



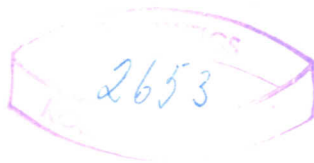
Trafikaktiebolaget
JÖNKÖPING—GRÄNNA—ÖDESHÖG

Trafikaktiebolaget
JÖNKÖPING—GRÄNNA
—ÖDESHÖG

—

*EN ÅTERBLICK VID BOLAGETS
AVVECKLING 1 JULI 1955*

—



Dr. ...
Local ...

GRÄNNA BOKTRYCKERI
GRÄNNA 1955

V
de
sy
bo
35
inc
25
up
st
sif
Et
fra
his
me
A.



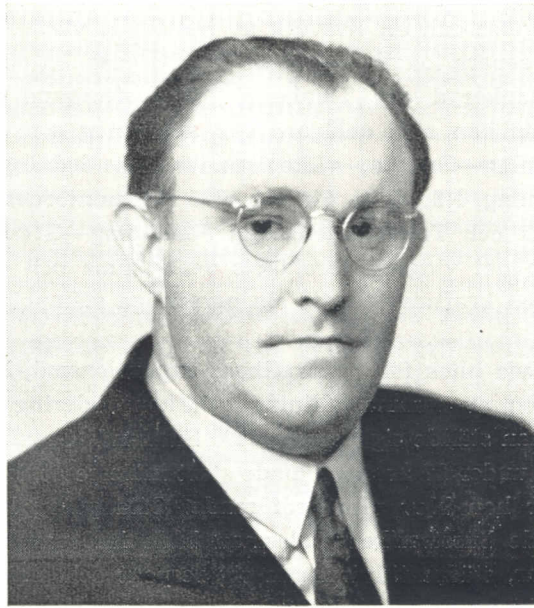
Vid Trafikaktiebolaget Jönköping—Gränna—Ödeshögs avveckling genom att dess verksamhet från den 1 juli 1955 överlåtes till Statens Järnvägar, har det synts styrelsen på sin plats att till trycket befordra en kort återblick på bolagets arbete och busstrafikens utveckling inom dess rāmärken under de nära 35 år, som förflutit sedan den första automobilomnibussen insattes i trafik inom dessa bygder.

En utförlig historik över verksamheten publicerades i samband med bolagets 25-årsjubileum 1945, och därför har det inte ansetts nödvändigt att nu återupprepa i denna lämnade uppgifter. Styrelsen har i stället stannat för att i största korthet teckna konturerna av bolagets utveckling samt lämna en del siffror och andra uppgifter som kan bidra till bilden av trafikens omfattning. Ett större utrymme har lämnats åt händelserna kring busstrafikens första framträdande i grännabygden under 1920-talet, då detta utgör ett kulturhistoriskt betydelsefullt skede i en bygds strävan att vinna bättre förbindelser med omvärlden.

Skriften har på styrelsens uppdrag redigerats av dess ordförande fabrikör A. E. Bolling och styrelsesuppleanten redaktör Tage Grennfelt.

Styrelsen har också genom denna skrift velat bringa ett varmt tack till alla, som under gångna år givit sitt stöd åt bolaget och dess verksamhet. Detta tack riktas i första hand till den kunniga, plikttrogna och ambitiösa personal, som bolaget haft förmånen ha i sin tjänst och vars insats varit av största betydelse.

N
bara
osvil
tören
I
om
med
och
inte
häll
G
han
där
gem
Är
sitts



När direktör Gunnar Lydén avled den 19 september 1953 förlorade inte bara Trafikaktiebolaget Jönköping—Gränna—Ödeshög sin skicklige ledare och osviklige chef, utan hela den svenska busstrafiken en av sina främsta organisatörer och talesmän.

I Gunnar Lydéns livsgärning har ännu en gång återupprepats berättelsen om smålänningen, som från det enkla föräldrahemmet på vägen ut i livet medförde energi, målmedvetenhet och begåvning, men därtill också förmågan och viljan att utnyttja dessa gåvor på ett fruktbringande sätt, så att han inte bara vann personlig framgång utan även gjorde en betydelsefull samhällsinsats.

Gunnar Lydén var född i Skärstad den 12 oktober 1895. Som 19-åring fick han anställning hos firma Hörndahls Bageri i Jönköping som expeditör och där fann Lydén och hans chef Folke Hörndahl snart en levande intressegemenskap i vetgirighet och entusiasm för den nu framträngande motorismen. År 1919 inköpte Hörndahl en Ford-lastbil, vilken försågs med långsgående sittsoffor, och gjorde Lydén till stadens förste "busschaufför" för person-

befordran. Följande år inköptes en ny bil, som försågs med en hel kaross, och därmed var Lydén uppgift som bussman given. 1921 startade han den första reguljära busstrafiken inom Jönköping mellan Klaffbron och Bymarken och lade därmed den första grunden till det miljonföretag, som sedan skulle bli hans stora livsintresse och ett livsverk av bestående värde.

Lydén startade senare lokala busslinjer till Strömsholm och Juneholm samt landslinjer till Bankeryd och Tidaholm, vilka efterhand överläts i andra händer. 1925 knöts han som delägare och snart nog som ensam ägare till busslinjen Jönköping—Gränna, vilken under hans ledning utvecklades till betydande omfattning. När detta företag 1935 sammanfördes med AB Vätterstrandens Biltrafik och Trafikaktiebolaget Jönköping—Gränna—Ödeshög bildades blev Lydén det vidgade företagets verksamme och driftige chef som genom en helgjuten kraftinsats satte sin personliga stämpel på verksamheten och utvecklingen.

Lydén hade en vid blick för busstrafikens expansionsmöjligheter men också för nödvändigheten av sammanhållning och konsolidering inom branschen. Detta gjorde att han ställde sig i spetsen för Smålands Omnibussägareförening såsom ordförande under 27 år och ägnade stort intresse åt Sveriges Omnibussägareförbund, där han blev vice ordförande. Ofta påtog han sig uppgiften såsom den samlade busstrafikens talesman både inför myndigheter och vid avtalsförhandlingar, städse tillvinnande sig respekt och aktning för sin kunskaper och tankeskärpa.

Utmärkande drag för Gunnar Lydén var hans skarpa intellekt, hans klarsyn och öppna blick för framtiden. Han var skicklig organisatör och framstående affärsman. Som arbetsledare var han fordrande men han ställde städse mångdubbelt större krav på sig själv. Han ägde samtidigt förmåga att entusiasmera sina medarbetare, var mån om deras trivsel och ville hos dem skapa fram arbetsglädje.

Fastän stel och kärv på ytan såg Gunnar Lydén gärna längre än de flesta och intresserade sig för människorna han mötte i sin gärning. Detta resulterade i en varm omsorg om de anställda, men också i ett givmilt sinnelag då han mötte behövande och nödställda. Livet igenom var han varmt fäst vid den bygd, där han växt upp, och i hans gärning som ledare för det stora trafikföretaget lyste ofta igenom en strävan att som en bygdens son tjäna hembygden och dess befolkning.

Data kring busstrafiken

- 1919** beslutade Gränna stadsfullmäktige på förslag av borgmästare G. Collander uppdraga åt sitt kommunikationsutskott att undersöka möjligheterna för åstadkommande av reguljär trafikförbindelse Gränna—Brötjemark medels automobilomnibuss. Förslaget resulterade i beslut av stadsfullmäktige i november 1920 att inköpa en automobil för 12.000 kr. för öppnande av trafik i stadens egen regi, ett beslut som dock aldrig blev realiserat.
- 1920** i december utfärdades stiftelseurkund för Aktiebolaget Vätterstrandens Biltrafik med ändamål att bedriva regelbunden automobiltrafik mellan Ödeshög och Brötjemark. Bolaget fick ett aktiekapital på 35.600 kr., varav Gränna stad tecknade 12.000 kr.
- 1921** den 1 oktober öppnade Vätterstrandens Biltrafik busslinjen Gränna—Ödeshög och den 10 december samma år linjen Gränna—Brötjemark. Samma år startade Gunnar Lydén sin första reguljära buss- trafik mellan Klaffbron och Bymarken inom Jönköpings stad.
- 1922** på våren öppnade Axel Gustafsson, Jönköping, direkt busslinje Jönköping—Gränna. Samma år erhöll Ernst Jernell, Huskvarna, tillstånd att trafikera samma linje. Gustafsson överlät efter ett år sin trafik till Gideon Furu, Jönköping.
- 1925** övertog Gunnar Lydén och Theodor Johansson, Jönköping, den av Furu bedrivna trafiken, vilken kort därefter odelat övergick till Lydén.

