl-Åke Claesson instruktioner och hjälp med färdbeskrivningen inför starten av Bengt Landgren

Jubileumsrally i Skillingaryd

Lars Fältskog fick inte vara med på Husqvarnarallyt, för han kör NV och Huskvarnaborna godkänner bara mopeder med Husqvarnamärke. Nymans Vänner i Uppsala bjuder däremot glatt in alla märken till sina rallyn. Något man borde ta efter i Huskvarna.

Lars fick därför köra till Skillingaryd och vara med på det rally som Götaströms Fordonshistoriker anordnar varje år. Det var i år 10-årsjubileum och extra festligt. Lars hamnade i år någonstans mellan 30-40 plats. Men det är upplevelsen som räknas.

Bilden är liksom mopeden 50 år gammal. Lars tjuvstartade ett år med mopedåkandet. I bakgrunden syns hans kompis Kenneths Husqvarna Novolett från 1954 som han aldrig lyckades att få till att gå fortare än 30km/tim. Jag tror inte att det var många andra heller som lyckades. Hör gärna av er till Lars i så fall. Kenneth övergick därför till Monark innan det blev dags för bilar. Men det är en helt annan historia.



Lådan

Är namnet på vår medlemstidning. Namnet kommer av att spårvagnarna i Jönköping kallades för lådan, kanske beroende på deras fyrkantiga utseende. De hade förstås flera namn men när vi skulle ha ett namn på vår tidning så stannade vi för Lådan.

Lådan utkommer med minst fyra nummer per år och ingår i medlemsavgiften.

Rättelse på rättelse

Den vackra färgbilden på omslaget till nr 1/2004 är tagen av Len-nart Johansson som bor i Jönköping och inte Huskvarna som det kom att stå i förgående nummer. Efter att rodmanden lagt sig på mina kinder så repar jag nytt mod och konstaterar att jag ibland faktiskt gör något rätt också.

Lars Fältskog



Artillerigatan öppnas åter för trafik

Bild: Sven Granstrand

Dock ej för spårvägstrafik. Gröna linjen Ryhov-Stadsparken-Bymarken trafikerade Artillerigatan. Gröna Linjen var den första linjen som lades ner, redan 1951.

Pga anläggandet av Munksjöbron och för att avlasta Huskvarnavägen öppnas Artillerigatan för att underlätta trafiken norr ifrån att nå centrum.



Bild: Hans Fredriksson

Slakthuspåret - En kommunal skandal för 90 år sedan

Inför vår aktivitet "En promenad utefter slakthuspåret" publiceras här historien som den beskrevs på den tiden det begav sig. Materialet är till största delen hämtat ur boken En Jönköpingskrönika av Ernst Greén utgiven 1949. Boken handlar om tiden 1879 - 1949.

För övrigt en mycket intressant bok som åtminstone för några år sedan fanns till utlån på Stadsbiblioteket i Jönköping.

Det så kallade slakthuspåret utgick från HNJ vid Jordbron och på en utfyllning i den sydvästra delen av Munksjön fram till Svinslakteriet, det som äldre Jönköpingsbor idag minns som JLS (Jönköpings Läns Slakteriförening).

Historien om svinslakteriet började som framgår av en notis i JP 4/3 1889, samma år som projekteringen av bandelen Vaggeryd-Jönköping påbörjades. Detta utan något som helst samband.

Notisen löd:

Swinslagteri i Jönköping.

de för upprättandet af ett swinslagteri i Jönköping intresserade ha för erhållande af kostnadsförslag vändt sig till byggmästaren L. Persson i Malmö. Meningen wore, att det blifwande företaget skulle ställas på aktier. Ett minimikapital af 50.000 kr anses erforderligt, och det går nog åt sin tid, innan en så pass stor summa kan fås tecknad och för den närmaste framtiden står därför ett swinslagteri i Jönköping blott såsom ett wigtigt önskningsmål.



Flygfoto av Munksjön från söder. Här syns slakthuspåret följa den sydvästra strandlinjen.
Foto Stadsarkivet, Oscar Bladh K1153.

Ingenting hände förrän 1914, och nu kan vi följa historien i Smålands Allehanda:

Med betydlig spänning motsågs Jönköpings stadsfullmäktiges sammanträde den 22 juni - det var fråga om svinslakteriets hitförläggning, vartill DK:s majoritet med kammarens ordförande Lindman i spetsen intog en föga tillmötesgående hållning. Efter en lång debatt gick fullmäktige emot sin DK och biföll en överenskomelse med slakteriföreningen, som i högre grad än DK tillmötesgick föreningen beträffande erbjudandena för företagets hitförläggning. Rösterna var 29 mot 11 för DK.s standpunkt. Allehanda stod i frågan hårt emot DK. Vid samma sammanträde biföll däremot fullmäktige ett förslag av DK, att staden skulle bekosta framdragande av ett växelspår från HNJ :s bangård till Strandområdet för en beräknad kostnad av 47,000 kr. Det var ett olyckligt beslut och blev en orimligt kostsam affär för staden, varom längre fram skall berättas.

Spår som förskräckte

Den 24 januari 1918 fick Jönköpings DK, vars ordförande då var häradshövding G. Lindman, av kronofogde G. Andrén i stadsfullmäktige en ordentlig överhaling för att kammaren grovt misskött anläggningen av ett förbindelsespår från H. N. J. till slakteriet på Strandområdet. I Juli 1915 hade kostnaden av byggnadschefen beräknats till c:a 47,000 kr., men hösten 1917 avgav byggnadschefen ett nytt kostnadsförslag på c:a 207,000 kr. - och ändå var större delen av arbetet redan utfört! Allehanda och Jönköping i övrigt talade om en kommunalskandal av första ordningen.

Den 13 april förevar ånyo i stadsfullmäktige det eländiga spåret till Strandområdet, som staden och den dåtida DK-ordföranden häradshövding Lindman fått på halsen. Halmstad-Nässjö järnvägsbolag släppte inte efter 1 millimeter på stadens kanske något vårdslösa utfästelser, och DK såg sig nu "nödd och tvungen" att begära ytterligare 135,000 kr. till den 600 meter långa spårstumpen. Skattebetalarna suckade och en del talade om skandal. Ännu djupare skulle de ha suckat, om de kunnat ana, att kostnadssumman 1921 skulle vara uppe i en halv miljon!



Banvaktstugan vid Jordbron. Här börjar Slakthusspåret, det som viker av åt vänster.
Foto: Bengt Spade. Bilden är tagen från Munksjö industriområde.



Banvaktstugan vid Jordbron.

Foto: Bengt Spade. Daterat 4/2 -68. Bilden är tagen från Munksjö industriområde.

