

Järbo Karosserifabrik, Järbo

2023-03-19 Mats Karlsson, Karlskoga (med hjälp av Jan Gunnarsson, Örebro)

Denna historik är främst inriktad mot den tillverkning av busskarosser som har skett i Järbo, främst under perioden 1924-37. Näraliggande produkter såsom brandbilar, skåpbilar m.m. beaktas också, där tillverkning av sådana verkar ha förekommit ända fram mot åren kring 1950. Därefter fick företaget en annan inriktning och finns kvar i någon form än idag.

Hilding Englund, född 1900

Den person som startade tillverkning av busskarosser i Järbo var Hilding Englund. Olika namn har förekommit på hans verksamhet i olika skeden, både Järbo Karosserifabrik och Englunds Karosserifabrik. I dagligt tal kallades dock karosserifabriken för "Karossen", i varje fall efter 1931. Det var pga en konkurs 1930 som två olika karosserifirmor kom att finnas jämsides åren 1931-32 och därmed olika namn. Mer om detta längre fram.

Hilding Englund föddes i Vifors i Hamrånge socken några mil norr om Gävle den 23 juli 1900, där hans far Karl David Englund var mjölnare. Redan året därpå gick flytten några mil sydväst ut till Jäderfors i Ovansjö socken, där fadern fortsatte som mjölnare, men senare som även hemmansägare.

Första busskarossen och busslinje Järbo-Sandviken år 1922

Det var i Jäderfors som Hilding Englund började intressera sig för nymodigheten med bussar. När han fyllde 21 år byggde han med hjälp av sin far en liten buss i ett av uthusen på gården. Den var i synnerligen enkelt utförande med ingång baktill och två långsgående soffor. Karosseriet sägs ha varit öppet. Med den bussen startade han 1922 en busslinje som utgick från Järbo Sandviken via Jäderfors. Olof Andersson (född 1898) anställdes som förare. I en tidningsartikel från december 1990 berättar han att bensinen kostade 17 öre 1922 och en enkelbiljett från Järbo till Sandviken en krona och femtio öre.

Uthuset där bussen byggdes revs först in i modernare tid (början av 1980-talet?) och istället byggde Eklunds Bil & Plåt AB en bilverkstad på samma ställe. Idag är adressen Kärråsvägen 107 och verkstadsbyggnaden finns kvar, även om Eklunds flyttat in till större lokaler på Industrivägen 15 i Sandviken.

Egen karosserifirma och busslinje Högbo-Sandviken år 1924

1923 flyttade Englund med sin nyblivna hustru Anna till "Yttre Sandviken" i Högbo församling, strax norr om Sandviken. Där titulerades han som chaufför. Den kan kanske ha varit då som han startade en busslinjen Högbo-Sandviken. Efter ytterligare ett år, 1924, flyttade paret till Djupdal i Järbo, säkerligen ett lämpligt ställe med hänsyn till att Englunds första busslinje utgick härifrån. I och med denna flytt titulerades han fabrikör. Anledningen vara att han då startade egen karosserifirma för tillverkning av främst busskarosser. Till att börja med, under år 1924, tillverkades karosserna i en liten verkstad i Forsbodarna i Ovensjö socken. Forsbodarna lär vara ett annat namn på Jäderfors, varför det kan antas att karosstillverkningen kanske skedde i anslutning till hans föräldrars verksamhet där.

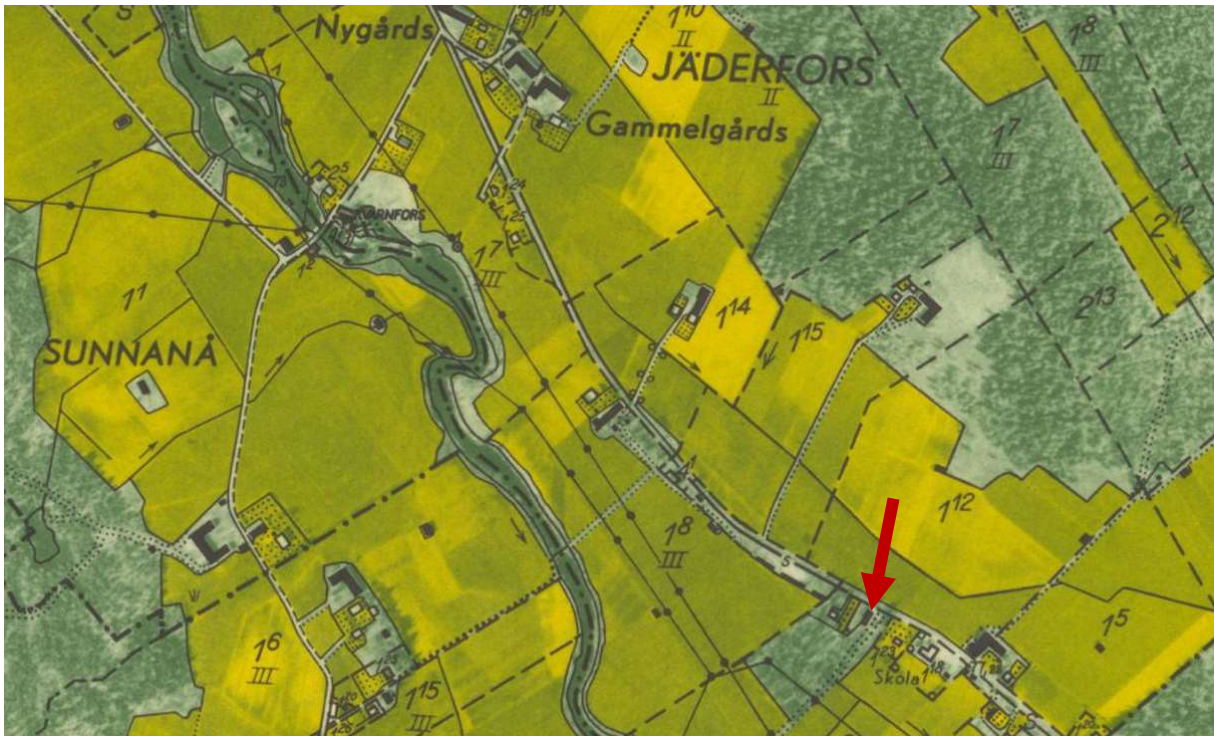
Karosserifirma i Järbo och busslinje till Sandviken år 1925

1925 flyttade Englund över karosseriverksamheten till Järbo, där han byggde en ny verkstad i Djupdal. Enligt köpebrev daterat den 2 april 1925 köpte makarna Englund ett jordområde på 0,374 hektar som var avskildrat från hemmanet Djupdal 1:13. Området erhöll beteckningen Djupdal 1:62. Det var här verkstaden uppfördes under 1925 och kanske också bostaden. Idag finns adresserna Mässtenvägen 5A, 5B och 7 på detta område.

Någon gång omkring 1925 utvidgade Englund sin busslinje Järbo- Sandviken att fortsätta vidare till Gävle. Det är inte känt var Englund hade sina bussar garagerade, men det kan ha varit på den nyförvärvade tomten Djupdal 1:62, dvs i anslutning till den nybyggda karosseriverkstaden. Olof Andersson var då fortsatt anställd som förare och berättade i en tidningsartikel i slutet av 1990 att passagerarna i Englunds första buss satt på långbänkar längs sidorna och att han som förare satt i en särskild hytt längst fram. Det har tidigare nämnts att bussens karosseri var öppet, men det kan troligtvis ha varit själva förarhytten som var öppen åt sidorna. Vintern 1924 ställdes busstrafiken in pga en snörik vinter, minns Olof Andersson. 1928 anställde Englund ytterligare en bussförare, Albin Olsson (född 1897). Vi den tiden verkar bussrörelsen ha bestått av tre bussar, samtliga säkerligen karosserade av Englund själv.



Lantmäteriets karta över delar av Jäderfors. Vid röda nålen nere till höger ligger idag Käråsvägen 107 där Englund byggde sin första buss. Hans far drev då en kvarn som låg vid den röda nålen uppe till vänster.



Ekonomiska kartan över Jäderfors år 1954. Röda pilen anger var uthuset bör ha legat, där Englund byggde sin första buss.

K ö p e b r e v .

Undertecknade, äkta makar, upplåta och försälja härmed till Hilding Englund och hans hustru Anna Englund ett jordområde att såsom lägenhet för alltid avsöndras från vårt ägande hemman Djupdal nr. 1 (P.nr.1¹³) litt. AaII om 12 penningland uti Järbo socken av Gävleborgs län.

Lägenheten ifråga gränsar på följande sätt: i sydväst mot Djupdal nr. 1 litt.Aa med 50,0 meter, i nordväst och norost och sydost mot hemmanets egna områden med respektive 71,0 meter, 50,0 meter och 82,7 meter. Sålunda begränsad utgör lägenheten i areal 0,3740 hektar.

Köpesumman utgör Kronor Ettusenfemhundra /1500:-/ och som den, denna dag är till fullo gulden, varder den härmed kvitterad.

Tillträdet sker denna dag.

Järbo, Djupdal den 2 april 1925

Erik Larsson Maria Larsson

Utsnitt ur köpebrev 1925 av jordområde Djupdal 1:62. Från Lantmäteriet.

Biltoppar, lastbilshytter, lastbilsflak m.m.

Englund gjorde sig känd som en skicklig konstruktör och det dröjde inte länge förrän han hade åtskilliga anställda i sin karosseriverkstad som säkerligen byggdes ut efterhand. Olika uppgifter gör gällande att det som mest rörde sig om ett 80-tal anställda och till och med omkring 90. Förutom busskarosser byggde Englund s.k. biltoppar, dvs ett sätt att göra öppna bilkarosser till täckta sådana. Biltopparna formades utifrån kundernas önskemål. Hytter till lastbilar byggdes också, likaså flak.