- 1927 flyttade Vätterstrandens Biltrafik södra ändstationen för sin trafik från Brötjemark till Lyckåsgård.
- 1928 övertog Gunnar Lydén den av Ernst Jernell bedrivna trafiken Jönköping—Gränna, varigenom direktlinjen mellan de båda städerna helt kom under Lydéns ledning.
- 1930 erhöll Gunnar Lydén tillstånd till linjetrafik på följande anslutande sträckor: Kullen—Stackerydsvägen—Skärstads kyrka—Svängen samt Ölmstadsvägen—Gunneryd—Ölmstadsvägen.
- 1933 tillkom linjesträckningen Ölmstadsvägen—Alboga—Ingeryd—Brötjemark, vilken linje indrogs 1940.
- 1934 erhöll Lydén trafik tillstånd å sträckan Lyckås—Edeskvärna.
- 1935 den 1 september nedlades trafiken å järnvägslinjen Jönköping—Gripenberg, vilket föranledde Vätterstrandens Biltrafik att begära utsträckning av sin linje från Lyckåsgård till Jönköping. Efter på länsstyrelsens initiativ förda förhandlingar träffades den 9 augusti avtal mellan Vätterstrandens Biltrafik och Gunnar Lydén om sammanslagning av deras båda företag. Aktiebolagets namn ändrades till Trafikaktiebolaget Jönköping—Gränna—Ödeshög och aktiekapitalet ökades till 90.000 kr. genom att Lydén tecknade aktier med 54.400 kr., motsvarande uppskattade värdet av hans trafikföretag. Sammanslagningen trädde i kraft den 1 september.
- 1936 öppnades linjen Gisebo—Bosgård å gamla järnvägsbanken, vilken linje anslöts till tidigare trafik väster om Landsjön Edeskvärna—Lyckås.
- 1938 förvärvade J.G.Ö. tillstånd att likaledes å gamla järnvägsbanken öppna linjetrafik Ölmstadsvägen—Bunn—Förnäs.

- 1943 övertog J.G.Ö. busstrafiken å sträckorna Jönköping—Tranås, Jönköping—Lekeryd—Ryd och Haurida—Bunn. Redan 1922 hade Albin Plym öppnat trafik Jönköping—Svarttorp, vilken året därefter utökades till Jönköping—Tranås. Trafiken övertogs 1930 av firma Lydén och Ljungqvist samtidigt som trafiktillstånd utverkades för de båda andra linjerna. Linjen Haurida—Bunn nedlades efter några år.
- 1944 inrättades fast busstation i Gränna i den av bolaget föregående år inköpta fastigheten Postiljonen 2.
- 1946 utsträcktes linjen Ölmstadsvägen—Förnäs till Kieryd.
- 1949 utsträcktes linjen Jönköping—Ryd till Aneby.

Trafiken i siffror

	Fordon	Resande	Gods	Vagnkm
1921 ¹⁾	2	1.948	493 kolli	
1925 ²⁾	3	21.530	240.000 kg	
1934 ²⁾	6	36.635	310.500 kg	156.000
1936	14	166.770	845.265 kg	426.789
1939	16	185.299	939.183 kg	474.210
1940	16	167.452	1.053.850 kg	344.570
1943 ³⁾	23	220.337	1.236.383 kg	389.850
1944	22	338.554	1.490.090 kg	516.412
1949	25	440.355	1.815.000 kg	730.000
1954	26	452.841	1.642.000 kg	760.000

¹⁾ Vätterstrandens Biltrafik 1 okt.—31 dec.

²⁾ Avser endast direktlinjen Jönköping—Gränna, uppgifter beträffande Vätterstrandens Biltrafik saknas.

³⁾ Innefattar Tranås-linjen från 1 okt. 1943.



*Styrelsen samlad den 9 juni 1955.
Fr. v. direktör John Roman, trafikchef Eric Johnsson, verkst. dir. fru Greta Lydén,
ordf. fabrikör A. E. Bolling och kamrer Gerhard Allgulin.*

Bolagets ledning

Verkställande direktör.

Järnhandlare C. J. Roman 1921—1931.
Järnhandlare John Roman 1931—1935.
Direktör Gunnar Lydén (1925—) 1935—1953
Fru Greta Lydén 1953—1955.

Ordförande vid bolagsstämmor.

Folkskollärare Gust. Kellner 1921—1949.
Fabrikör A. E. Bolling 1950—1955.

Ordförande i styrelsen.

Fabrikör A. E. Bolling 1921—1955.

Styrelseledamöter.

Fabrikör A. E. Bolling 1921—1955.
Järnhandlare C. J. Roman 1921—1931.
Ingenjör W. Graneli 1921—1924.
Godsägare Oscar Andersson 1921—1937.
Direktör Henning Ekman 1921—1925.
Trafikchef C. Rydén 1925—1953.
Järnhandlare John Roman 1931—1955.
Trafikchef Ivar Johansson 1934—1935.
Direktör Gunnar Lydén 1935—1953.
Järnhandlare Emil Johansson 1937—1944.
Trafikchef Eric Johansson 1944—1955.
Lantbrukskamrer Gerhard Allgulin 1953—1955.
Fru Greta Lydén 1954—1955.

Styrelsesuppleanter.

Trafikchef P. Kock 1921—1922.
Trafikchef G. Holmquist 1921—1922.
Redaktör Sten Söderling 1921—1929.
Trafikchef I. Andersson 1923—1924.
Trafikchef C. Rydén 1923—1924.
Trafikchef J. E. Fagerberg 1925—1930.
Köpman Lars Sjunnesson 1925—1929.
Järnhandlare Emil Johansson 1930—1936.
Järnhandlare John Roman 1930.
Bankdirektör Simon Eklöf 1931—1933.
Trafikchef Ivar Johansson 1931—1933.
Trafikchef Carl Karlsson 1934—1937.
Redaktör Tage Grennfelt 1936—1955.
Advokat Eric Orrenius 1937—1955.
Trafikchef Eric Johnsson 1938—1943.
Landsfiskal Eric Holmstedt 1944—1952.
Köpman Carl A. Gustafsson 1953—1955.

Revisorer.

Apotekare O. Alvin 1921—1923.
Folkskollärare Gust. Kellner 1921—1949.
Bankdirektör G. Aronsson 1924—1930.
Folkskollärare Carl Hjortsberg 1931—1933.
Bankdirektör Simon Eklöf 1934—1955.
Bankdirektör Axel Ekerstam 1950—1955.

Revisorssuppleanter.

Landsfiskal Eric Holmstedt 1921—1934.
Landsfiskal Gust. Engström 1921—1927.
Bankdirektör Simon Eklöf 1928—1930.
Bankdirektör C. A. Svenson 1931—1934.
Bankkamrer Axel Ekerstam 1935—1949.
Bankkamrer Sven Johansson 1935—1937.
Köpman Lennart Norstedt 1938—1955.
Direktör Henrik Söderström 1950—1955.



Trafikbolagets ledning och personal med familjer samlade till Luciafest 1951.



Medaljörer vid jubileet 1945.

Sittande: Einar Hafström, Gustaf Borg, David Johansson.

Stående: Torsten Nyberg, Gerhard Lydén, Ernst Lydén, Erik Carlsson.

I bolagets tjänst

Den närmaste kontakten mellan trafikbolaget och dess trafikanter uppehålls av naturnödvändighet av chaufförer och övrig personal. Företaget har under alla år haft glädjen att ha en yrkesskicklig, plikttrogen och intresserad personal, som varit mån om bolagets bästa men samtidigt sökt på alla sätt tillse att trafiken flutit jämnt och säkert samt att trafikanternas berättigade önskemål blivit uppfyllda. Ett flertal av personalen har blivit trotjänare i bolagets tjänst och äro värda särskild erkänsla och tack för sina betydelsefulla insatser.