Det eländiga spårbygget på Strandområdet till slakteriet tycktes inte vilja upphöra att plåga stadsfullmäktige. Den 16 februari 1920 var saken åter före, föranledd av en interpellation av direktör H. Karnell. Kostnaderna för det 600 meter långa spåret hade redan överskridit 300,000 kr. Nu var järnvägsanläggningen äntligen färdig, men den trafikerades inte! DK:s ordförande kronofogden Andrén upplyste, att det ytterligare behövdes ett stickspår för 50-60,000 kr. I debatten fälldes orden "en skandal som övergår alla andra". Herr Andrén - som ej var DK-ordförande då avtalet om spåret träffades - replikerade, att den största skandalen var att Jönköping inlåtit sig på denna affär. Den 16 mars anslog stadsfullmäktige ytterligare 52,000 kr. till anläggningen, varigenom kostnadssumman kom upp i bortåt 365,000. Men skrämmd av vad som förut inträffat i ärendet, vägrade skattebetalaren tro, att det var slut härmed. Ty Allehanda berättade, att det kostbara spåret faktiskt gungade, då man beträdde dess osäkra bank.

Kommunalt sorgespel med "happy end"

Plötsligt tycktes dock alla bekymmer bortblåsta på ett utomordentligt lyckligt sätt. Fredagen den 1 april innehöll Allehanda på sin 4:e sida porträtt av en medelålders man med trevligt utseende under rubriken "Stor donation till Jönköping", Porträttet föreställde en mr C. Swanson från Duluth i Texas

barnfödd i Jönköping, som i unga år utvandrat till USA och där förtjänat en stor förmögenhet på järnvägsbyggande. Allehanda kunde nu meddela, att mr Swanson, ingalunda glömmande sin födelsestad till densamma donerat ett betydande belopp. Han hade, skriver han i donationsbrevet, flitigt studerat Jönköpingspressen och därigenom fått en livlig föreställning om de dryga kostnader, som äro förenade med järnvägsbyggande i den småländska sumpterrängen. För att underlätta fullbordandet av en trafikled, som förefallit honom vara av stor betydelse för staden, har han föreskrivit, att en betydlig del av donationen skall användas till färdigställande av spåranläggningen på Strandområdet, och har donator därvid satt som villkor, att ett dubbelspår skall utläggas parallellt med det redan förefintliga. Vidare att hela anläggningen skall överbyggas med en hall av järn och glas, i vilken ordentliga semaforer skola uppsättas, varjämte en stationsinspektor skall anställas i vardera änden. För ändamålet har mr Swanson donerat sammanlagt 13 miljoner dollars. Men, hette det i Allehandas redogörelse för donationsurkunden, "för den händelse donationen inte skulle räcka till för ändamålet, har mr Swanson välvilligt utlovat att ställa ytterligare något dollars till förfogande. Heder åt en sådan donator!"

Aprilskämt?

Maskinsättaren hos Smålands Allehanda Tor Ekeröth berättade i en minnesartikel i tidningen, att han samma dag nyheten om mr Swansons donation publicerades träffat en äldre fröken, som uttryckt sin glädje över den frikostiga gåvan. Då Ekeröth drog en smula på mun, undrade damen, om det kanske inte var sant,

och när Ekeröth förklarat saken, blev hon arg och undrade, om inte dylikt ljugande borde åtalas. Vartill Ekeröth svarade, att det som tidningsredaktörerna skriver den 1 april nog inte lönar sig att åtala. Så lyckligt slutade, åtminstone tills vidare, detta kommunala sorgespel

Happy end i verkligheten?

Spåret blev till slut färdigt och trafikerades. Beträffande slutnotan så kanske den idag inte anses vara så hög. Om det hela slutade på en halv miljon så motsvaras det i dagens penningvärde av drygt 9 miljoner kronor, (inte dollars som den välvillige amerikanen utlovade). Det blir ett meterpris av cirka 15000 kr. Hur mycket kostar det idag?

Starten av JLS

I november 1934 övertog den nybildade Jönköpings Läns Slakteriförening svinslakteriet. JLS

tyckte att det var på mycket förmånliga villkor. Föreningen mötte från början starkt motstånd från privatslaktarna som på olika sätt försökte motarbeta bondekooperationen. Men JLS i Jönköping växte och det blev en ny fin kontorsbyggnad på 40-talet som fortfarande finns kvar.

Men Rationaliseringarnas tid kom och Jönköpingsanläggningen ansågs för liten. Verksamheten flyttades till Sävsjö. I många år har anläggningen väntat på en ny verksamhet och nu finns det planer på att skapa ett småföretagscentrum på området.