Det sägs att upp till 8-10 karosseriarbeten kunde förekomma samtidigt i verkstaden under 1920-talet och att skiftgång behövdes för att klara alla leveranser. Om samma tumregel gällde då som strax efter andra världskriget borde 80-90 man ha hunnit bygga 80-90 busskarosser på ett år. Förmodligen krävde biltopparna och lastbilshytterna lägre arbetsinsatser än busskarosserna, varför det gissningsvis kan ha hunnit tillverkas drygt 100 olika karosserityper per år. Det var alltså en ansevärd tillverkning enligt dåtida mått.

Enligt ett köpebrev daterat den 10 december 1927 köpte makarna Englund ytterligare ett jordområde från hemmanet Djupdal 1:13. Det var på endast 0 0201 hektar och gavs beteckningen Djupdal 1:65. Det var en smal jordremsa mellan karosserifabriken och Fridhem nr 1, Djupdal 1:17.

Biltoppar

till alla märken
byggas till lägsta
priser.

Övriga karosseriarbeten, ävenså reparationer
av karosserier, utföras fort och billigt hos

Tel. JÄRBO 34.

Hilding Englund.

Englunds annons, förmodligen från slutet av 1920-talet. Telefonnr 34.

Plåtslagare Erik Joel Rohlin

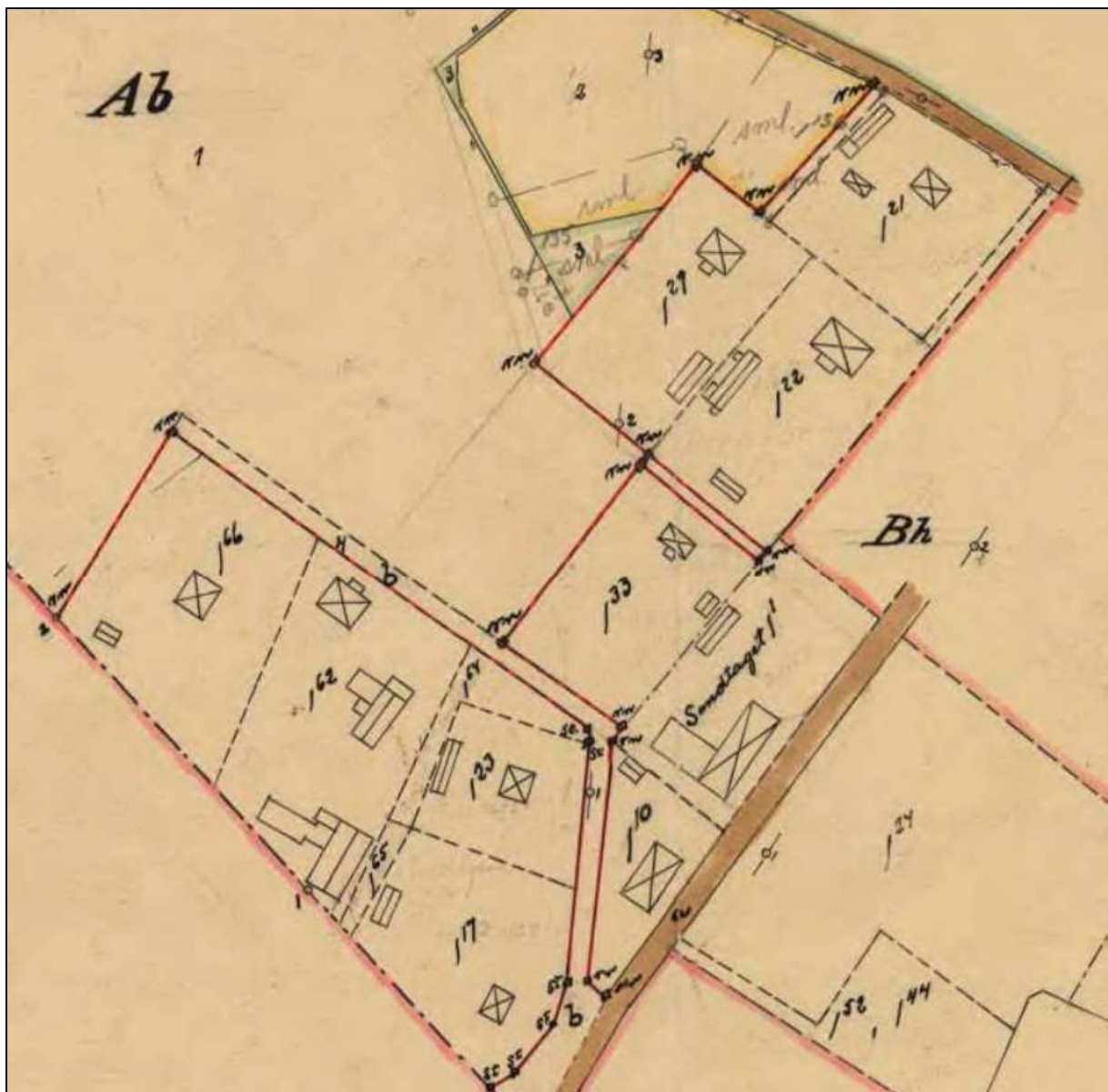
Enligt ett köpebrev daterat den 19 september 1927 köpte Erik Joel Rohlin och hans hustru ett jordområde på 0,3462 hektar från hemmanet Djupdal 1:13. Det gavs beteckningen Djupdal 1:66 och låg granne med Englunds jordområde 1:62. Erik Joel Rohlin var anställd som plåtslagare hos Englund, förmodligen från år 1925. Idag finns adressen Mässtensvägen 9A, 9B och 11 på detta område.

Hilding Englund i konkurs 1930, men startar ny karosserirörelse 1931

Englunds karosseriverksamhet gick till synes bra, men genom intriger från några anställda drevs rörelsen i konkurs hösten 1930. Konkursförvaltaren tog hand om rörelsen tills en ny köpare dök upp. Under tiden hann Englund bygga en ny karosserifabrik med hjälp av några garantier på ett avsöndrat område som gavs beteckningen 1:98, endast 100 m norr om den gamla fabriken. Idag är adressen Karossvägen 7 för detta område.

Englunds nya karosseriverkstad stod av allt att döma klar redan under 1931.

Bussproduktionen fortsatte där med en arbetsstyrka på kanske drygt 30 man. Enligt en annons från år 1931 kallades den A.-B. Englunds Karosserifabrik eftersom namnet Järbo Karosserifabrik följde med till konkursförvaltaren. Telefonnumret 34 följde också med över till nya ägarna som samtidigt skaffade ett nummer 106. I stället skaffade Englund nya telefonnummer, 87 till sin nya bostad och 97 till sin nya karosseriverkstad.



Lantmäteriets karta över Djupdal den 13 oktober 1928. Nederst ligger jordområdena 1:66 (Tillhörigt Erik Joel Rohlin), 1:62 och 1:65 (tillhöriga Hilding Englund) och 1:17 (benämnt Fridhem). Det syns tre byggnader utritade på tomten 1:62, överst bostadshuset och där under två olika fabriks(?)byggnader.



Ekonomiska karta år 1967 över Djupdal. Här syns Englunds första karosserifabrik (tomtbeteckning 1:104) vid gula pilen och den andra (tomtbeteckning 1:98) vid blå pilen. De två fabriksbyggnaderna som fanns utritade 1928 är här hopbyggda. När skedde det?



Lantmäteriets karta från 1928 lagd över Ekonomiska kartan för 1967 för Djupdal.

Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97

A. - B. ENGLUNDS KAROSSERIFABRIK
 TELEFON 97 JÄRBO ENGLUNDS BOSTAD TELEFON 87

OMNIBUSKAROSSERIER
 av högsta kvalité till lägsta priser.

Korta leveranstider.



Infordra offert.

Handwritten: R.R.S. and Johan T. H. Melander.

Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97 ☞ Telefon 97

Englunds annons 1931. Telefonnr 97 till fabriken och 87 till Englunds bostad.

Omnibuskarosserier
 av högsta kvalité till lägsta priser.



Korta leveranstider.

Infordra offert.

A.-B. ENGLUNDS KAROSSERIFABRIK
 Telefon 97 JÄRBO Telefon 97

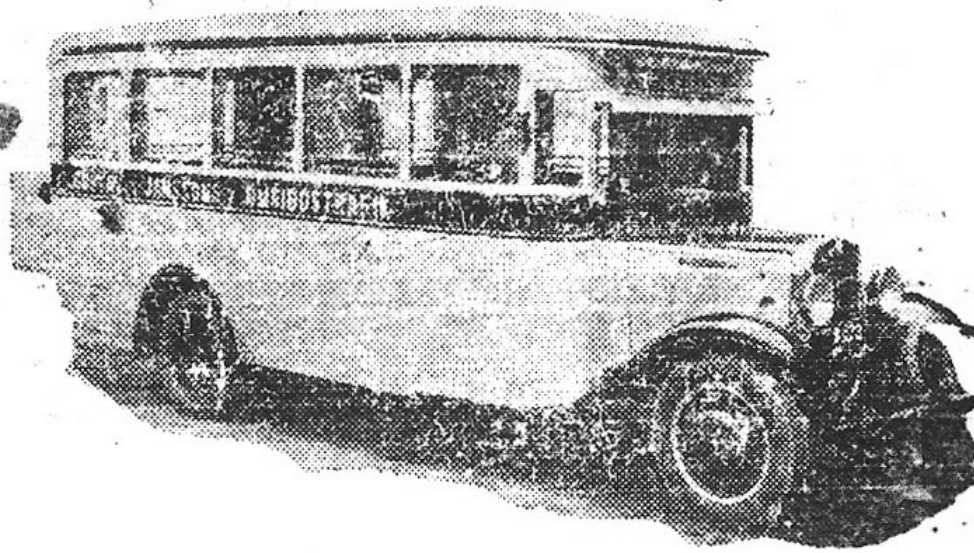
Englunds annons 1931 eller 1932(?). Telefonnr 97. Bussen är tydligen densamma som i 1931 års annons.