Följande personer har mer än 15 år varit i trafikbolagets tjänst:

Trafikföreståndare Olle Boiardt.
Chaufför Gustav Borg.
Chaufför Gunnar Carlsson.
Chaufför Lennart Carlsson.
Chaufför Erik Carlsson.
Chaufför K. G. Eriksson († 1940).
Busstationsföreståndare Einar Hafström.
Chaufför David Johansson.
Chaufför Ingemar Johansson.
Chaufför Knut Johansson.
Kontrollör Gerhard Lydén († 1947).
Chaufför Ernst Lydén.
Expeditionsföreståndare Torsten Nyberg († 1955).
Kontorist Otilia Pettersson.
Chaufför Erik Sandberg.
Chaufför Olof Sjökvist.



Trafikbolagets personal vid avslutningsfesten den 9 juni 1955.

Småstadens kamp för bättre förbindelser

*Ej storhet du vunnit, du Braheska stad,
din glans skymtar fram bakom fjällen.
Du nästan den minsta i städernas rad,
kanhända du blomstrar mot kvällen.
Då rullande vagnar på järnväg du får
och ångvisslan höres i Gränna,
när tåget det kommer och ångbåten går
då får du ditt tackoffer bränna.
Var hälsad du lyckliga Gränna.*

Denna strof, skriven för 80 år sedan av den gamle hantverksmästaren A. F. Hellström under rubriken "Värmorgon på Grännaberget", må stå som ett uttryck för grännabornas strävan och förhoppningar att genom moderna trafikmedel knytas fastare till omlandet och därigenom erhålla ökade möjligheter för bygdens utveckling.

Ångvisslan från lok har låtit vänta på sig, och idag är det väl i stället bilmotorernas melodi och signalhornens toner som satt sin prägel på bygden och blivit uttryck för dessa framtidsvyer. Men innan man kom så långt fördes en energisk kamp under flera årtionden av energiska män med öppen framtidsblick, en kamp som mången gång blev resul-

tatlös därför att staden var liten och bygdens resurser begränsade.

Innan riksdagen hade fattat sitt beslut om byggande av Södra stambanan diskuterades livligt ett förslag om att låta den passera dessa trakter, men märkligt nog var det en bygdens egen talesman som medverkade till att detta förslag skrinlades. Stadens egen riksdagsman, J. G. Granlund, bedrev här en betydande vagnfabrik och inför järnvägsplanerna misstänkte han, att efterfrågan på hans vagnar skulle minska därest transportvägen för lantmännens produkter genom järnvägen skulle förkortas. Han etablerade därför samarbete med Nässjö-riksdagsmannen Peter Jönsson i Träslända och stödde dennes strävan att få järnvägen över Nässjö, vilket som bekant lyckades.

Som ett kuriosum kan nämnas, att när tågtiderna för Västra stambanan Göteborg—Stockholm 1863 annonserades i Gränna Tidning, angavs tiderna där efter Göteborgs horisont. Samtidigt angavs dock tidsskillnaden mellan ett flertal städers tidsangivelser. Göteborgs tid skilde sig sålunda med 24 minuter från Stock-

holms tid, 8 minuter från Jönköpings tid och — 10 minuter från Gränna tid.

FÖR JÄMNT 50 ÅR SEDAN var ett nytt järnvägsprojekt aktuellt i våra bygder, nämligen en sträckning Ödeshög—Gränna—Röttle. Den 17 februari 1905 hölls i Ödeshög ett sammanträde som ansågs vara av stor betydelse och utmynnade i enighet om önskvärdheten att få icke blott den nämnda sträckan till stånd utan att även taga steget fullt ut och åstadkomma förbindelse vid lämplig punkt, förslagsvis Brötjemark, med den vid denna tid tämligen nya järnvägen Jönköping—Gripenberg.

Järnvägssträckan Ödeshög—Röttle var redan kostnadsberäknad till 1,3 milj. kr. Stationen i Gränna skulle t. ex. kosta 25.000 kr., fördelade på stationshus, godsmagasin, ekonomihus, plattform, brunn och hemlighus, det sistnämnda för 500 kr. Järnvägen skulle gå uppe på bergshöjden i huvudsaklig linje med gamla landsvägen Ödeshög—Gränna. Inom Gränna stad hade man tänkt sig att främ- draga järnvägen på förgårdarna utmed Brahegatan för att undvika marklösen.

Hela projektet rann dock ut i sanden, trots att en affärsman i Gränna lovade att inte bara teckna aktier i företaget utan också dessutom till styrelsen betala 3.000 kr. då han fick höra den första järnvägssignalen från Grännas bördiga fält.

NÅGRA ÅR SENARE diskuterades en transitobana från Hälsingborg över Borås, Jönköping, Gränna, Mjölby och Norrköping för att såmedels förbinda Västerhavet och Östersjön. Aktieteckningen gick enel- lertid dåligt och särskilt kommuner-

na i Östergötland var ganska ljumma, ganska förklarligt då man där redan hade järnväg Ödeshög—Vadstena—Linköping och senare fick en förbindelse Mjölby—Hästholmen.

1917—1918 diskuterades för sista gången på allvar järnvägsfrågan i Gränna stadsfullmäktige. Då hade framkommit ett förslag om järnvägsbygge Borås—Jönköping—Sommen, vilket ställde Gränna i skymundan. Här ville man dock inte ge tappt och när stadsingenjör Hj. Carlsson i Strängnäs erbjöd sig att för en kostnad av 600 kr. verkställa undersökning av en anslutande linje Brötjemark — Gränna — Uppgränna togs detta förslag upp i stadsfullmäktige. Efter en motion av A. E. Bolling beslutade stadsfullmäktige anslå 500 kr. för utredningen — att utbetalas först sedan koncessionen beviljats på järnvägen Borås—Sommen och sålunda förutsättning fanns för anslutningsbana till Gränna. I maj 1918 förelåg utredningen om sträckan Brötjemark —Uppgränna klar och stadsfullmäktige beslutade betala densamma, trots att den stipulerande förutsättningen icke var för handen.

EFTER FÖRSTA världskrigets slut började biltrafiken utvecklas och på sina håll insatte man större vagnar, s. k. bilomnibussar, i reguljär trafik, bl. a. i huvudstaden. Borgmästare Gustaf Collander, som allt sedan han kom till Gränna 1912 kraftigt arbetat för främjande av stadens trafikförhållanden, hade ögonen öppna för detta nya trafikmedel och hösten 1919 föreslog han att stadsfullmäktige skulle uppdraga åt sitt kommunikationsutskott, som dittills helt varit inriktat på järnvägsprojekt, att undersöka möjligheterna för åstadkommande av en

reguljär trafikförbindelse Gränna—Brötjemark, eventuellt Ödeshög, med omnibuss.

I MAJ 1920 var kommunikationsutskottet färdigt med sin utredning och denna gick helt i positiv riktning. Utskottet föreslog sålunda, att staden skulle inköpa en kombinerad post-, passagerare- och lastbil av märket Chevrolet för en kostnad av 12.000 kr. och insätta denna i daglig trafik mellan Gränna och Brötjemarks järnvägsstation med två dubbelturer pr dag. Utskottet framhöll, att för en bilförbindelses ordnande måste staden träda emellan både i ena och andra avseendet och höll före, att samhället på samma gång det härutinnan fullgör en plikt mot sina medlemmar, den icke åtager sig något som överstiger dess ekonomiska bärkraft. Utskottet framlade också en driftskalkyl, som visade att företaget borde kunna bli ekonomiskt lönande. Kalkylen upptog följande siffror pr dag räknat:

Utgifter:

En chaufför	10:—
15 l bensin à 90 öre	13:50
Gummislitning	4:—
Reparation	1:—
Olja	1:—
Garage och expedition ..	1:—
Ränta: 6 % å 12.000	1:95
Amortering under sju år	4:70
Bilskatt	0:75
Försäkringspremier	0:50

Kronor 38:40

Inkomster:

Avgift för postbefordran..	10:—
Fem resande à 4 kr.	20:—
500 kg gods à 2 kr.	10:—

Kronor 40:—

Kommunikationsutskottets förslag mottogs inte med någon större en-

tusiasm och innan biltrafikprojektet blev realiserat skulle dess utformning bli avsevärt förändrad. Det var också skilda intressen och uppfattningar som gjorde sig gällande och som man mer eller mindre måste ta hänsyn till. Drätselkammaren ansåg t. ex. att staden hade jämförelsevis goda ångbåtsförbindelser med Jönköping, varför behovet av den nya trafiken var mindre trängande. En annan grupp med A. E. Bolling som främste talesman ansåg att stadens trafikfråga icke löstes enbart med en bussförbindelse med Brötjemark. Det var minst lika viktigt att er-hålla kontakt norrut till Ödeshög, helst som båttrafiken till Vadstena och Hästholmen, som tidigare uppehållits med ett par turer i veckan, numera upphört. En annan grupp, som också hade företrädare i drätselkammaren, ansåg bolagets bärkraft trots gjorda beräkningar vara osäker. Man tvivlade också på möjligheterna att uppehålla busstrafiken vintertid, och upphörde man med den nuvarande postbefordran med hästskjuts kunde Gränna bli ännu mer isolerat än hittills.