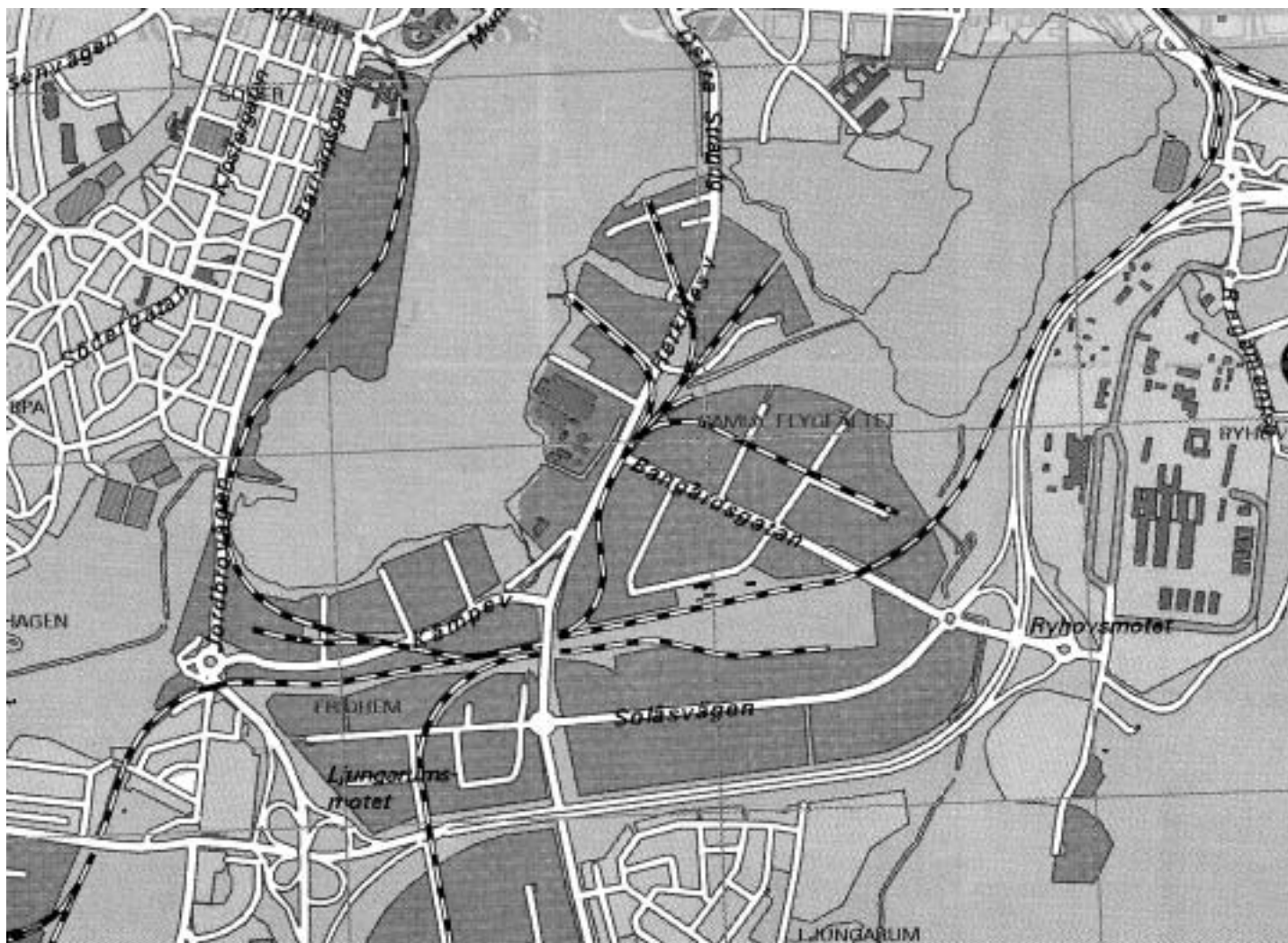


Kontorsbyggnaden i Jönköping.



JLS industriområde. Järnvägsvagnen har beteckningen HNJ 1448. Den här delen av slakthusspåret finns inte längre kvar.

Vad finns kvar idag av slakthusspåret och övriga industrispår?



Detalj av turistkarta utgiven av Jönköpings kommun. HNJ-spåret går numera över Solåsen och godsbangården. Slakthusspåret är också förbundet med godsbangården. De flesta av industrispåren är inte längre trafikerade. Den del av slakthusspåret som gick in på svinslakteriets område är idag uppriven. Längst upp till höger går HNJ-spåret ihop med SJ:s spår på linjen Nässjö-Falköping vid det så kallade valvet där JGJ passerade under SJ:s spår. Till vänster upptill syns rester av HNJ-spåret som tidigare gick fram till stationen Jönköpings Hamn, men som numera slutar inne på Munksjö industriområde. Inne på Munksjö område liksom på godsbangården finns ett antal stickspår som inte finns med på kartan.

En del av slakthusspåret ligger alltså kvar, men vem vet hur länge. Passa på att bese det innan det är för sent. Den 8/9 kan ni följa med på JSBS promenad utefter spåret. Se under aktiviteter för närmare upplysningar om tid och plats.

Källor:

SMÅLANDS ALLEHANDA 1879 - 1949, EN JÖNKÖPINGSKRÖNIKA
Sammanställd av redaktör ERNST GREÉN

Trädet vi planterade. Jubileumsskrift Jönköpings läns slakteriförening, JLS, 10 år 1944

Bengt Spades bilder är utlånade av Per Ljungberg och publiceras med tillstånd av fotografen.

JSBS resor och aktiviteter

Bengt Landgren

Lördagen den 15 maj 2004 kördes Tunga Rallyt i Göteborg.

Magnus Knutsson deltog med 2 st fd SJbussar. Scania Vabis nr 408 samt nyförvärvade SJ 616. Magnus har deltagit i många veteranbilsträffar både i Sverige och i utlandet.

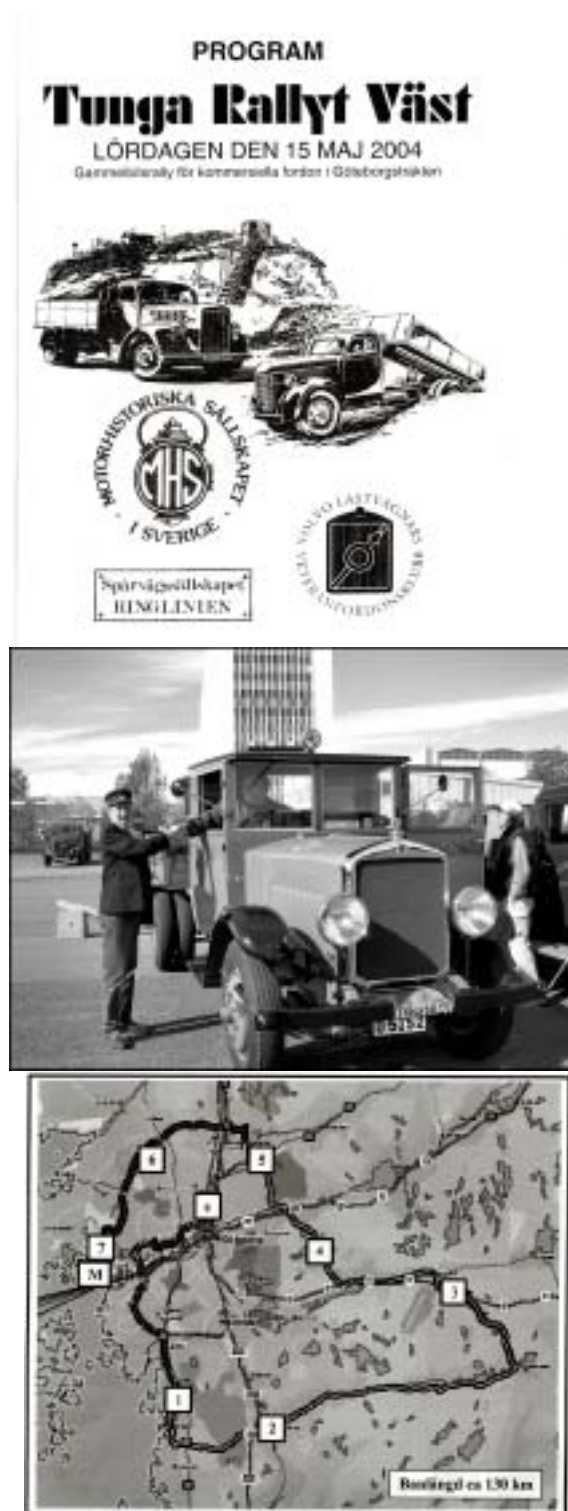
Den här gången var Göteborgsrallyt som arrangerades av Motorhistoriska Sällskapet tillsammans med Spårvägssällskapet Ringlinjen och Volvo Lastvagnars Veteranfordonsklubb utlyst i JSBS:s aktiviteter och en del medlemmar i vår förening hade anmält sitt intresse att följa med. Sammanlagt deltog 18 personer som samlats hos Magnus Knutsson på Hedenstorp för avresa till Göteborg.