A.-B. ENGLUNDS KAROSSERIFABRIK

Telefon 97.

Järbo

Englunds bostad tel. 87.



OMNIBUSKAROSSERIER

av högsta kvalité till lägsta priser.

KORTA LEVERANSTIDER.

INFORDRA OFFERT.

Englunds annons 1932. Telefonnr 97. Bussen verkar vara levererad till Gustaf Janssons Omnibustrafik i Söderhamn.

Englund får konkurrens av K E Lindfors m.fl. 1931

Konkursförvaltaren sålde Englunds konkursade verksamhet till K E Lindfors med flera den 3 juni 1931 och där ingick den fasta egendomen Fridhem nr 1, Djupdal 1:104 och Djupdal 1:97. De nya ägarna bildade A.-B. Järbo Karosserifabrik och köpesumman var 60 000 kr.

Av protokoll framgår att Englund anhöll om att få bo kvar i sin lägenhet, men det avslogs. Det verkar som om han då flyttade med sin familj till Djupdal 1:98. Ordnares det kanske en lägenhet i den nya karosserifabriken? Av någon anledning benämns området år 1931, där den gamla karosserifabriken låg, som Djupdal 1:104. Kanske var det en ny beteckning för en eventuell hopslagning av Englunds jordområden 1:62 och 1:65? Området 1:97 däremot låg på andra sidan vägen i riktning mot nya karosserifabriken 1:98. Hade kanske Englund köpt in mer mark för framtida utvidgningar?

27 maj 1931	Protokoll fört vid sammanträde med interimsköparna av Järbo Karosseriverkstad	Anbud å 60 000 kr har godkänts Beslöts att bolaget under bildande skall ha firmanamnet A.-B. Järbo Karosserifabrik Antogs förslag till stiftelseurkund
3 juni 1931	Köpekontrakt	Säljare Järbo Karosseriverkstad D. H. Englunds i Järbo konkursbo Köpare K. E. Lindfors (med flera) Objekt den fasta egendomen -Fridhem n:1 avsöndrat från Djupdal 1,17 -Djupdal L,104 -Djupdal 1,97 samt verkstadsutrustning Allt till kr 60 000

Uppgifter från Järbo hembygdsförening gällande försäljningen av Englunds år 1930 konkursade verksamhet.

Medan det till synes gick bra för Englund att komma igång en ny verksamhet, så gick det mindre bra för den konkursade verksamheten. Konkursförvaltaren bör ha drivit den vidare från hösten 1930 i någon form, men förmodligen på yttersta sparlåga. Det är inte känt huruvida pågående karosseriarbeten slutfördes eller inte. De nya ägarna verkar ha fått problem ganska omgående när de tillträdde den 3 juni 1931, både gällande bemanning och att få nya ordrar. Det beslutades visserligen omedelbart att uppta tillverkningen av förarhytter, samt att kontakta kunder för att försöka få nya beställningar, men inte förrän i september 1931 angavs i protokoll att A.-B. Järbo Karosserifabrik hade en busslevereras på gång, nämligen till Jönköping, och i samband därmed skulle ett antal demonstrationer av bussen ske i olika orter. Kanske var det ett Tidaholms-chassi som karosserades och visades upp vid någon mässa(?) i Jönköping.

Vid årsslutet 1931 kunde äntligen(?) kontrakt på två bussbyggnationer tecknas. Dessa bör ha varit en buss till Trafik AB Ivan Thor på Volvo-chassi och en till Västerås Omnibusaktiebolag på Scania-Vabis-chassi. I februari 1932 nämndes i protokoll om kontrakt

på en bussbyggnation och uppgörelse om ytterligare tvenne bussar. I övrigt noterades att läget på bussmarknaden var synnerligen tryckt. I april angavs det i protokoll att Tidaholms Bruk skulle låta bygga en s.k. utställningsbuss under villkor att likvid finge erläggas när bussen blev såld. Styrelsen kunde inte anta anbudet på andra villkor än betalning vid leverans. Dessa sistnämnda fyra bussar kan ha varit fyra Tidaholms-chassier.

Stil, Komfort och Kvalité

äro alltid kännetecknande egenskaper å våra karosserier.



Omnibus-karosseri monterat å Scania-Vabis chassis levererat till Västerås Omnibusaktiebolag.

A.-B. JÄRBO KAROSSERIFABRIK
JÄRBO. **Telefon 106.**

Annons från 1932 för A.-B. Järbo Karosserifabrik med telefonnr 106.

Englunds konkurrent i konkurs 1932

1932 var aktiekapitalet förbrukat och den 30 september skickades konkursansökan in. A.-B. Järbo Karosserifabrik blev därför som företag en kort parentes, endast 16 månader lång. Om de busskontrakt som nämns i protokoll byggdes klara borde företaget ha hunnit bygga maximalt sju bussar. Karosserifabrikens lokaler köptes av AB Gestriklands Yllefabrik som utnyttjade dessa som lagerlokaler. Yllefabrik lades ned vid årsskiftet 1966-67. Förmodligen revs lokalerna efter detta. På området finns i dag bostäder.

Englunds busslinjer till Buss-Olle 1930

Hur gick det med Hilding Englunds bussföretag vid konkursen 1930? Jo, den anställde bussföraren Olof Andersson lade ett bud på trafiken och fick den. Han kom att kallas Buss-Olle i folkmun och drev företaget ända fram till 1942 då han valde att sälja till GDG pga

problem att hitta däck till de tre bussarna. I stället blev han trafikföreståndare hos GDG ända till sin pensionering 1963.

Andersson berättar i en tidningsartikel från december 1990 att han köpte en fastighet i Järbo 1933 som tidigare hade varit affär. Där byggde han en verkstad och en mack. Med tiden arrenderade han ut macken till Shell.

Ol. Anderssons Omnibustrafik, Järbo.

Konc. linje: Kungsberg—Järbo—Sandviken—Gävle.

Trafiken påbörjades 1922 av K. Englund, Ovansjö, och övertogs av nuvarande ägaren 1930.

För persontrafik äro följande vagnar i drift:

X 4350 Scania	1934.	36 pl.
X 4497 d:o	1937.	39 pl.
X 4212 Volvo	1935.	29 pl.

150 vagnkilometer per dag. Linjelängd 50 kilometer.

Postbefordran: Kungsberg—Sandviken.

Anställda: 2 st.

Andersson, Olof, omnibusägare, född 25 maj 1898 i Ovansjö skn.

1922—1930 omnibusförare hos Englund.

Adress: Djupdal, Järbo.

Högberg, Einar, omnibusförare, född 30 aug. 1908.

I biltjänst sedan 1928. Anställd sedan 1938.

Adress: Box 1196, Järbo.

Olsson, O. Albin, omnibusförare, född 14 nov. 1897.

I biltjänst sedan 1923. Anställd sedan 1928. Före 1928 egen lastbilstrafik.

Adress: Box 1003, Järbo.



Olof Andersson.

Uppgifter om Olof Anderssons Omnibustrafik år 1938 enligt boken Omnibustrafiken i Sverige.



Buss-Olles mack på den adress som är Järbovägen 985 idag. Bakändan på en av hans bussar skymtar till vänster. Av bensuspumparnas utseende att döma bör bilden vara tagen under 1930-talet, kanske under dess senare halva. Bild från Järbo hembygdsförening.



Utsnitt ur flygfoto över Buss-Olles verkstad och mack. Hitre bygganden tjänstgjorde nog som både garage och verkstad för bussarna. Bilden bör vara tagen på 1930-talet. Bild från Järbo hembygdsförening



Nutida bild av fd Buss-Olles garage. Det har genomgått många förvandlingar efter hans verksamhet - bensinstationer i flera versioner, till exempel kombinerad med närbutik, sen lanthandel och pizzerior i olika namn. Bensinstationen är numera nedlagd. Bild tagen 2012 av Järbo Hembygdsförening.

Englund åter i konkurs 1937

Även Englunds nya karosserifabrik drabbades så småningom av ekonomiska svårigheter och gick i konkurs hösten 1937. Det sägs att Hilding Englund förstod sig mer på plåt och sköna former än pengar och affärer, varför det var svårt för honom att få ekonomin att gå ihop. Våren 1938 var konkursförvaltaren klar att sälja fabriken, vilken då köptes av två anställda, Erik Joel Rohlin och Erik Furborg. Rohlin var utbildad plåtslagare och hade vid det laget arbetat som verkmästare på firman i tretton år.



Omnibussägare!

När Ni skall göra inköp
låt oss offerera Eder våra
karosserier av modernaste
utförande till billiga priser

A/B Englunds Karosserifabrik

JÄRBO

TELEFON 97

Englunds annons 1936.

Rohlin och Furborg tar över 1938

Från början byggde de nya ägarna mest möbelbussar, brandbilar och ambulanser. Plåtverkstaden försvann redan på 1950-talet och i en bok om Järbo från 1982 anges att företaget vid den tiden sysselsatte fyra-fem man som huvudsakligen ägnade sig åt bilreparationer, lackeringsarbeten samt att inreda transporthissar och skolbussar.