Stadsfullmäktige återställde därför ärendet till kommunikationsutskottet med begäran om utredning dels om trafik till Ödeshög, dels om ordnande av posttransporten vintertid om busstrafiken måste inställas. När ärendet återkom till stadsfullmäktige hade utskottet lyckats anskaffa en person, som lovat utföra posttransporten vid sådana tillfällen med en ersättning av 200 kr. pr år plus 15 kr. för varje resa fram och åter till Brötjemark. Huru ofta detta kommer att inträffa är givetvis omöjligt att på förhand beräkna, men man måste lägga märke till att man vid dessa tillfällen inbesparar icke obetydliga utgifter för bensin, gummislitning, olja m. m., skrev utskot-

Daglig biltrafik Brötjemark—Grenna—Ödeshög.

Alla dagar.	Förbindelser.
<p>1:sta turen.</p> <p>Från Grenna *) 6.30 Till Ödeshög 7.45</p>	<p>Tåg från Ödeshög 8.17, ank. till Linköping 11.59, till Mjölby 12.40, till Stockholm 9.10, till Malmö 9.35.</p>
<p>2:dra turen:</p> <p>Från Ödeshög 9.05 Till Grenna 10.30</p>	<p>Tåg till Ödeshög 9.0, afg. från Stockholm 8.45, från Malmö 10.2, från Mjölby 4.56, från Linköping 2.34 (sälunda alla nattåg).</p>
<p>3:dje turen:</p> <p>Från Grenna Till Brötjemark</p> <p>4:de turen:</p> <p>Från Brötjemark Till Grenna</p>	<p style="text-align: center;">Trafiken upptages den 1 November 1921.</p>
<p>5:te turen:</p> <p>Från Grenna 2.0 Till Ödeshög 3.15</p>	<p>Tåg från Ödeshög 3.48, ank. till Linköping 7.35, till Katrineholm 11.40 (i förbindelse med nattåget Stockholm—Göteborg och Kristiania), till Stockholm 7.49, till Malmö 7.34 (i förbindelse med färjan till Sassnitz och hela utlandet).</p>
<p>6:te turen:</p> <p>Från Ödeshög: Helgfria Tisd. och Lörd. 3.40 Månd., Onsd., Torsd., Fred. o. Söndagar 7.45</p>	<p>Tåg till Ödeshög 3.37, afg. från Linköping 12.44, från Stockholm 8.0.</p> <p>Tåg till Ödeshög 7.39, från Linköping 4.15, från Stockholm 8.0, från Malmö 7.45.</p>

*) **OBS.!** Första turen (6.30) *Sön- och Helgdagar* går bilen endast om resa föregående dag betingats till tåg 8.17 från Ödeshög, dit bilen eljest dessa dagar afgår från Grenna kl. 10 f. m.; från Ödeshög alla *Sön- och Helgdagar* kl. 12.15 e. m.

☞ Resande med tåg från Stockholm 8.45 göras uppmärksamma på att tågombyte alla söckendagar sker i *Mjölby* via *Fogelsta*. — *Sön- och Helgdagar* tågombyte i Linköping.

OBS.! Smärre il- och fraktgodsförsändelser mottagas i Bröderna Romans järnhandel, där upplysningar äfven lämnas. *Telefon 17.*

☞ **Bilen stannar vid signal mellan ändstationerna för upptagande af resande.**

Grenna i Oktober 1921.

Styrelsen för A.-B. Vetterstrandens biltrafik.

Grenna Boktryckeri, 1921.

Den första turlistan, utarbetad av dåvarande byråassistenten, numera trafikchefen Eric Johnsson.

tet. Någon utsträckning av trafiken mot Ödeshög var utskottet inte intresserat av, utan hade i stället sökt att genom befintliga båtföretag få till stånd båttrafik till Hästholmen.

Denna gång ställde sig drätselkammaren positiv till utskottets förslag och med 15 röster mot 3 beslutade stadsfullmäktige den 9 nov. 1920 enligt detsamma inköpa en omnibuss och igångsätta trafiken.

Kort förut hade Gränna fått sin första reguljära biltrafik, genom att stadens båda trafikbilägare — O. Johansson och Harry Siebke — den 23 okt. med sina trafikbilar öppnat reguljära turer Gränna—Brötjemark tre dagar i veckan. Avgiften för sträckan var 8 kr. pr person.

GENOM TIDNINGSPRESSEN hade Mellersta Östergötlands Järnvägar fått sin uppmärksamhet riktad på bussplanerna i Gränna och brevlades kontaktat C. J. Roman angående trafikförbindelse mellan Gränna och Ödeshög. Detta föranledde hrr Roman och Bolling att redan dagen efter stadsfullmäktigebeslutet inbjuda köpmän, industriidkare m. fl. till ett sammanträde för dryftande av saken. Vid detta var inte vare sig staden eller järnvägen representerade, varför något beslut inte kunde fattas. Tio dagar senare hölls ett nytt sammanträde i närvaro av bl. a. trafikchef P. Kock och järnvägskontrollör C. Rydén och resultatet av detta blev, att dessa båda herrar jämte hrr Gust. Kellner, Roman och Bolling fick i uppdrag att föra saken vidare.

Nu började det bli oroligt inom ledningen för Vista-bolaget, som uppehöll båttrafiken Gränna—Jönköping, och vid extra bolagsstämma tog man upp frågan om försäljning av en av bolagets ångare, Motala

Express eller Södra Vättern, då styrelsen ansåg det överflödigt med tvenne båtar sedan Gränna och andra orter gått i författning om öppnande av automobiltrafik. Gränna Tidning fann motiveringen för försäljning ohållbar — under senare år hade aldrig mer än en båt varit insatt i trafik på Gränna, medan den andra gått på Hjo. "Frukta för mördande konkurrens från biltrafiken anse vi vara fullkomligt opåkallad. För övrigt bör det ju aldeles påtagligt ligga i Jönköpings intresse att om så behövs stödja trafik å våra och östgötatrakten. Det vore sannerligen icke för mycket begärt. Och vi kunna ej heller uraktlåta frågan: varför skulle biltrafik norrut vara farligare för båttrafiken än den flera gånger planerade järnvägstrafiken".

DEN VID SAMMANTRÄDET i Gränna den 20 nov. tillsatta kommittén handlade raskt. Flera sammanträden hölls och den 19 dec. var man färdig att utfärda stiftelseurkund för "Aktiebolaget Vätterstrandens Biltrafik" med ändamål att "efter inköp av för ändamålet lämpliga automobilfordon anordna regelbunden, yrkesmässig automobiltrafik mellan Gränna stad och Ödeshögs station å Mellersta Östergötlands Järnvägar samt Gränna stad och Brötjemarks station å Jönköping—Gripenbergs järnväg".

Färden till kommitténs sammanträde i Vadstena skildrar Gränna Tidning på följande sätt: "För gränborna var färden av idel angenämaste slag: med Siebkes goda bil en timmes färd till Ödeshög, därifrån direkt till Vadstena i en av vederbörande till disposition ställd bildressin. På väg till möteslokalen en liten orientering i det gamla minnesrika rådhuset. Så samman-



Vätterstrandens Biltrafiks första buss, Garforden, 1921. I bildörren K. G. Eriksson.