Magnus körde Hägglundsbussen SJ 616 och den andra Katrineholmsbussen körde Hans Fredriksson. Bussarna är av samma chassie och motortyp, det är bara karossen om är olika.

Vi anlände till Scania Bilar i Backa på Hisingen i god tid innan första start kl 09.00 och nu blev det tillfälle att bese alla fordonen samt att intaga fika med bröd.

Till start hade anmält 103 fordon av varierande slag, lastbilar och bussar från olika tidsepokar. Banan som skall köras är ca 13 mil lång med kontrollstationer under färden med kluriga frågor och en del manöverprov.

Från startplatsen på Hisingen gick sedan färden väster ut och genom Lundbytunneln-Västra Leden och efter Frölundamotet mot Askim och därefter mindre vägar i naturskön trakt nära havet mot Lindome. Vackra sjöar vid Inseros och delvis in i Marks kommun sedan mot Härryda- Landvetter centrum mott Öjersjö och Partille-Hjällbo åter ut på Hisingen till slutmål vid Volvo museet på Arendal.



Nu blev det åter tillfälle att bese fordonen när de anlände vid 13 tiden. Sedan var det dags för middag på restaurangen och vid 16 tiden var det prisutdelning till Kategori: Fint fordon, vandringspris och högsta poäng på frågorna.

Efter avslutningen gick hemfärden till respektive hemorter. Deltagare med fordon från både norra och södra Sverige och från Norge.

Vid 19.30 tiden var vi åter hemma vid Hedenstorp efter en trevlig och intressant dag.



Volvobuss 1954



Volvo B513 årsmodell 1948. Första bussen med lättmetallkaross från Höglund & Co Säftele



Volvo Lastvagnar Veteranfordonsklubb ställde upp med denna Volvo LV 1 från 1928



Scania Vabis B63 Special 1954



Förarna Magnus Knutsson och Hans Fredriksson på Volvomuseet efter ett genomfört 13 mils rally runt Göteborg.



Scania Vabis B71 1957



Artikelförfattaren vid kontroll nr 4, Öjersjö Brandstation

Bussutflykten den 22/5 till Turba mosse och Spexeryds gruva

Reserapport av Lars Fältskog, Astrid Skaar och Hans Fredriksson (foto och redigering)

Det var osäkert in i det sista hur många som skulle ställa upp. Vi hade konkurrens av det årliga jippet Kalajs och dessutom var det veteranrally med tunga fordon som startade i Skillingaryd. Eftersom vi hade annonserat vår aktivitet som en bussutflykt så ville vi förstås gärna utföra den så. Det blir en större samhörighet när man åker tillsammans i en buss än om man åker uppdelade i bilar. Genom ett vänligt tillmötesgående från Magnus Knutsson så löste det sig så att vi kunde åka med en gul/orangefärgad före detta SJ-buss, en Scania från 1966.

Vi blev totalt 15 personer inklusive Hans Fredriksson som ställde upp som förare. Reseledare var Karl-Åke Claeson. Ledarhunden Tobbe var också med på resan..

Varför hade vi valt en mosse och en gruva som resmål? Jo mossen har haft en linbana och en liten 600 mm bana medan gruvan haft "riktig" järnvägsdrift. Även om det ligger lite utanför vad som kanske ryms i "lokaltrafik" som JSBS sysslar med så är det tekniskt intressant.

Första anhalten blev Rogberga hembygdsgård, där Astrid Skaar och riksspelman Tage Johansson mötte upp för att ge en information om verksamheten vid Turba mosse och visa en modell av ett älteverk som senare byggdes i fullskala och användes vid mossen. För den oinvidige så är ett älteverk en anordning som används vid framställning av brännertorv.

Vi åkte vidare ett litet stycke till Ingaryds gård som numera ägs av Svenska Naturskyddsföreningen. Där intog vi kaffe med dopp som Astrid & Co ordnade fram. Efter kaffet visade Astrid bilder från Turba och berättade om verksamheten där. Historien börjar 1886 då Tenhults bönder startade en mosskultur-förening som senare växte och blev till Svenska mosskultur-föreningen med huvudsäte vid Vedtorget i Jönköping och på Flahults försöksgård. Föreningen arbetade främst med utdikning av mossar och andra våtmarker. Så här i backspegeln kan man konstatera att inte alla projekt slog väl ut.

Ett långlivat projekt med rötter i mosskultur-föreningen blev dock den tillverkning av strötorv som startades av det så kallade "Bonnabolaget" i Tenhult.

1890 arrenderade Bonnabolaget 15 tunnland av Åkerby mosse för strötorvstillverkning, en verksamhet som fortsatte i liten skala ända fram till 1950-talet.



Ingaryd har också varit tingsplats inom Tveta härad. Bl a har dom i det s k Attarpsmordet" avkunnats här.

Större blev verksamheten när aktiebolaget Turba år 1895 köpte 75 hektar av mossen och startade Turba AB. Det nya bolaget producerade strötorv, som pressades till balar. Med hjälp av en år 1897 byggd 2,5 km lång linbana transporterades torvbalarna till Tenhults station där de lastades på järnväg för vidare transport.

Turba AB byggde också upp det s.k. älteverket för tillverkning av brännertorv och gjorde försök att framställa torvpulver, ett eldfängt bränsle som ansågs kunna ersätta det importerade kolet. Någon produktion av torvpulver kom aldrig igång. Turbabolaget byggde också upp såg, träullsindustri och smedja. Som mest var omkring 200 personer sysselsatta hos bolaget, många endast säsongsanställda.

1925 brann anläggningen ner till grunden. Efter branden återuppbyggdes ej fabriken. Bonnabolaget köpte hela mossen och satte in pressar och torvrivare i gamla linbanemagasinet, som var så beläget att det skonats från eldens härjningar. Strötorvstillverkningen fortsatte in på 1950-talet. Då var maskinerna nedslitna och även torven började ta slut. Linbanan hade tjänat ut redan på 1930-talet.

När Bonnabolaget upplöstes såldes mossen till fabriksör Erik Fransson, Tenhult. Fransson planerade för skogsväxt på mossen.

På plats i Åkersbyholm som platsen egentligen heter, Turba var bolagsnamnet, kunde vi se de hus som finns kvar. Det är disponentbostaden och kasernen, som arbetarbostäderna kallades. Av linbanan och linbanemagasinet finns bara några stenfundament kvar. Som en liten parentes kan nämnas att Mickelstenen i Tenhult och stenfoten till gamla Smålands Bank i Jönköping kommer härifrån.

Nu gick färden vidare till Spexeryd där vår guide Bernt Ståhl berättade om gruvverksamheten. 1819 upptäcktes manganfyndigheten, av en tillfällighet, i Spexeryd. Gruvdriften kom igång 1827 och fortsatte med vissa avbrott fram till 1952.

1906 anlades en 8 km lång smalspårig järnväg till Tenhults station. Järnvägen var i drift till 1930 då det var meningen att gruvdriften helt skulle upphöra.