Enligt boken "Bilen i Sverige, dess drift, service och underhåll 50 år, Uppsala 1947" uppges att karosserifabrikens verkstad var försedd med erforderlig uppsättning för alla slags

karosseriarbeten, bilsadelmakeri och bilklädseltillverkning, billackering och bilplåtslageriarbeten. Arealen var 600 m². Fast anställd personal var 15 personer.



Joel Rohlin. Född 2/10 1887 i Torsåker i Gävleborgs län.



Erik Furborg. Född 4/2 1904 i Gävleborgs län. Arbetat i branschen sedan 1934.

Englund flyttar till Säffle 1937 och startar nya karosseriverksamheter 1948 och 1958

Vid konkursen 1937 försvann grundaren Hilding Englund från Järbo och Gästrikland genom att han fick anställning som verkmästare på Höglunds Vagnfabrik, H. Höglund & Co, i Säffle. Där fanns han kvar till 1948 då han startade karosserifabriken JIGE i Säffle tillsammans med tre penningstarka affärsmän. Englund svarade för det tekniska kunnandet och hans tanke var att man skulle satsa på bussar. Av olika anledningar byggdes det mest traktorhytter. När företaget avvecklades efter tio år hade man bara byggt tre busskarosser.

Den driftige Englund startade sedan Karosseritjänst H. Englund. Han var själv den ende anställde och fabriken var inrymd i hans garage i Säffle. På uppdrag av Volvohandlaren i Åmål byggde han om Volvos skåpbilar Duett till små skolbussar. Genom att sänka golvet i lastutrymmet och montera två sittbänkar i längdriktningen fick elva skolbarn plats, varav ett fick sitta framme vid föraren. Totalt åtta sådana skolbussar byggdes. Det kunde ha blivit fler byggda, men dels var verkstaden för liten och dels dog Englund hastigt 1963 i en ålder av endast 63 år.

Rohlin och Furborg lyckas hålla igång Järbo Karosserifabrik

I Järbo fortsatte karosseriverksamheten från 1938 i Rohlins och Furborgs regi. Omkring 20 personer lär ha fått anställning inom företaget. En tidigare arbetare hos Englund, Sigurd Jacobsson, anställdes 1938 för att leda verksamheten i stället för Englund som hade flyttat till Säffle. När Jacobsson avled 1967 tog Erik Furborg över ledarskapet. 1971/72 överlät Joel Rohlin sin andel i karosserifabriken till Dag Furborg med ålderns rätt.

JÄRBO KAROSSERIFABRIK

Fabriken byggdes 1931 men företaget ombildades 1938 och drevs av fem Järbobor. Tidigare var det tjugoen arbetare vid företaget, men senare blev det svårigheter i driften varför de anställdas antal blev tolv. De tillverkade allt inom branschen, såsom bussar, brandbilar, ambulansvagnar, skåpvagnar, flyttbussar, likvagnar och även droskbilar.

Utdrag ur "Historia och gamla urklipp Järbo och Kungsberg", sammanställt 1993/94.

Vid behov av **Brandbilar** vänd Eder till

Järbo Karosserifabrik
Tel. 157, verkmästaren 89

Annons från 1948 om tillverkning av brandbilar. Telefonnumren är 157 och 89 vid denna tidpunkt.

Enligt en tidningsartikel från april 1972 byggdes inte längre varken ambulanser, flyttbussar, begravningsbilar eller brandbilar enligt fabrikör Erik Furborg. Denna verksamhet upphörde förmodligen omkring 1950, men ambulanser kan ha byggts senare. Förlängning av personbilar var också en tidigare verksamhet som inte längre fanns kvar. 1972 var tillverkningen istället inriktad mot hytter av olika slag. Hytter till skogsmaskiner och traktorer nämns, samt manöver- lager- och personalhytter. Den mesta tillverkningen skedde på beställning åt ett antal större företag. T.ex. hade redan 15 skogsbussar hunnit levereras dittills under 1972 till Kopparfors, vad det nu kan ha varit för typ av bussar? Kanske inredningsarbeten? Dessutom isolerades och monterades skogslådor åt Wikmans Bil AB. Antalet anställda var omkring åtta. Det nämns också i artikeln att företaget inte hade drabbats av någon egentlig svacka, utan haft arbete hela tiden sedan 1938.

Enligt en tidningsartikel från september 1974 fanns ungefär sex anställda i företaget och verksamheten var inriktad mot stålprofilskonstruktioner för andra företag, samt att bilreparationer utfördes.

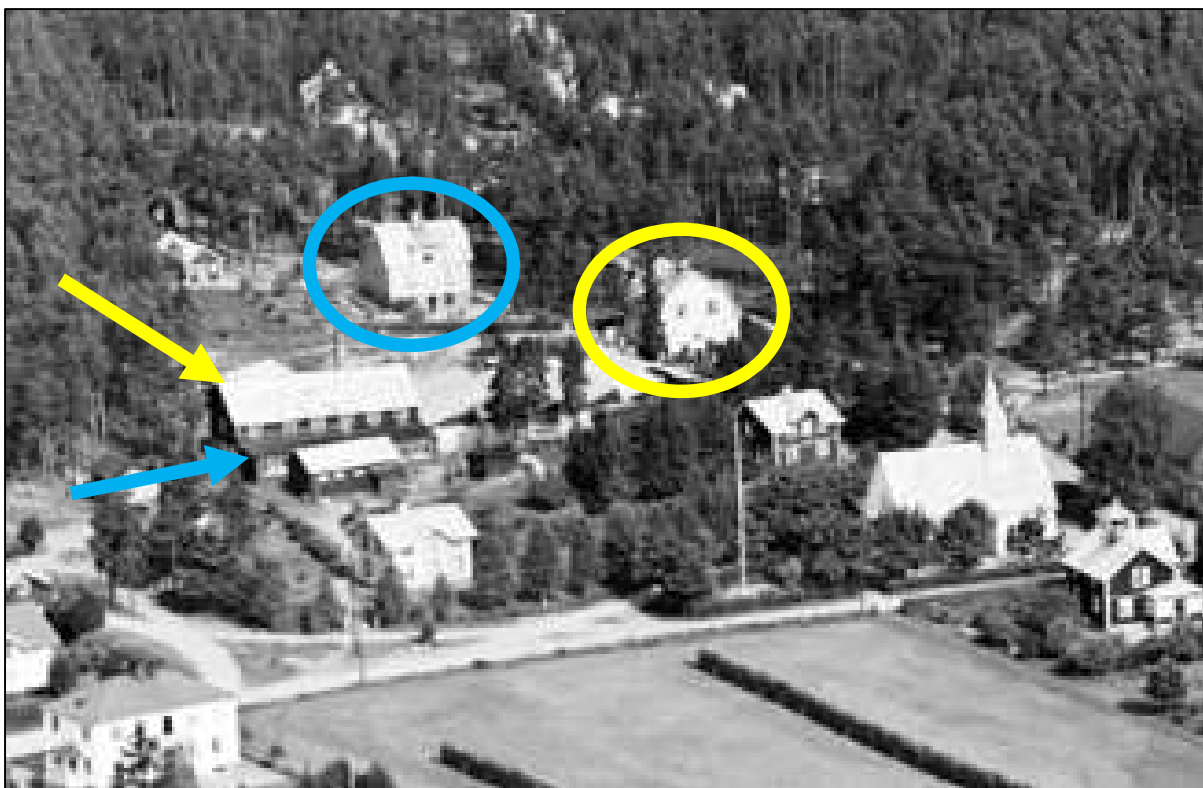
Enligt en tidningsartikel från april 1980 fanns fyra-fem anställda i företaget. Dessa anges vara sysselsatta med bilreparationer, lackering, tillverkning av miljöhytter och inredning av transporthissar och skolbussar. Frågan ställs i tidningsartikeln varför Englunds karosseriverksamhet inte kom att utvecklas till en storindustri likt Volvo eller Saab-Scania. Tidningsskribenten verkar inte vara påläst i ämnet. Englunds verksamhet var tillverkning av en bred skala karosserier åt just fordonsindustrin. När denna själv tog han om sin hyttillverkning, busskarosstillverkning osv i egen regi var det slutet för många små karosserifirmor i landet. Några överlevde dock längre än andra, de som hade resurser att hänga med i utvecklingen. När artikeln skrevs 1980 fanns det bara en busskarosstillverkare av betydelse kvar i landet, nämligen karosseri AB Höglund & Co i Säffle, dit Hilding Englund flyttade 1938. Redan nästa år, i juli 1981, tog Volvo över företaget och numera är karosseriverksamheten förlagd till Polen. Att Englund skulle ha lyckats med bedriften att övertrumfa alla andra karosseritillverkare i Sverige är därmed en helt orealistisk tanke.

Karosserifirman nischas mot försäkringsskador

Enligt en tidningsartikel från oktober 1983 ägdes verksamheten just då av Dag Furborg och Gösta Jakobsson. Till sin hjälp hade de en anställd. Dag Furborg kom med i verksamheten under 1970 och Gösta Jakobson redan 1938. De berättar att de numera arbetade mest med försäkringsskador liksom rost-, krock- och lackskador. Efterfrågan på hytter hade minskat kraftigt. En del av företagets lokaler hyrdes dessutom ut till annan verksamhet. Man kan härigenom ana en långsam neddragning av verksamheten. Det noteras även i tidningsartikeln att Järbo Karosserifabrik är ett av ortens äldsta företag.



Flygbild från Järbo Hembygdsförening som visar var Järbo Karosserifabrik låg åren 1925-30 (gula pilen). Bilden är tagen ca 1946. Fabrikslokalen togs över av "nya" A.-B. Järbo Karosserifabrik 1931 och efter 1932 köptes lokalen av AB Gestriklands Yllefabrik. Den bör ha rivits före 1970, kanske redan omkring 1965.