Gunnar Lydén med sin första Gränna-buss 1925.

trä
tra
lad
Om
cice
kon
sök
så
till
mie
vän
ka
vuc
fär
Öd
Gr
var
E
ter
jan
nac
köp
ege
att
lop
str

D
ny
akt
elle
mi
re
göt
Gr
ko
för
nik
räl
ko
sk
in
ni
jar
,
sv
vi

trädet med dess vackra vyer om trafikledens upptagande och de uttalade sympatierna för Gränna stad. Omedelbart därpå under ypperligt ciceronskap ett visserligen allt för kort men dock mycket givande besök i den mäktiga klosterkyrkan och så promenad utefter Vätterstranden till Hotell Bellevue, där en finfin middag under särdeles uppmärksamt värdskap intogs och efterföljdes av kaffe, städse med bilfrågan som huvudsakligt samtalsämne. Och hemfärden med ordinarie aftontåget via Ödeshög, men med samma bil till Gränna — allt under 10 timmar tack vare goda kommunikationer.”

Efter förslag av kommittéledamöterna beslutade stadsfullmäktige i januari 1921 upphäva sitt två månader tidigare fattade beslut att inköpa en automobil för öppnande av egen trafik Gränna—Brötjemark och att i stället teckna det anslagna beloppet 12.000 kr. som aktier i Vätterstrandens Biltrafik.

DEN 9 APRIL 1921 hölls konstituerande bolagsstämma med det nya bolaget, varvid konstaterades att aktiekapitalet uppgick till 33.600 kr. eller 3.600 kr. mer än det bestämda minimibeloppet. Större aktietecknare var Gränna stad, Mellersta Östergötlands Järnvägar, Jönköping—Gripenbergs Järnväg och Ödeshögs kommun. Styrelse utsågs och planer för trafiken drogs upp. Tvenne omnibussar skulle inköpas och man räknade med att trafiken skulle komma igång redan den 1 maj. Det skulle dock dröja till den 1 oktober innan så skedde, och Gränna Tidning hälsade då trafiken med följande:

”Länge har det dröjt och många svårigheter har mött företaget, men vi hoppas detta vara ett gott omen

för framtiden, ty genomgångna svårigheter giva ju erfarenheter som kunna och böra komma företaget till nytta och gagn. Förvissade som vi äro på allmänhetens tillfredsställelse över trafikens öppnande uttala vi vår förhoppning på dess framtida utveckling och bestånd. Heder och tack åt männen som stått i bräschen för densamma.”

Den 10 december samma år öppnades även trafiken Gränna—Brötjemark.

Den första bussen som anskaffades var av märket Garford av relativt modernt snitt med stora fönster och bekväm inredning. Den andra, som insattes på traden Gränna—Brötjemark, var en Ford-lastbil med överbyggnad i enkelt utförande. Den hade plats för endast 7 personer samt dessutom godsutrymme. På varje sida fanns endast ett fönster, varför den gjorde en något dystert intryck. När den därtill fördes av Viktor Fong låg smeknamnet ”Fongkärnan” nära till hands.

SÅ HADE GRÄNNA äntligen knutits fastare till yttervärlden genom det moderna trafikmedel, som omnibussarna utgjorde, och man spårade från alla håll tillfredsställelse och framtidsförhoppningar. Bustrafiken var dock något nytt inte bara för allmänheten utan framför allt för de herrar, som med entusiasm och intresse ställt sig i ledningen för företaget. Problem, stora och små, dök efterhand upp. Oftast blev det järnvägarnas representanter i bolagsledningen som med sin större erfarenhet fick råda och leda, och i mångt och mycket sökte man efterfölja järnvägarnas förhållanden. ”Bilen stannar vid signal mellan ändstationerna för upptagande av resande” angavs på turlistan,

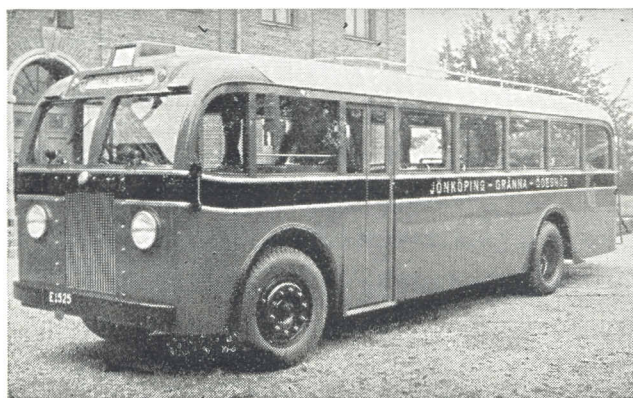
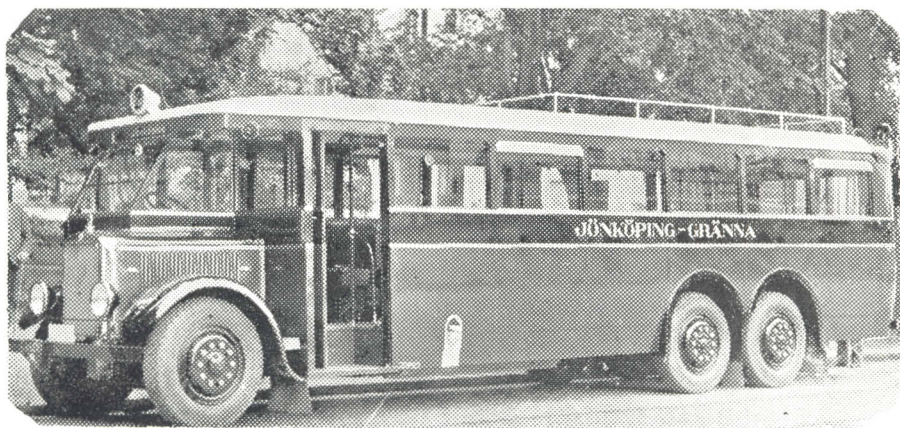
men den som ville stiga på inom Gränna stad måste infinna sig vid torget. Körtiderna möjliggjorde inte allt för täta uppehåll, angavs det. Resande från Gränna skulle också före avfärden köpa biljett i Romans Järnaffär och vid morgonturerna, då affären inte var öppen, fick direktörens privatfönster tjänstgöra som biljettlucka. En framställning från innehavaren av Hotell Brahe att bussarna skulle stanna där för av- och påstigning beviljades dock av styrelsen, men två ledamöter reserverade sig mot beslutet. Förslag att styrelsen skulle ha rätt åka fritt å bolagets bussar för privata ärenden bordlades ett par gånger innan det kunde bifallas. Chaufförerna begärde 14 dagars semester, vilket nedprutades till en vecka, samt fria handskar, vilket dock avslogs och kompensades med en lönehöjning på 25 kr. pr år.

Det dröjde dock inte länge förrän andra och besvärligare problem trädde i förgrunden, i första hand konkurrens från andra företag. Redan sommaren 1922 öppnades en direkt busslinje Jönköping—Gränna, vilket kändes särskilt förargligt därför att förslag om trafikens utsträckning till Jönköping varit uppe vid bolagets start men detta hade fått förfalla, emedan man ansåg det otänkbart att någon skulle kunna köra så långt utan avbrott. Samarbetet med Gripenbergsjärnvägen, som från början ansågs ha stora fördelar, visade sig också binda bolaget på flera sätt, bl. a. ifråga om turlistorna. Morgonturen från Gränna måste t. ex. avgå redan kl. 6.30 för att nå kontakt med tåget i Brötjemark medan direktbussen avgick från Gränna kl. 8, en tid som passade bättre för den som ville in till länsstaden i affärsärenden. 1925 fick bolaget också avbräck i rörelsen genom att busstrafik öpp-

nades Gränna—Tranås och vid ett par tillfällen fick bolaget avvärja andra konkurrensrisker. Mjölby—Hästholmens järnväg begärde sålunda trafikrättigheter Hästholmen—Gränna och hr Karl Karlsson önskade öppna trafik Ödeshög—Duvebo—Gränna.