På 130 meters nivån gjordes också en kanal med järnväg där vagnar drogs av ett diesellok. Loket togs upp ur gruvan innan den stängdes och såldes som skrot.

Gruvorna är idag vattenfyllda och schakten avspärrade för att förhindra olyckor. Rester av anrikningsverket kan ses från vägen där rangerbangården låg.

Vi tackar Tenhults och Ödestugu hembygdsföreningar för det mycket trevliga sätt som de tog emot och guidade oss.

Detalj från bilden.
Vem är pojken på stegen?



Kan detta vara linbanan från Turba mosse? Bild ur Sven-Olof Svenssons samling.



Tenhults järnvägsstation, 1950-talet. Vykort ur Sven-Olof Svenssons samling.



Bergsten förevisar Turba mosse



Astrid Skaar berättar om verksamheten på Ingaryds gård



Bernt Ståhl berättar gruvverksamheten i Spexeryd

Rupphults by

Lars Fältskog

Den 4 maj 2004 arrangerade Vireda Hembygdsförening ett besök i Rupphults by. Ingemar Karlsson ledde vår utflykt och berättade på ett trevligt sätt om de forna industrierna.

Som mest så fanns det en såg, sammanbyggd med en kvarn, en kraftstation och en kartongfabrik som blev en massa fabrik. Alltsammans är förstået nedlagt men byggnaden för sågen håller nu på att rustas upp. Industrierna tillhörde gårdarna Nynäs och Rupphult som vid den här tiden ägdes av F.G. Sandwall i Jönköping. Kartongfabriken använde sig av slipmetoden för att framställa pappersmassa, vilket gav en kartongpapp som inte var färgbeständig. Kartongfabriken I början av 1890-talet byggdes fabriken om till sulfittfabrik.

Den 13 meter höga kokaren kom per järnväg till Forserum och lastades över på hästvagn med ett extra stödhjulspår. Kusken som tyvärr var ordentligt påverkad av starka drycker bands fast på kuskbocken och så bar det av till Rupphult.

Till allas häpnad så kom ekipaget fram, kanske inte så mycket kuskens som hästarnas förtjänst Kokeriet kom igång med ett kok i veckan. Pappersmassan transporterade med hästskjuts (om det var samma kusk som körde kokaren framgår inte av historien) till Forserum och sedan med tåg vidare till Jönköping.

När JGJ 1999 var klar fram till Bunn så byggdes istället ett litet spår från sulfittfabriken ner till sjön Bunn och massabalarna lastades på pråmar som roddes över sjön fram till Bunn järnvägsstation. Vid vår fortsatta vandring fram mot kraftstationen så hittade vi rälsen från den trallbana som användes. Det blev lite prat om att kanske "återanvända" en del av rälsen, kanske för att lägga tillbaka den på en bit av JGJ:s banvall som nu är i privat ägo.

Sulfittfabriken fick 1905 JGJ:s tillstånd att "färja" godsvagnar över sjön Bunn fram till sulfittfabriken och lastas där. "Färjan" skulle vara en pråm som drogs med motorbåt över sjön och vagnarna skulle dras med hästar upp till fabriken på det befintliga trallspåret som turligt nog hade samma spårvidd som JGJ. Projektet kom emellertid aldrig till utförande. Driften vid sulfittfabriken blev nedlagd 1908.



Rupphults kraftstation som numera inte levererar någon kraft.

Foto: Lars Fältskog

Källor:

Ingemar Karlsson, Björkenäs

Ölmstads Hembygdsförenings årsskrift 1999, Ingvar Törnqvist

Jönköping-Gripenbergs Järnväg, Lennart Welanders

Busstrafiken Jönköping-Huskvarna

Bengt Landgren

Den kommunalägda Busstrafiken Jönköping-Huskvarna började redan år 1932 konkurrera om trafiken mellan de båda städerna med de privata bussägarna.

I ett tidigare nummer av "LÅDAN", nr 1 2000, kunde man läsa om den privata omnibusstrafiken från år 1921 och hur David Widerqvist och Edvin Lundahl började trafikera med deras första buss byggd på ett T-Ford chassi och den fick reg. nr F 880 och var tillåten för 12 passagerare. Några andra busspionjärer hade också fått trafiktillstånd mellan Jönköping-Huskvarna. Senare inköptes mer bussar, bl.a. år 1924 4 st. av märket International gemensamt av delägarna.

På 30-talet insåg man behovet av allt större bussar. Widerqvist och Lundahl inköpte då 3 stora boggiebussar fabrikt Tidaholm med halvt framflyttad förarhytt och några år senare inköptes en Motalabuss.

År 1937 övertogs trafiken helt av det kommunala trafikföretaget TJH. Då tvingades Widerqvist och Lundahl lämna ifrån sig Huskvarnalinjen. Man hade nu kvar linjen Jönköping - Mullsjö. År 1938 började Walter Widerqvist starta upp stadstrafiken i Värnamo.

Kommunala Huskvarna-bussarna TJH

Med text och bilder från slutet av 30-talet och under 40-talet berättas här om de bussar som då gick i trafik. Några bussar lär ha blivit förstörda vid en brand i bussgaraget i Huskvarna.

Vi pojkar beundrade de rödbruna Huskvarna-bussarna som efter den tidens mått var stora med två dörrar, en fram och en bak, det var inte så vanligt med dubbla dörrar på bussarna då.

Vid de olika trafikföretagen fanns vid denna tid många mindre bensindrivna bussar av torpedmodell men det fanns också några bussföretag som hade några större bussar av bulldoggstyp, bl.a. Lyde'ns Grännabussar samt boggieförsedd Tidaholmare.

Mycket folk åkte med Huskvarnabussarna med stiltigt uniformerade förare och konduktörer. Bilar var på 30 och 40 talet inte var mans egendom, det var bussresande som gällde för de flesta och man tyckte nog att det kändes lite märkvärdigt fint när man fick följa med föräldrarna för att hälsa på släktingar i Huskvarna och åka med dessa stora bussar.

Varje 20 minut avgick Huskvarnabussarna från Järnvägstorget i Jönköping i regel 2 bussar, linje (S) till Huskvarna söder och linje (E), förstärkningsbuss till Esplanaden i Huskvarna.

Med sina stora pendlande körriktningsvisare kunde man se när de körde över Svängbron och rundade Hotellplan för vidare färd på Norra Strandgatan - Ö. Storgatan - Huskvarnavägen - Vättersnäs - Huskvarna.

TJH hade egna hållplatser inom Jönköping stad och snabbt gick det då att resa, inte som nu stopp vid lokala hållplatser eller kringelvägar. Det var också noga med att trafiktillstånden följdes av de olika trafikföretagen. Som t.ex. Huskvarnabussarna var inte upplåtna för lokalt resande inom Jönköping stad. Vid resa till Jönköping fick ingen påstigning ske från hållplats Österängen (nu Kinnarps Arena) och i motsatt riktning ingen avstigning förrän efter Österängen. Lokalt resande i Jönköping skulle ske med spårvagn och stadstrafiken.