Utsnitt från föregående bild. Här syns karosserifabriken tydligt (vid gula pilen). Den låga utbyggnaden hitanför fabrikslokalen (blå pil) kan vara byggd på jordområdet Djupdal 1:65 som Englund köpte 1927. Englunds bostadshus syns inom gula ringen och Rohlins bostadshus inom blå ringen.



Nästan samma bildutsnitt, men med Englunds nya karosserifabrik synlig och utmärkt med gul pil på jordområdet 1:98.



Nutida bild av Järbo Karosserifabrik på Karossvägen 7. Bild tagen i december 2022 av Järbo Hembygdsförening.

Kända karosseriarbeten åren 1924-30 hos Järbo Karosserifabrik, D. Hilding Englund

Det är inte känt hur många karosser som byggdes dessa år, men det bör ha varit ett större antal eftersom arbetsstyrkan uppges ha varit ett 80-tal man. Kanske var det mest biltoppar och lastbilshytter som byggdes och inte så många busskarosser?

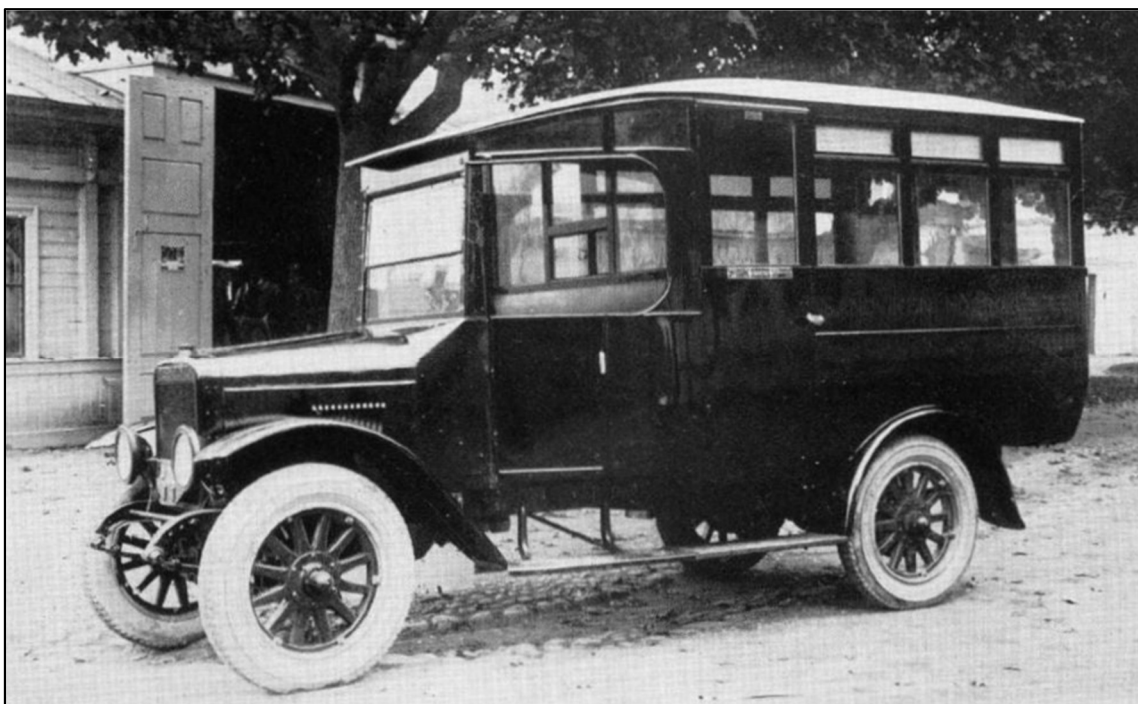
Den första busskaross som Englund byggde ihop med sin far 1921-22 var endast avsedd för eget behov och var av mycket enkel konstruktion. De busskarosser som Englund sedan byggde som fabrikör från år 1924 förfärdigades till att börja med i Jäderfors. Under 1925 flyttades verksamheten över till Djupdal i Järbo.

Här följer bilder på några kända Englunds-karosser.



Den första bussen som byggdes av Hilding Englund i Jäderfors. Följande personer är kända från vänster 3:a Martin Persson, 4:a Gertrud Wahlman, 6:a Simon Hansson, 8:a Astrid Persson, 9:a Olle Andersson som sedan fick rättigheter att trafikera busslinjen Järbo-Sandviken-Gävle.

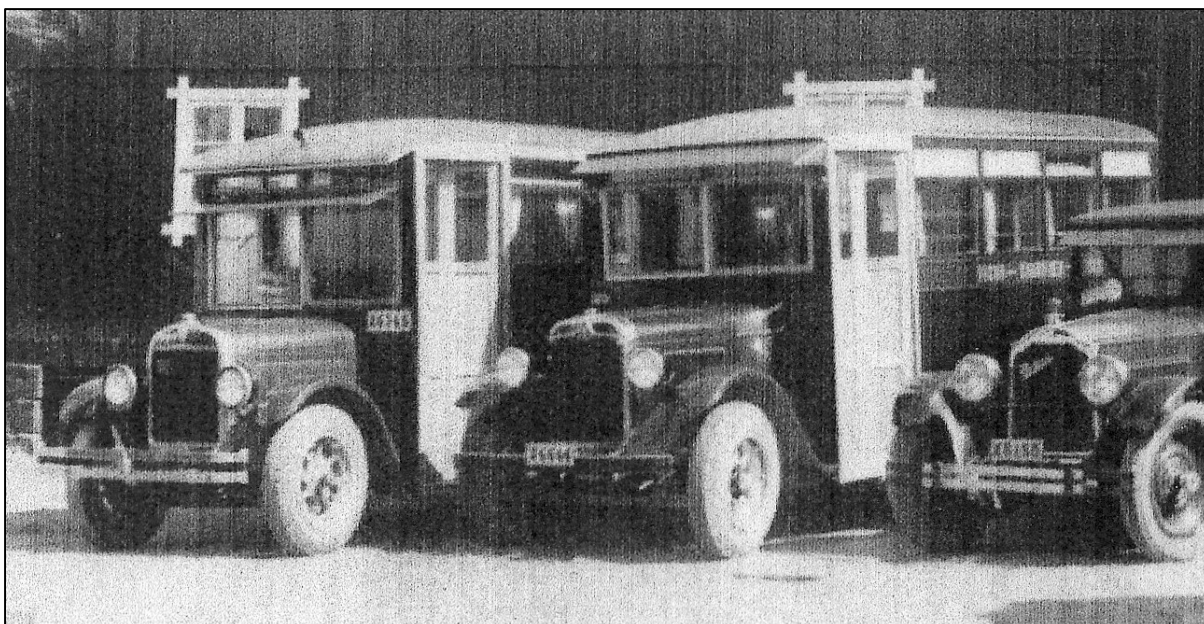
Bild genom Järbo hembygdsförening. Enligt den beskrivning som getts av den första bussen med ingång baktill och delvis öppet karosseri, så kan det knappast röra sig om första bussen från 1922, såvida den inte blev ombyggd lite senare till det skicket som bilden visar. Föraren Olof Andersson står som nummer två från höger.



En av de första bussarna på linjen Sandviken-Högbo-Gävle enligt Tommy Hjort i Facebook-gruppen Sandvikens Vänner. Där anges också att bilden är från 1922. Kan detta vara Englunds linje och därmed en busskaross byggd av Englund? Chassit är International från ca 1922-23. Föraren ser ut att ha eget utrymme, öppet åt sidorna. Däremot inte ingång bakifrån utan direkt bakom föraren. Möjligen är förarutrymmet Internationals originalhytt. Svårt att avgöra om detta kan vara Englunds första buss 1922 eller den som byggdes i Forsbodarna 1924, såvida det är Englunds buss.



Buss till linjen Åmots Bruk – Ockelbo. Enligt uppgift skall den ha byggts i Järbo. Årtalet kan vara kring 1927 och chassit är tillverkat av Reo.



Omnibusägare Fredrik Olssons fordon uppställda någonstans, kanske i Sandviken. Från vänster en Reo-buss med reg.nr X4366 och därnäst troligen en Dodge-buss med reg.nr X4444. Enligt samstämmiga uppgifter från familjen skall de ha karosser byggda av Hilding Englund. Bild från barnbarnet Anders Näslund.



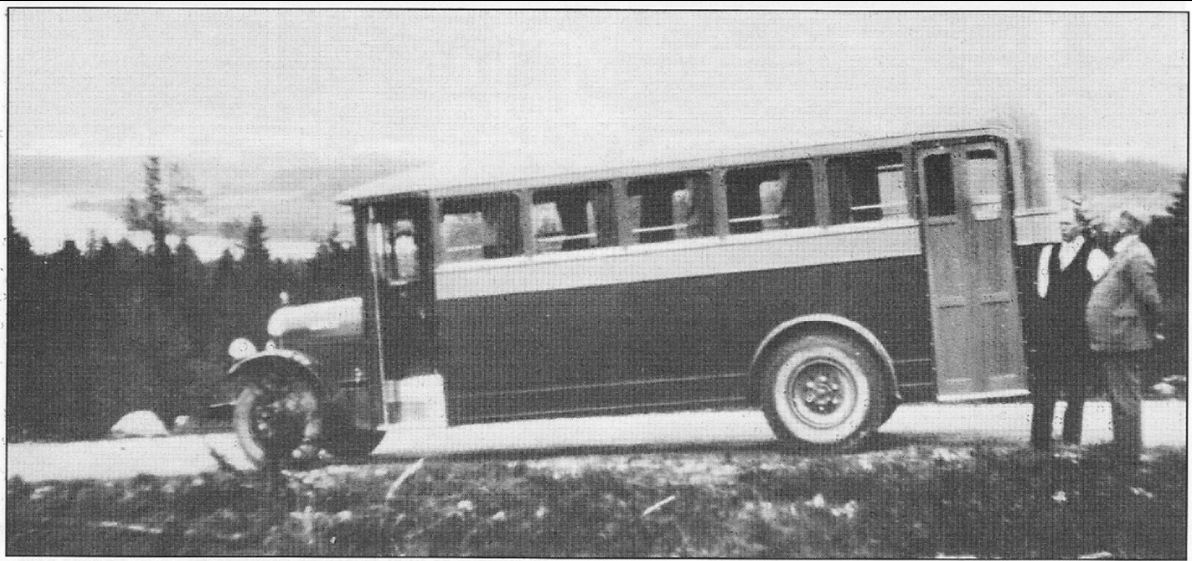
Reo med reg.nr X700 med Fredrik Olsson stående intill. Enligt samstämmiga uppgifter från familjen skall bussen ha kaross byggd av Hilding Englund. Bild från barnbarnet Anders Näslund.