BOLAGETS EKONOMI blev aldrig lysande. 1926 och 1927 kunde man inte avskriva mer än resp. 372 och 308 kr. på vagnparken och när man 1929 omlade räkenskaperna och bokförde inventarierna till deras verkliga dåvärde måste man balansera en trafikförlust för gångna år på 18.159 kr., vilket innebar att väl halva aktiekapitalet var förbrukat. Några medel till inköp av nya bussar fanns heller inte, och ett försök till nyteckning av aktier gav mycket nedslående resultat. Nya bussar skaffades på så sätt, att dessa inköptes av de båda intresserade järnvägsföretagen, vid ett tillfälle av tre styrelseledamöter och bolagets anställda, och sedan uthyrdes till bolaget.

REDAN TIDIGT stod det klart för bolagets ledning, att förutsättningen för bolagets fortbestånd var inrättande av direktförbindelse med Jönköping och helst bortmanövrering av andra trafikföretag på denna linje. Gång på gång hade styrelsen denna tanke uppe och fattade även konkreta beslut, vilka dock aldrig ledde till resultat. Redan 1923 beslutade bolagsstämman att bolaget skulle söka trafiktillstånd Gränna—Jönköping sedan underhandlingar med Gripenbergsjärnvägen om bättre tågtider strandat. Samma år sökte bolaget med stöd av en inlaga från Smålands och Blekinge handels-



Busstyperna undergick en avsevärd förändring under de första tio åren, vilket dessa vagnar från 1935 och 1936 vittnar om.



En del av J.G.Ö:s vagnpark 1945.

kammare få bort de privata trafiklinjerna Gränna—Jönköping såsom obehövlige. 1925 beslutades söka samarbete med den nye innehavaren av direktlinjen, hr Gunnar Lyden, och 1927 försökte man komma över den av Ernst Jernell bedrivna trafiken på sträckan. Samma år nådde man viss framgång i underhandlingarna med Gripenbergsbanan: busstrafiken utsträcktes till Lyckåsgård och turlistan kunde förbättras. Morgonturen avgick från Gränna först kl. 8.55 och redan 10.34 var man framme vid Jönköpings Östra station. Besväret med ombyte från buss till motorvagn i Lyckåsgård komparerades genom lägre biljettpris. Medan direktlinjen tog 2 kr. för enkel färd och 3:25 för returbiljett Gränna—Jönköping, kunde bolaget erbjuda enkel biljett för 2 kr. med fri återresa samma dag.

Priskriget mellan de båda företagen hade redan tidigare inletts i konkurrensen om postbefordran. Avgiften 12 kr. pr dag sjönk redan 1922 till 10 kr. och 1924 övergick transporten ändå till direktlinjen. Vid det tillfället ansåg styrelsen det vara ren vinst att slippa transporten, då därigenom vissa turer kunde dragas in, men efter något år gjorde man flera resultatlösa försök att återfå posten som stadig kund.

SAMTIDIGT som hård konkurrens pågick mellan de båda bussföretagen, aktualiserades en fråga, där intressena sammanföll. Ändpunkt för samtliga busslinjer var Brahegatan mitt för torget, men utrymmet där var begränsat och särskilt sommartid uppstod svårigheter för den övriga trafiken. Redan i mitten av 1920-talet började man därför diskutera åtgärder av ena eller andra slaget. 1927 motionerade

hr Simon Eklöf i stadsfullmäktige om inflyttning av torgmuren och och 1932 föreslog hr Ivar Ekvall ändring av uppfarterna till torget för att bussarna skulle kunna köra upp på detsamma. Intet blev emellertid åtgjort, och det föranledde magistraten att 1933 komma med ett radikalt beslut: Ändstationer för busslinjerna skulle flyttas till tullarna, för södergåendebussar till Norrtull och för norrgående till Södertull. Fyra meter breda uppställningsplatser skulle ordnas där genom utnyttjande av park- och förgårdsmark. Samtidigt föreskrevs att bussarna fick stå på vissa bestämda platser utmed Brahegatan. Trots protester från både bussägare, drätselkammare och allmänheten gick beslutet i verkställighet, utom beträffande iordningsställande av uppställningsplatserna. I stället lovade stadens myndigheter ta upp busstationsfrågan till radikal lösning. Under de närmaste åren diskuterade man sedan byggande av busstation dels vid Sjögatan, dels under torget i samband med flyttning av torgmuren och dels i nuvarande Braheparken. Det senare alternativet godkändes av stadsfullmäktige, men stoppades genom att staden icke fick låna pengar för dess realiserande.

Det skulle dröja ända till 1943 innan busstationsfrågan blev löst och denna gång utan stadens medverkan. Det var i stället J.G.Ö. som tog saken i egna händer och inköpte fastigheten Brahegatan 72, där samtliga busslinjer fick sin ändpunkt. Torgmurens flyttning genomfördes av staden 1950 utan samband med busstrafiken.

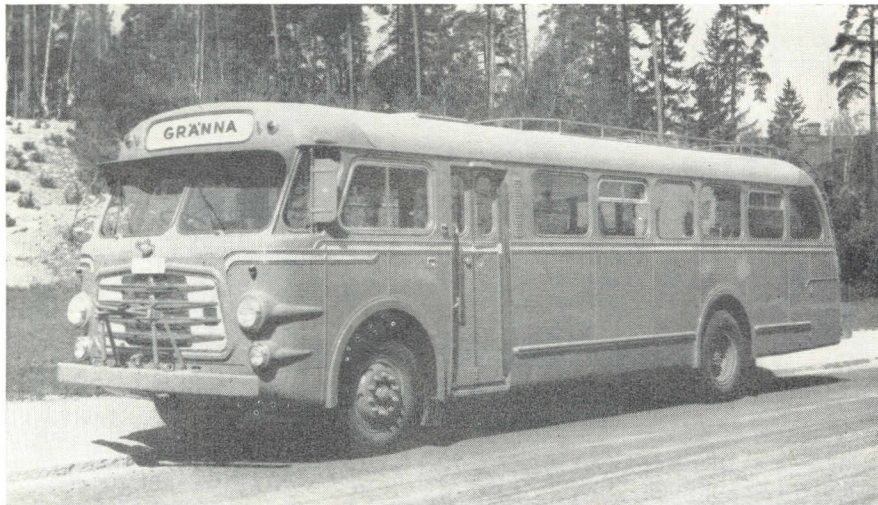
SEDAN TRAFIKEN UTSTRÄCKTS till Lyckåsgård följde ett par relativt goda år för bolaget med vä-

sentligt ökade inkomster och ett gott driftsöverskott, 1931 hela 9.247 kr., men någon stabilisering av ekonomin innebar det inte. Tanken på omläggning av trafiken med direktlinje till Jönköping hölls hela tiden levande och när det mot slutet av 1934 stod klart att Gripenbergsbanan skulle nedläggas måste ett avgörande steg tagas. 1934 medförde för övrigt den största årsförlusten för bolaget, hela 11.173 kr. Denna täcktes dock delvis i räkenskaperna genom att vagnparken skrevs upp från 33.700 kr. till 40.000 kr. När bokslutet skulle göras förelåg nämligen ett anbud på detta belopp.

Inför Gripenbergsbanans nedläggande började tanken på en samordning mellan Vätterstrandens Biltrafik och den då av Gunnar Lydén helt ägda direktlinjen Gränna—Jönköping arbeta sig fram. Hr Lydén gjorde i början av året ett erbjudande till bolaget att övertaga dess rörelse för 40.000 kr. eller ock sälja sin för 150.000 kr. Detta ledde inte till något omedelbart resultat utan styrelsen inriktade sig på att i konkurrens med hr Lydén utsträcka sin trafik till Jönköping. Först sedan länsstyrelsen genom landssekreterare H. Bergelin direkt ingripit nådde man fram till den uppgörelse, som ledde fram till sammanslagning av de båda företagen.