Varje trafikföretag hade sitt biljettsystem och taxa, någon samordning blev det inte förrän efter Kommunsammanslagningen på 70-talet då Kommuntaxa infördes med ett enhetligt biljettsystem med giltig övergång till olika linjer. Senare när Länstrafik bildades i Sverige infördes Länstrafikstaxa med enhetligt biljettsystem inom Jönköpings Län.



Stora och eleganta var de 4 Scania-Vabis med Hesselmanmotorer som kom till TJH, F5821, F5822, 823 och F 5825. Årsmodell 1935.



Volvo Hesselman årsmodell 1935 med en dörr, F 5824. Övertogs 1939 av Jönköpings kommunala affärsverk och gick på Mariebo och Råslättslinjen, inv.nr 8. Den slopades och såldes 1952



Tidaholmsbuss årsmodell 1934, F 706. Här lackerad i den färg den hade under den privata tiden, blå överdel, gul underdel och röda fälgar. Denna är den sist tillverkade helbygge som levererades från Tidaholm.



Motalabussen F 6992 försedd med gengas under krigsåren. Mer om Motala Verkstads tillverkade bussar kan Du läsa om på särskild sida.

Huskvarnabussarna TJH tillhörde Jönköpings Kommunala Affärsverk. Chef var Rudolf Linse vid Jönköpings Spårvägar. TJH hade också en egen styrelse som bl.a bestämde om inköp av bussar.

1933-1939.

Bussar TJH	Fabrikat	Kaross	Årsmodell
F 3340	Scania-Vabis	Sv.Maskin	1933
F 5824	Volvo		1935 x)
F 5821	Scania-Vabis	Hägglund	1935
F 5822	Scania-Vabis	Hägglund	1935
F 5823	Scania-Vabis	Hägglund	1935
F 5825	Scania-Vabis	Hägglund	1935

F 5626	Scania-Vabis	Hägglund	1936
F 7915	Scania-Vabis	Hägglund	1937 xx)
F 8928	Scania-Vabis	Hägglund	1938 xx)
F 8929?	Scania-Vabis	Hägglund	1938 xx)
F 10230	Scania-Vabis	Hägglund	1939

samt 2 st. passagerarsläpvnagar fabrikat Mohlin.

x) F 5824 Volvo Hesselman övertogs av Jönköpings Kommunala affärsverk och trafikerade stadslinjerna i Jönköping, Mariebo och Råslätt

xx) Dessa bussar blev omkarosserade och gick i trafik på 50-talet

F 7915 fick en Sjöflekakaross

F 8928 fick en Skänningekaross

F 5823 fick en Skänningekaross. Blev 1959 nr 7 i Jönköpings Stadstrafik och lackerades blå

F 8929 fick en ASJ kaross.

Övriga bussar slopades när man fick nya bussar från 1948 och senare.

Övertagna bussar från den Privata busstrafiken Jönköping-Huskvarna

F 898	Tidaholm		1931
F 4589	Tidaholm		1931
F 706	Tidaholm		1934
F 6992	Motala Verkstad	Kaross: Waggeryd.	1936

Under krigsåren 1939-1945 gick samtliga dessa bussar med gengas. Det var en besvärlig tid med brist på olja och däck, inskränkningar fick göras i trafiken. Under en tid kördes endast mellan Huskvarna-Rosenlund med övergång till spårvagn till Jönköpings centrum.

Inget nytt under solen förrän efter freden 1945.

När busstillverkningen kom igång var leveranstiderna långa då alla bussföretag ville köpa nya bussar.

Till TJH kom det nya bussar först år 1948.

I ett kommande reportage fortsätter vi med de nya busstyper som kom till TJH.

Bilder: Magnus Knutssons samlingar

Motalabussen före sin tid.

Bengt Landgren

Vid Motala Verkstad tillverkades lok och fartyg. Även då det gäller landsvägstransporter har företaget varit banbrytande.

År 1933 föddes Motalabussen, Sveriges första buss med motorn placerad mellan fram och bakaxeln och ett avancerat chassie med hjulbas (d.v.s. stänkskärmar i rostfritt stål). Ingångs-dörren framför framaxeln vilket inte var vanligt vid denna tiden men precis som dagens bussar är byggda.

Motorn placerad stående vid höger sida c:a 1,5 meter bakom framaxeln. Motorhuven utgjordes av två rygg mot rygg monterade dubbelsäten. Motorn stal ej någon nyttig plats. Eftersom stora ytor såväl nedåt som i högra karosserisidan lämnades öppna för kylluft och ljudavlopp blev motorns ljudisolering från vagnen avsevärt effektivare än som fallet med de konventionella frontmotorerna.

Den första serien bussar, ett exemplar till Värmland utrustad med den förnämliga raka 8 cylindriga Chyslermotorn på 110 hk.

Några bussar fick en Reomotor med samma effekt som Chyslern. Man frångick sedan bensinmotorn och introducerade dieselmotorn i Sverige. Inledning blev en Amerikansk Hercules diesel. Dieseln var något nytt och 120 hk var en hög effekt på 30-talet. Till en början var köparna lite skeptiska till det nya med diesel.

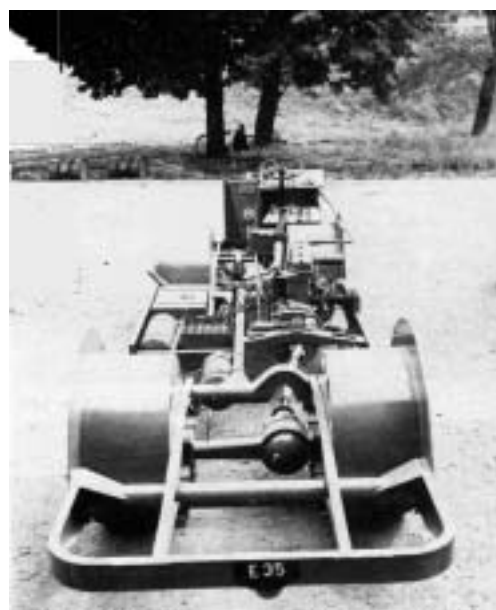
Man beslöt sedan insätta en något mindre motor. Dieseln hemland är ju Tyskland och valet föll för Mercedes Benz.

Motala Verkstad övertog generalagenturen för Skandinavien beträffande MB typ OM 67, en rak sexa om 95 hk vid 2000 varv/min.

Detta var ett lyckat val. Nöjda kunder gjorde efterbeställningar och en kund köpte 19 vagnar på en gång.