GMC år 1929. Enligt uppgift byggd av Järbo karosserifabrik. Det ser ut att stå Karosseri H. Englund på en lapp innanför den näst bakre sidorutan. Bussen ägdes av E. A. Johnsson i Ljusdal.



TVå bussar som är speciellt omskrivna är de till Bohmans Omnibusbolag i Östersund 1929, byggda på Brockway-chassier. De erhöLL reg.nr Z2661 och Z2662. Redan 1936 ansågs dessa omoderna och degraderades i sin tjänst. Z2661 såldes 1938 och ställdes upp som sommarstuga, medan Z2662 brann 1937. 1988 hittades Z2661 och började renoveras. Brockway-bussarna Z2662 och Z2661. Foto genom Per Erikson / Veteranbilklubben.



På hemväg våren 1929 med de alldeles nya Brockwaybussarna som hade hämtats vid Järbo Karosserifabrik. Mannen i västen är min fars (K.E. Bohmans) montör som hette Kalle Zander. Den andre mannen är poliskommissarie George Fransson. Bussen har här stora enkla bakhjul. Den byggdes senare om till tvillinghjul. Martin Bohman, Frösön.

Så här såg Brockway-bussarna ut som nya med stora enkelmonterade bakhjul.

Ford 1- och 2-tonnare som försetts med flak, långbänkar och en enkel överbyggnad av trä. Bohman ville ha riktiga bussar med rejåla karosser som byggts på speciella busschassier. Därför vände han sig i slutet av 1928 till ingenjörsfirman Anders Skoog i Göteborg med en beställning på två större busschassier. Skoog importerade sådana från USA och Bohman hade under 1920-talet nästan utslutande bussar byggda på chassier tillverkade i USA.

5 tons chassie

Förutom att de nya bussarna skulle vara relativt stora skulle de också ha starka motorer, bra fjädring och lågt insteg. Därför valdes två chassier från Brockway Motor Trucks Corp. i Cortland, New York. Chassierna var av 5 tons typ med 6-cyl. Continental sidventilmotorer på 80 hk. De var kort sagt toppmoderna och uppfyllde alla krav.

När chassierna kommit till Sve-

rige var det redan bestämt att de skulle karosseras av Järbo Karosserifabrik i Järbo. Fabriken finns faktiskt kvar än idag. Bussarna skulle byggas som torpedbussar vilket vill säga att motorhuven ligger framför förarplatsen.

Karosserna byggdes av trästommar som kläddes med en mycket kraftig plåt. Fram och bak fanns moderna vikhörrar.

Inredningen var mycket stilig. Man använde ädelträ, mässing och läder. Passagerarna satt bekvämt på riktiga skinnsoffor som var placerade i bussens längdriktning utom i den bakre delen. Där fanns en separat "salong" med egen dörr och en vägg med glas mot den övriga kupén. Bussarna fick också uppvärmningsanordning och elektrisk belysning av passagerarutrymmet.

Bussarna lackerades slutligen i en djupt blå färg med några fält i ljusare blått. För effektens skull drogs smala röda linjer på vissa ställen längs med karosserna. Tä-

ken, som var vävklädda, impregnerades med massor av linolja och målades sen i silverfärg.

Våren 1929 var bussarna leveransklara. De kördes till Östersund av Bussägare Bohman själv, en av hans söner, samt en av bussbolagets chaufförer, Kalle Zander. Den värväll när man körde in i Östersund med de nya stora Brockwaybussarna väckte de mycken uppmärksamhet. Det blev stor folksamling på garagegården av alla som beundrade bussarna.

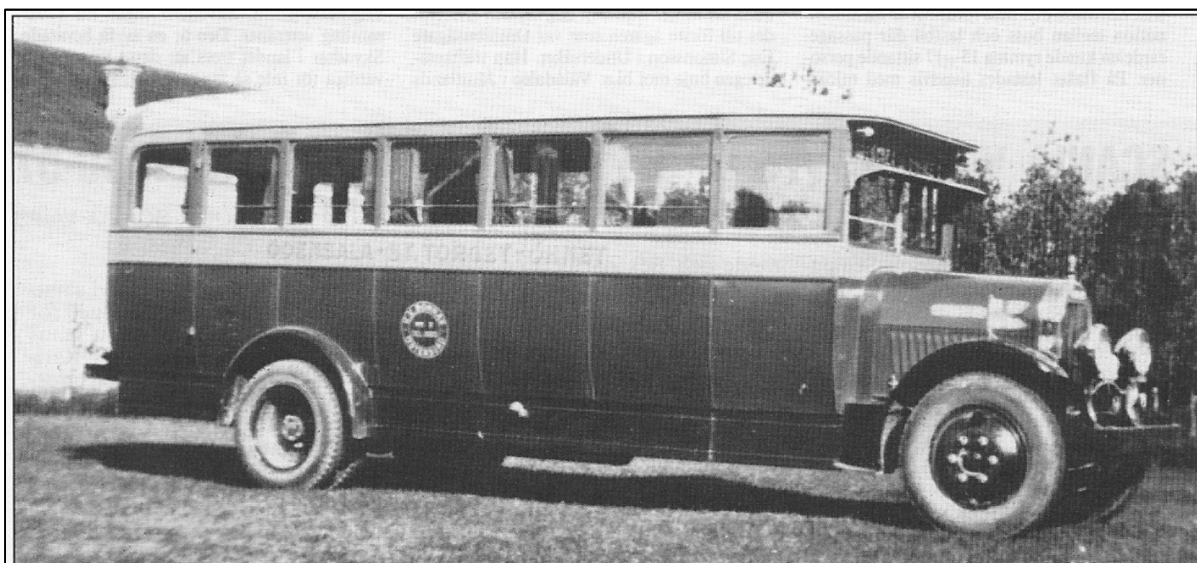
Så skulle bussarna registreras i Jämtland, något som höll på att gå alldeles galet. Bussarna var nämligen både för tunga och för breda för att få köras på den dåvarande träbron mellan Östersund och Frösön.

Bohman löste detta genom att bygga om bussarnas bakaxlar och förse dem med tvillinghjul. Ombyggnaden blev inte billig. Efter ombyggnaden blev bussarna faktiskt än vackrare då det såg mer proportionerligt ut med tvilling-

Beskrivning av hur Brockway-bussarna var byggda och att enkelhjulen bak byttes till tvillingmonterade. Ur artikel skriven av Per Eriksson / Veteranbilsklubben.



Z2661 på Brunflövägen. Huset i bakgrunden tros vara smidesmästare Colléns fastighet med adress nr 62. Bussen har kylarjalusi. Foto: Foto: J. Walter Strömgren, Tandsbyn.



Z 2661. Fabrikat: BROCKWAY. Årsm: 1929. Kaross: Järbo Karosserifabrik. Märket på karossens sida: K.E. Bohman No 2 Tel 1000 Östersund. Foto från sommaren 1929 vid Lockne kyrka.

Brockway-bussen Z2661. Foto genom Per Erikson / Veteranbilklubben.