DET VAR VÅL med blandade känslor, som styrelsen för Vätterstrandens Biltrafik efter en 13-årig kamp för att hålla bolaget och trafiken flytande gick med på att lämna ledningen för företaget ifråga till konkurrenten, som också under årens lopp blivit "storebror" inom trafiken. Bolaget hade blivit styrelsen kärt, antecknades det i protokollet. Samtidigt förlitade man sig på att sammanslagningen av företagen skulle bli till gagn för båda parter och framför allt för den bygd som man i första hand avsåg att tjäna. Man hade också under årens lopp haft rika tillfällen att konstatera, att Gunnar Lydén var rätt mannen på posten som ledare för trafiken. Åren som gått har visat att styrelsen bedömde saken riktigt.

1935 kan på sitt sätt sägas utgöra slutet på bygdens seiga kamp att i egen regi söka ordna sin trafikfråga. en kamp som under årtionden fordrat oerhört mycket av personlig insats. De män som tid efter annan med framtidsblick och handlingskraft tagit initiativ i detta syfte är värda vårt tack, oavsett om deras insats ledde till praktiskt resultat eller inte. De män som fick uppgiften att med seg uthållighet verka för trafikens uppehållande och utveckling äro värda vår honnör.



Hög standard och modernaste snitt har varit utmärkande för J.G.Ö:s vagnpark, som förnyats med 2 à 3 vagnar varje år. Sista nyförvärvet 1955.



Jönköping-Stackerydsv.-Siringe-Gunneryd

Torsd. lörd. sön och helgdagar		Hållplatser	Torsd. lörd. sön och helgdagar	
7,55	15,50	Jönköping	10,23	18,35
8,10	16,05	Huskvarna	10,08	18,19
8,17	16,15	Gisebo	10,00	18,09
8,32	16,30	Svängen	9,45	17,53
8,35	16,33	Skärstad K.	9,42	17,48
—	—	Stackerydsv.	—	—
8,42	16,40	Siringe	9,33	17,39
8,50	16,52	Brötjemark	9,20	17,26
8,53	16,54	Ölmstadv.	—	17,23
8,56	16,57	Ölmstad K:s	9,15	17,20
9,04	17,05	Gunneryd	9,05	17,10

Uppllysningar lämnas pr telefon

Jönköping: 12148, Kontoret 12110
 Huskvarna: Georg Lindström 30393.
 Gränna: Busstation 292
 Odeshög: Järnvägsstation 30.
 Tranås: Busstation 2968.
 Siringe: J-G-Ö:s garage 53052.
 Svartorp: Handl. Gustaf Johansson 15.
 Vireda: Handlanden Alzen.
 Bunn: Handlanden A. Blomkvist 54037.
 Aneby Chaufför Karlsson 205

Gods- & Paketvagn från Gränna helgfria vard. ej lörd. 8,40 ank. Jönköping 10,00
 Lörd. fr Gränna 5,40 ank. Jönköping 7,00
 Från Jönköping helgf. vard. 14,00 ank. Gränna 16,30.

Jönköping—Vireda—Tranås

Gäller från 10 juni till 31 aug. 1955

Alla dagar		Vard. ej lörd.	Sön o. helgd.	Km.	Hållplatser	Vard.	Alla dagar			Sön o. helgd.
8,10	x	xx	16,45	0	Jönköping	xx	10,05	14,05	18,05	21,15
8,23	12,45	15,35	17,00	6,5	Huskvarna	7,00	7,50	13,50	17,52	21,00
—	—	—	—	10,7	Hakarpsv.	6,45	7,38	9,53	—	—
8,45	13,20	16,12	17,22	17,2	Lekeryd	6,24	7,18	9,30	13,28	17,30
8,52	13,28	16,20	17,30	22,6	Svartorp	6,19	7,10	9,21	13,20	17,22
—	—	6,15	17,35	—	" smedja	6,15	7,05	—	—	—
9,07	13,43	16,35	—	32,4	Haurida	—	—	9,06	13,05	17,05
9,19	14,00	16,50	—	40,9	Vireda	—	—	8,50	12,50	16,55
9,27	14,10	17,00	—	46,8	Hullaryd	—	—	8,41	12,42	16,44
9,32	14,14	17,04	—	49,9	Frinnarydsv.	—	—	8,37	12,37	16,38
9,42	14,19	17,14	—	56,2	Linderås-	—	—	8,27	12,28	16,29
9,50	14,25	17,20	—	60,3	Gripenb. st.	—	—	8,20	12,22	16,23
9,55	14,30	17,25	—	65,3	Gripenb. H.	—	—	8,15	12,17	16,17
9,58	14,33	17,28	—	72,5	Säbydal	—	—	8,12	12,14	16,14
10,12	14,47	17,45	—	—	Tranås	—	—	8,00	12,00	16,00

x Onsdagar passerar denna tur Junex i Huskvarna kl. 13,00 dock ej under semestertiden vid Junex.

xx Turen indrages under semestertiden vid industrierna i Huskvarna.

Jönköping - Lekeryd - Järnsnäs K. - Ryd - Aneby

Gäller från 10 juni till 31 aug 1955

Alla vard.		Sön o. helgd.		Km.	Hållplatser	Alla dagar	Vard.	Sön o. helgd.	
8,10	15,35	9,45	19,15	0	Jönköping	9,20	15,30	18,05	21,15
8,23	15,50	10,00	19,30	6,5	Huskvarna	9,05	15,16	17,52	21,00
—	—	—	—	10,7	Hakarpsvägen	—	—	—	—
8,45	16,12	10,22	19,50	17,2	Lekeryd	8,40	14,55	17,30	20,40
8,54	16,22	10,31	19,58	24,6	Renstorp	8,32	14,45	17,20	20,30
8,58	16,27	10,35	20,02	26,6	Järnsnäs kyrka	8,28	14,41	17,16	20,26
9,03	16,32	10,40	20,06	29,7	Svenstorp	8,24	14,37	17,12	20,21
9,08	16,37	10,45	20,12	33,0	Broholm	8,19	14,30	17,07	20,15
9,14	16,42	10,50	20,17	35,2	Ryd	8,14	14,25	17,02	20,10
9,23	16,50	10,58	20,25	40,7	Nordsjötorp	8,07	14,17	16,54	—
9,29	16,57	11,05	20,31	43,7	Bolerum	8,03	14,10	16,48	—
9,34	17,02	11,10	20,36	45,4	Björka	7,58	14,05	16,44	—
9,39	17,07	11,15	20,41	48,3	Bälaryd	7,53	14,00	16,39	—
9,50	17,17	11,25	20,50	54,5	Aneby	7,45	13,50	16,30	—

J.G.Ö:s turlista 1955 upptog ett 40-tal dagliga turer med en väglängd av närmare 190 mil. Genom regelbundet förekommande dubbleringar blev den dagliga körsträckan betydligt längre.

Från stadsfullmäktiges sammanträde i går afton hinner vi i detta nummer endast meddela, att den länge ventilerade frågan om

ordin. biltrafik Grenna-Brötjemark fick sin lösning under öfverraskande stor anslutning.

I öfverläggningen uttalade sig för biltrafiken hrr borgmästaren Collander, Bolling, Nordström, Eklöf, Lindstedt och Söderling samt fru Bergin.

Mot densamma uttalade sig hrr Johansson och Carlsson.

Vid votering beslöt man sig för att ställa 12,000 kronor till förfogande för inköp af en kombinerad lastautomobil. Trafikstart den 1 april.

Sin särskilda glädje uttalade hrr borgmästaren Collander och Nordström.

Biltrafik Ödeslöf-Grenna dryftas i stadsfullmäktige, affären i industriidkare samt trafik Kock, hvilken kl. 5 tillämnas Linköping.

Lokal: Hotell Brahe

Automobiltrafik Ödeslöf-Grenna.

Köpmän, industriidkare med flera, som äro intresserade af erbjuda automobiltrafik mellan Ödeslöf-Grenna, kallas till sammanträde på Kommunalsalen i afton kl. 8 för öfverläggning i denna för samhället så viktiga fråga

C. J. Roman. A. E. Bolling.

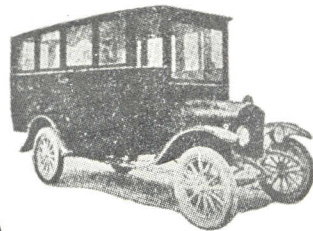
I Vetterstrandens bilbolag beslöt stadsfullmäktige enhälligt i går afton att teckna 120 aktier a 100 kr.