Tyvärr lämnade busstillverkningen vid Motalafabriken mycket övrigt att önska ifråga om det ekonomiska utbytet. Då 60 vagnar hade byggts nedlades tillverkningen såsom mindre lönsam år 1938.

Källa: Årsskrift Motala Musie och Hembygdsförening 1983.



Ovan: Motala buss med kaross av Verkstadens egna tillverkning. Till höger: Chassiet till Motalabussen. Ramkonstruktionen och motorns placering. OBS: den förskjutna differentialen

En buss levererades till Trafik AB Jönköping-Gränna Ödeshög, JGÖ, och flera bussar levererades i omgångar till VBHJ, Varberg-Borås-Herrljunga järnväg. Fler bussar sålda till olika bussföretag



Motalabuss till Bergslagsjärnvägarna BJ. Denna buss för linjen: Karlstad-Nor-Säffle-Åmål



Huskvarnas Motala buss försedd med förlängt chassie. Vaggerydskaross och Mercedes Dieselmotor.



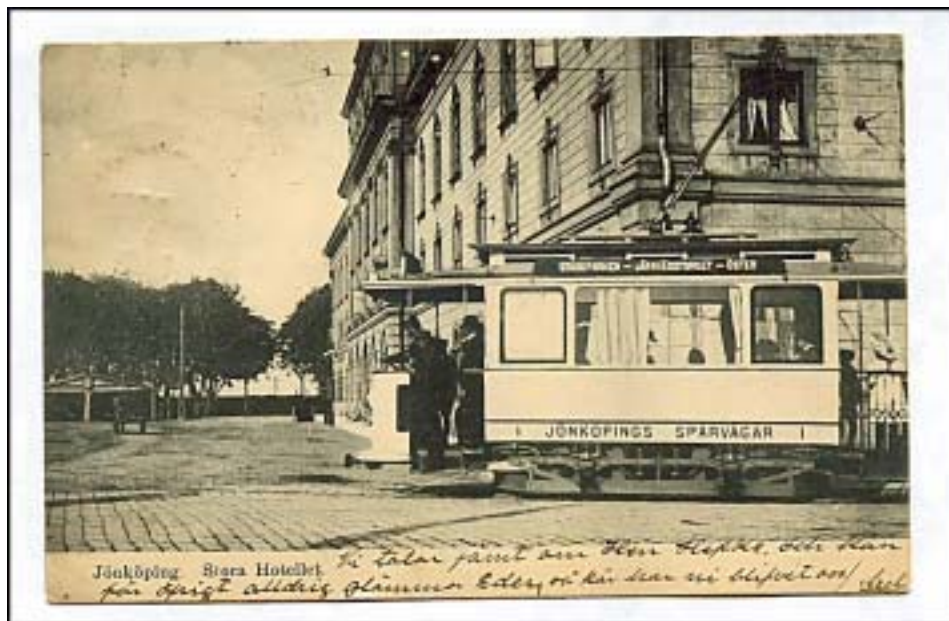
16 st. stadsbussar till Malmö Spårvägar. Katrineholmskaross och Mercedes Dieselmotor

Vykortet

Vår medlem Allan Nileskär i Skåne har insänt till Lådan dessa vykort på Jönköpingsvagnar. Kortet är kolorerade.

För åldersbestämning kan man utgå från att spårvägstrafiken startade 1907 och plattformarna började byggas in från 1910.

Spårvagn nr 1 vid Hotellplan



Spårvagn nr 8 "Östra Allen".

I bakgrunden syns tornet av Östra skolan. Östra Storgatan från "undergången" och fram till Vedtorget var vid denna tid en allégata. Norra Strandgatan var fortfarande inte framdragen till Östra Storgatan.

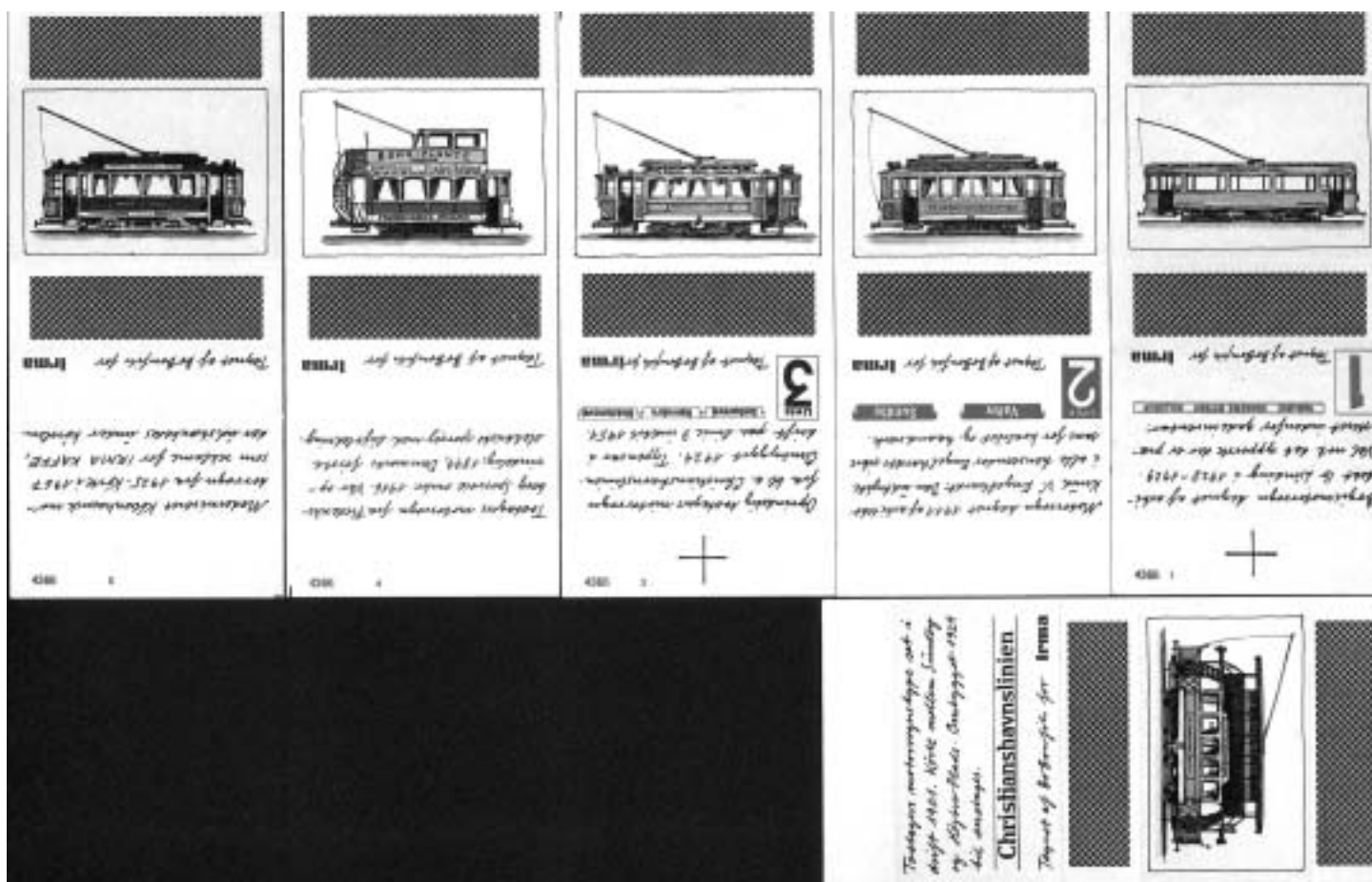


Mötande spårvagnar vid Hovrättstorget.