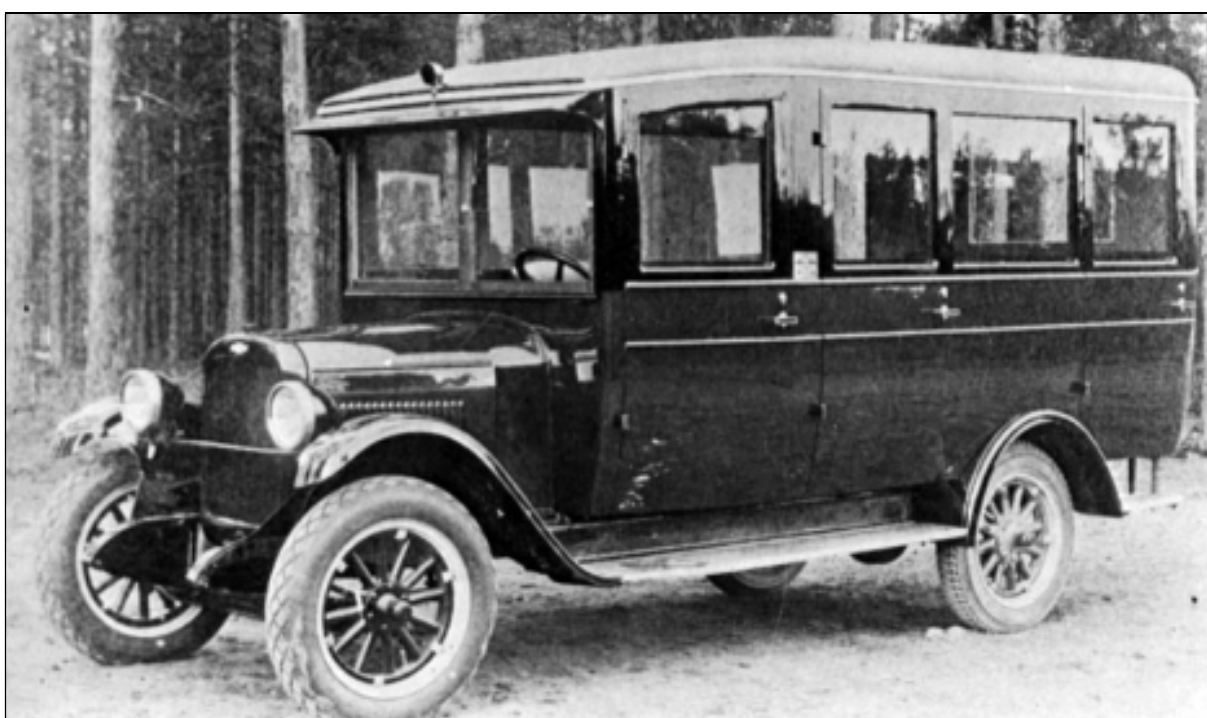
Brockway-bussen Z2661 som nyrenoverad. Foto genom Per Erikson / Veteranbilsklubben. Bussen är det enda i världen kända återstående exemplaret av Brockway's Buses från 1920-talet.



Denna Brockwaybuss fanns med i filmen Kådisbellan från 1993 med texten Stockholm-Tyresö. Det måste ha varit Z2661 som gick "maskerad" i filmen och med SS-märket på sidan.



Ytterligare en bild på Brockwaybuss i filmen *Kådisbellan* från 1993. SS-märket på sidan syns tydligt.



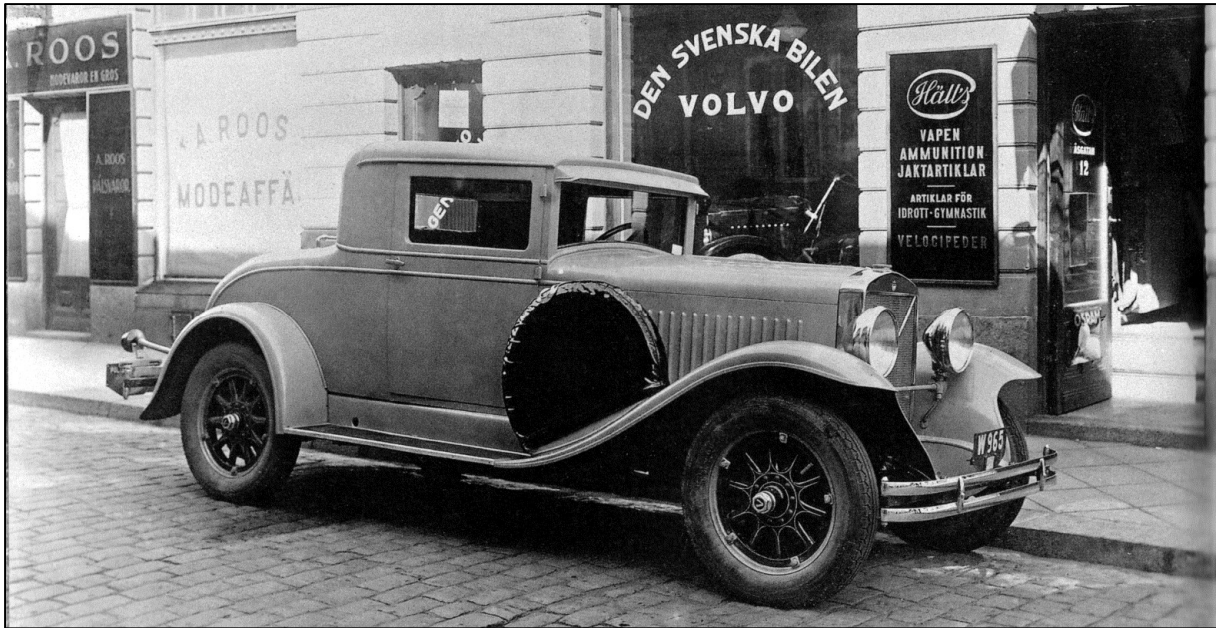
Kaross tillverkad 1929. Den är byggd på ett fyrcylindrigt Chevrolet-chassi från 1927 eller 1928. Bilden fanns med i en artikel i *Arbetarbladet* den 24 oktober 2010 och finns också med på hemsidan <https://www.massingnickel.se/>



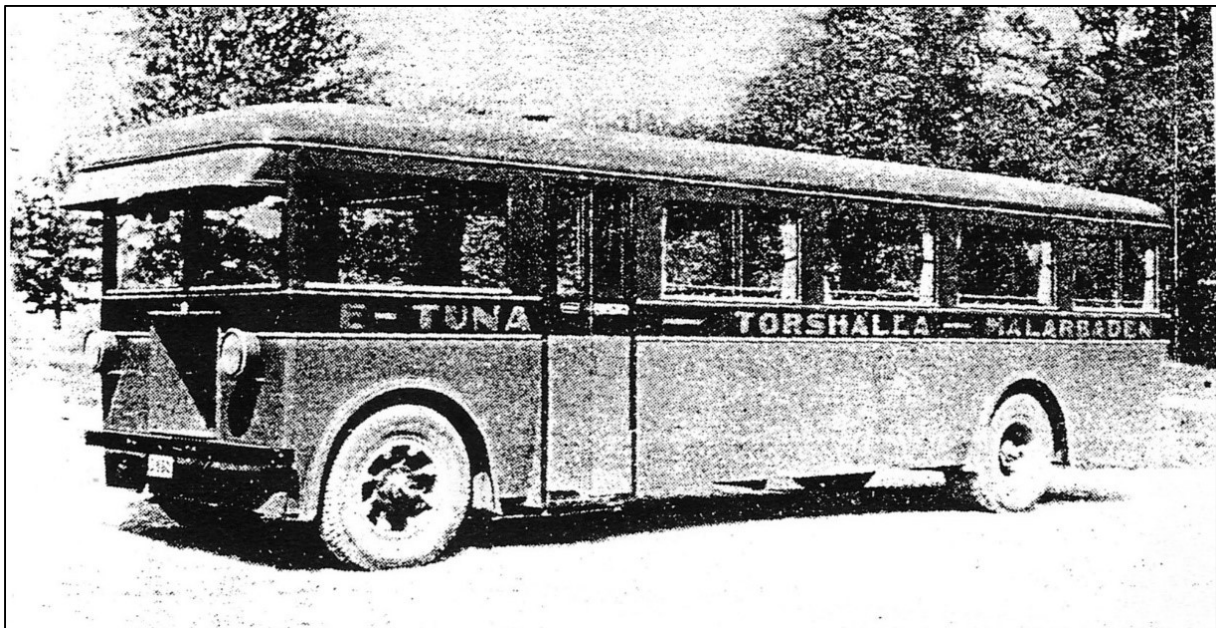
Chevrolet med reg.nr X770 och tillhörig Einar Stenmark. Den ägdes tidigare av Fredrik Olsson. Enligt samstämmiga uppgifter från familjen skall bussen ha kaross byggd av Hilding Englund. Bild från barnbarnet Anders Näslund.



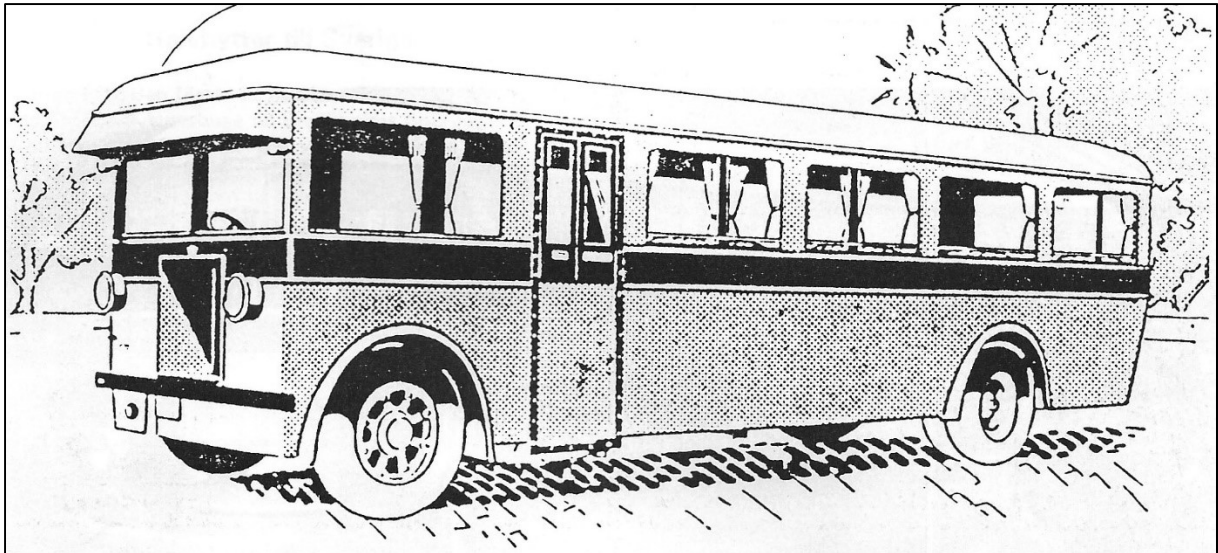
Inredning tillhörig buss byggd av Englunds Karosserifabrik och fotograferad 1930 av Carl Larssons Fotografiska Ateljé AB. Kan det var interiör från den förutnämnda bussen X770? Stolklädseln verkar ha samma mönster på bilderna. Läns museet Gävleborg bild nr XLM.CL009012-2.