Grenna-bilen, eller enligt folkhumorn Grenna-tåget, har nu i det närmaste varit i trafik en månad. Än har från "visst håll" efterlängadt tillfälle till hugg mot densamma ej yppats, om och annan fredsställelsen öfver en och annan gång upptäckt tomhet gjort sig gällande. Att bilen emellertid fyller ett verkligt behof bör odisputabelt framgå af det faktum att med densamma under tiden 1-25 oktober befordrats ej mindre än 358 resande och att dagsinkomsten varit öfver förväntan god.

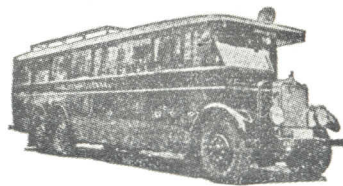


Bilen har en egenämaste förbindelse med ortsbefolkningen. En erinran till ortsbefolkningen om vi uppmanats att göra, nämligen att bilen ej är afsedd för förmedling af enskild brefskrifning, och följaktligen ej bör eller får användas för sådan breftpost under lördag.

Jättebuss 1922 är ej märklig nu.



Den som trafikerade Grännalinjen 1922.



Grännalinjens nuvarande stora "vagn".

Busslinjen på Gränna firar 10-årsjubileum.



1912, som har utvecklats, så är det väl det repr. av bussarna, båda ovanstående sägen, o. ändå är utvecklingskedan mellan skapan-koloss ansedda den nuvarande

Grännalinjens 10-årsjubileum firas den 17/6 1922 av hrr Gunnar som deltagare i linjen allmänheten

under förra året uppgick till cirka 50,000. Vi fråga hr Lyden i en blixterintervju, om han anser, att utvecklingen av bussarnas storlek och komfort nått sin kulmen.

—Säkert inte, blir svaret. Den största buss på Grännalinjen som byggts i Tid- Den upptar nämligen 42 personer och för 60. Detta redan gått i år h- me GRENNA NYA TIDNING i jan. 1922

En sällsynt hård vinterknäpp har även Grennaorten haft på känn de senaste två dygnen, och då därtill kommer att...

Särskilt angenäm och lugn ställning intager numera Grenna i detta fall genom sin ypperliga biltrafik.

Bussar överta J. G. J:s hela transportroll?

VARFÖR BARA PÅ DELSTRÄCKA? UNDRAR DRÄTSELKAMMARORDFÖRANDEN.

Smålands Folkblad meddelade i går att drätselkammaren i råkät i drätselkammaren i skrivelse

Stiftelseurkund.

Undertecknade, som beslutat att för härnäst nämda ändamål stifta bolag å aktier med begränsad ansvarighet enligt bestämmelserna i 1910 års lag om aktieförhållanden, ha för det tillräddade företaget uppgjort följande bestämmelser:

1. Bolaget skall ha till ändamål att efter inköp af för ändamålet lämpliga automobilfordon anordna regelbundet yrkesmässigt automobiltrafik emellan Grenna stad och Ödeslöfs station å Mellerta Östergötlands järnvägar samt Grenna stad och Brötjemarks station å Jönköping-Gräpenbergs järnväg.

2. Bolagets styrelse skall ha sitt säte i Grenna.

3. Aktiekapitalet skall utgöra minst trettio tusen (30,000) kronor och högst hundra (100,000) kronor.

4. Aktie skall lyda å etthundra till viss kronor. Aktiebrevet skola ställas till viss man.

5. Alla aktier skola medföra samma rätt till utdelning i bolagets tillgångar och vinst.

6. Bolagets styrelse skall bestå af fem ledamöter och tre suppleanter för dem.

Styrelsen är beslutoför, när tre ledamöter äro tillstädes, såvida dessa äro om beslutet ense.

7. Kallelse till bolagsstämma äfvensom andra meddelanden till aktieägarna skola utgå i tidningarna i Ödeslöf-Grenna och i andra tidningar i orten som bolagsstämman äfvensom utgå i tidningarna i Ödeslöf-Grenna.

8. Kungörelse om extra stämman skall utgå i tidningarna senast fjorton dagar före stämman; kungörelse om extra stämman skall vara där införd senast åtta dagar före stämman.

9. Grenna den 19 December 1920.

Gust. Kellner. Eric Holmstedt. H. Ekman. Sten Söderling. C. J. Roman. A. E. Bolling. O. Alvin. L. J. Sjunnesson. P. Kock.

Att Folkskolläraren Gust. Kellner i Grenna, Landfiskalen Eric Holmstedt i Ödeslöf, Direktören Henr. Ekman i Linköping, Redaktören Henr. Söderling i Grenna, Handlanden C. J. Roman och Fabrikören A. E. Bolling, båda i Grenna, Apotekaren O. Alvin och Handlanden L. J. Sjunnesson, båda i Vadstena, samt Trafikchefen P. Kock i Linköping egenhändigt underskrifvit förestående stiftelseurkund uttygas af oss på en gång närvarande vittnen.

Hilma Forstlund. Rosa Kruth. Vadstena. Vadstena.

Busslinjernas fusion nu fullbordat faktum.

En seger för det privata initiativet, säger
nya bolagets chef, direktör G. Lyden.

En betydelsefull trafikfråga, som på det närmaste berör trafikanterna, har i dagarna fått sin lösning. Det är sammanslagningen av de båda hittills konkurrerande omnibussföretagen A.-B. Vätterstrandens biltrafik och Lydens bussstation till ett nytt bolag Trafikaktiebolaget Jönköping-Gränna-Ödeshög. Smålands Allehandan med anledning härav satt bindelse med chefen för bolaget, direktör G. Lyden, som för övrigt är femtio år gammal.



SMÅLANDS ALLEHANDA
den 4/11 1939

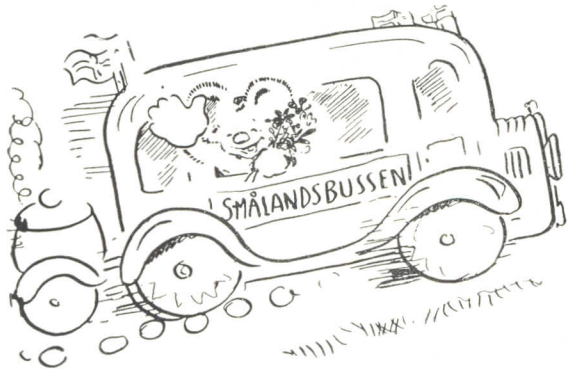
Gengasbussen nu nära idealtypen.

Aggregatet har avsevärt förbättrats sedan
år 1933.
Gengasbussen på linjen Jönköping-Gränna
besiktigad.

STOCKHOLMS-TIDNINGEN
den 12/6 1945

I själva verket har Jönköpings län blivit ett turistparadis, som inte har så värt många konkurrenter i landet. Det kommer man snart underfund med, om man i någon av busskungens Gunnar Lydens strömlinjeformade med tåg eller på cykel kuskar runt ett slag i detta fängslande landskap. Här man sedan landskövningen själv, postmästaren, färgfotografen och riksföraren Karl Björklingson, landsantikvaren Egil Lönnberg och Grännafabriken Axel Edvard Bolling med på färden, ja, då kan man garantera att det inte är tomt prat allt vackert och intressant, som står att läsa i de många småländska idealitet skrivits till hembygdsfrämjare av många orter, minnesmärk

AFTONTIDNINGEN
den 12/6 1945



Sen susar jag fram över Säby till
Gränna
och tittar på Gripenbergs sovande
slott.
Och Bolling i Gränna jag lär mej
snart känna
och trivs med hans rungande sjung-
ande gott.

Förbi Gyllne Uttern jag snor snabbt
som fasan,
ty risken är stor att jag där skall bli
gift.
Och på Adalsvägen Lyden klämmer
gasen
och när han i Husqvarna putsar sitt
stift,
då sätter jag mej vid en fin sy-
maskin.

Kring moderbolagets
stiftelseurkund, daterad
den 19 december 1920,
har på dessa sidor grup-
perats en del tidnings-
klipp från förr och nu.
Dessa pressglimtar be-
lysa i sin mån J. G. Ö:s
utvecklingshistoria med
dess mödor och glädje-
ämnen under pionjärtid
och nutid.