Gåvor

Från Rune Bunnfors har vi fått tändsticksaskomslag med spårvagnsmotiv från Köpenhamns spårvägar.



Radiomuseet i Jönköping

har en separatutställning om mobiltelefonins utveckling under 50 år. Från klumpar som vägde 40 kilo till dagens apparater under 100 gram och med inbyggd kamera.

Förutom mobiltelefoner finns naturligtvis hela den ordinarie utställningen med radio och teveapparater, fonografer med mera.

Museet ligger på Tändsticksområdet och är öppet tisdag till fredag 10-17 och lördag 10-13. Inträdet kostar 20kr.

Bildfrågan

Bengt Landgren

Rätt svar på bildfrågan i Lådan nr 2 2004

De först rätt inkomna svaren från:

1. Olof Knutsson Sälggatan 39,
554 56 JÖNKÖPING

2 Rune Fredriksson Strömsholmsgatan 13,
553 39 JÖNKÖPING

3. Leopold Almgren Ö Storgatan 134,
554 52 JÖNKÖPING

Svar: Bilden är spegelvänd.

År 1951 var det vänstertrafik. Dörren på JGÖ bussen skulle varit på denna sida.



Bild: Holger Stahl

Sista sidans bilder

Hans Fredriksson

Kommer från Team Knutssons resa till 1. Historisches Omnibus Europatreffen. Som arrangerades av herrarna Konrad Auwärter, Eberhard Layher och Reiner Mörch den 22-25 april i Speyer.

99 st bussar deltog och träffen bestod av besök på teknikmuseerna i Speyer och Sinsheim. Museerna som tillhör de största avseende teknik. Innehåller flygplan, båtar, fordon av alla slag, vapen och tåg.

Denna resa som ej arrangeras av JSBS genererar ändå till ett ökat medlemsantal till JSBS.

Bilderna under grupp bilden från vänster till höger:

Magirus-Deutz, 1954 med sin sexcylindriga luftkylda dieselmotor. Magnus bussar ansvarade för transferresorna. Schweiziska Saurer 1951 med Ramseier & Jenzer kaross.

Inställd resa

Bengt Landgren

Resan till Malmslätt och Gamla Linköping den 17 april fick tyvärr ställas pga för få deltagare.

Våra aktiviteter finns införda i Lådan men kanske faller i glömska.

Därför rekommenderas att Ni gör en minnesanteckning i Era fickalmanackor.

Ansvariga för våra resor lägger ned mycket tid med planeringen för arrangemangen.

Anmälan görs i god tid, se sista anmälningsdag.



Bild: Leif Carlsson

Saurer 1949. Günther Schwankes Mercedes 1950.

Utflykt från Speyer till Sinsheim.

Magnus Knutsons Scanior. Hägglund under en jumbojet och Katrineholmaren under världens största propellerplan Anatonov.

FBW. 1950 schweizisk postbuss med dörren till höger. Bristol RELH, 1969. Ägare Steve Graham arbetar som trafikledare på ARRIVA i Liverpool. Bussing-NAG, 1938. Denna buss har gjort lång tjänst i Dresden och Görlitz. Togs ur linjetrafik 1961 och användes sedan som övningsvagn på körskola fram till 1974.

Om inget annat anges så ingår fotografierna min samling.

Aktiviteter 2004

Andra halvåret:

LÖ 28/8. Bussresa till Tidaholm. Besök på Tidaholms museum. Ansvarig: Karl-Åke Claeson, tel 036-137481, som också lämnar ytterligare upplysningar om resan. Anmälan önskas omgående (efter Lådans utgivning). Avresa från A6 parkering kl 8:30

Ons 8/9. Promenad utefter det så kallade slakthusspåret som berättats om i denna Lådan. Samling vid före detta JLS på Kämpevägen. För de som utnyttjar Länstrafiken så finns en hållplats vid Jordbron varifrån man kan välja att gå Kämpevägen eller gångvägen utefter Munksjön. Ingen föranmälan. Ansvarig: Sven-Olof Svensson, tel 036-174652

Lördag 2/10. Bokloppis på Bibblan kl 11-16. Repris från förra året och ett inslag i kulturdagnatt som arrangeras av Kultur Jönköping. JSBS medverkar under förutsättning att vi får ett bord. Böcker och tidskrifter kan lämnas till ansvarig: Sven-Olof Svensson, tel 036-174652

Måndag 4/10. (OBS! ändrad datum). Filmvisning på Focus (biblioteket). Den så kallade rivningsfilmen med inslag om Jönköpings spårvagnar visas i ett samarrangemang mellan Stadsarkivet, Jönköpings Genealogiska Förening och JSBS. OBS! Endast för medlemmar i föreningarna och antalet platser är begränsat. Föranmälan till Lars, tel 036-175124 eller e-post: jsbs@telia.com
Platserna fördelas efterhand som anmälningar kommer in.

Onsdag 6/10. Föreningsmöte Filatelistföreningens lokal kl 18. Film, bilder och fika med eftersnack som vanligt.

Lördag 13/11. Arkivens dag. Samarrangemang med Stadsarkivet. (Plats troligen Biblioteket eller Museet, fastställs troligen vid möte i slutet av juni)

Onsdag 17/11. Föreningsmöte Filatelistföreningens lokal kl 18. Film, bilder och fika med eftersnack som vanligt.

I samarbete med



Medlemsnytt

Vi har fortfarande två familjemedlemskap utan avsändare som vi inte lyckats spåra och som inte kommer att få detta nummer av Lådan. Risken är att det är fråga om helt nya medlemmar som inte kunnat registreras. Känner ni någon som betalat in medlemsavgiften men inte fått Lådan så kan det vara en av dessa anonyma.

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna:

Spårvägmuseet
Göran Klüwert
Nils Forsberg
Jan E. Ekström

Stockholm
Jönköping
Aneby
Skyttorp

Sten Jaginder
Bengt Johansson
Kenneth & Ulla-Britt Palmberg

Tranås
Huskvarna
Lekeryd

JSBS har nu 185 kända medlemmar plus de två anonyma familjemedlemskapen



Foto: Tanja Schaaf



Foto: Leif Carlsson