Det var inte bara busskarosser som byggdes, utan även bilkarosser, vilka skräddarsyddes efter kundens önskemål. Bilen på bilden, en Volvo PV650, beställdes av Volvos representant i Falun och kallades för "Metkroken" eftersom ungarlar på den tiden "metade" och inte raggade. Bild från maj 1930. Hämtat från: <https://volvoveteran.wordpress.com/mer/volvo-design/>



Reo-buss ombyggd 1930 från torpedutförande till bulldogutförande av Mohlins Velocipedfabrik i Eskilstuna med karossen byggd av Järbo Karosserifabrik. Finns beskriven i *BUSSNYTT* nr 5-1996. Bör vara den första bulldogbussen som byggdes i Järbo. Bild från Malte Eriksson via Jan Gunnarsson.



Samma Reo-buss som på föregående bild, men i tecknat Fanns i annons från Reo:s generalagent Velocipedaktiebolaget Lindblad i Svensk Motor Tidning nr 16/1930.

Enligt Gösta Hellgrens anteckningar kan ovannämnda Reo-buss ha varit Sveriges första bulldogbuss. I varje fall ansåg Henry Molin hos Molins Velocipedsfabrik detta. Bussen byggdes på ett Reo torpedchassi från 1929 med sexcylindrig motor på 67 hk. Karossen började byggas på Molins Velocipedsfabriks bakgård i Eskilstuna där karossen byggdes fram över motorn, vilket bl.a. innebar att förarplatsen fick flyttas fram till höger om motorn. Ramen förlängdes och axlarna breddades så att karossen blev stor nog att rymma 40 passagerare.

Arbetet med bussen blev komplicerat och det visade sig av Molins bakgård var för liten för att kunna färdigställa bussen. För att hinna få den färdig till sommaren 1930 anlätades Järbo Karosserifabrik. Busskarossen sändes i delar till Järbo och med gemensamma krafter lyckades man bygga färdig bussen. I juni 1930 kunde trafikchefen Henry Molin själv köra hem den nya bussen till Eskilstuna. Den väckte stor uppmärksamhet och fanns avbildad i Eskilstunas dagstidningar. Experter kallar den med all rätt för "falsk bulldog" eftersom motorn inte var framflyttad över framaxeln. Molins "bulldog" rullade sedan med reg.nr D560 fram till krigsutbrottet 1939 då den ställdes undan och sedan skrotades efter kriget.

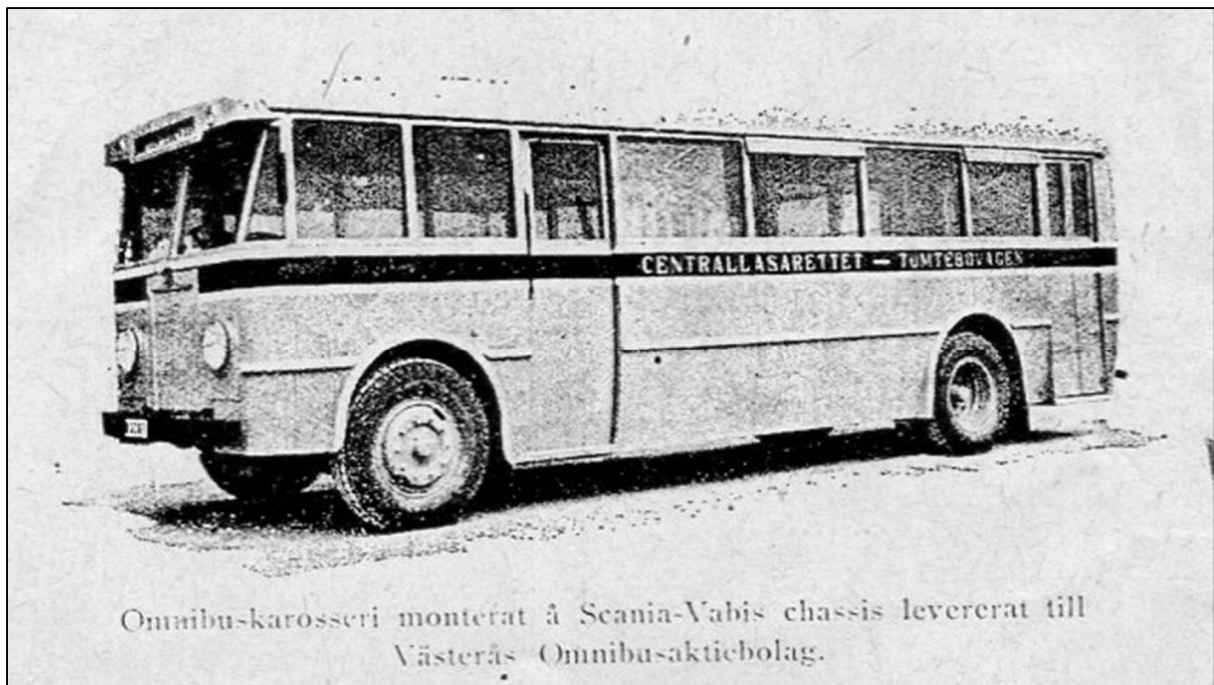
Kända karosseriarbeten åren 1931-32 hos A.-B. Järbo Karosserifabrik (K E Lindfors m.fl.)

Som nämnts ovan kan maximalt sju busskarosser ha hunnit byggas av de ägare som tog över Englund's konkursade verksamhet. Det finns bilder på två bussar, vilka tidsmässigt och utseendemässigt kan ha byggts av nya Järbo Karosserifabrik.

Här följer bilder på några kända karossbyggen.



D682 var Trafik AB Ivan Thors första bulldogbuss. Den var byggd på ett Volvochassi av 1932 års modell. Karossen anges vara byggd av "Järbo Karosserifabrik" och hade plats för 31 passagerare. Chauffören (på bilden) hette Einar Fredriksson. Förmodligen är detta en av få bussar som A.-B. Järbo Karosserifabrik byggde åren 1931-32. Bild från Sörmlands museum.



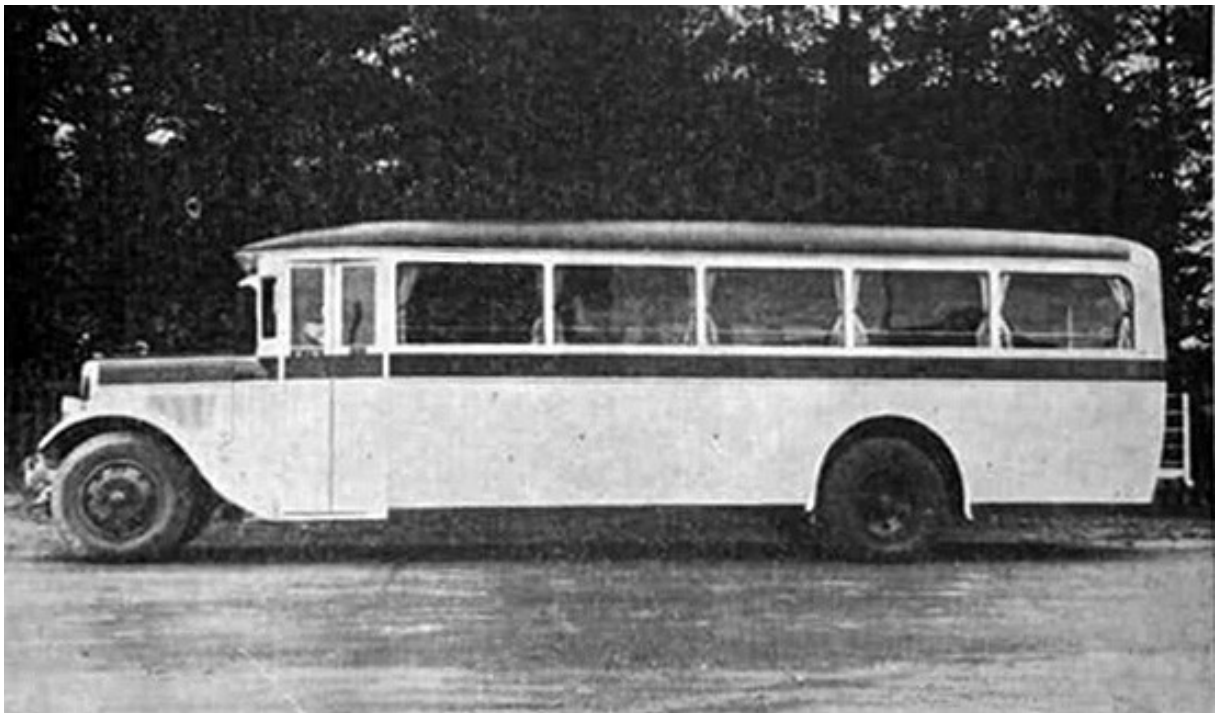
Bulldogbuss till Västerås Omnibusaktiebolag år 1932 på Scania-Vabis chassi typ 8307. Med stor sannolik har den reg.nr U3387. Bussen fanns på bild i en annons från A.-B. Järbo Karosserifabrik.

Kända karosseriarbeten åren 1931-37 hos A.-B. Englunds Karosserifabrik

Hur snabbt karosseritillverkningen kom igång i Englunds nya karosseriverkstad år 1931 är inte känt, men eftersom det finns både bussar och annonser som är daterade 1931 och där bussarna anges vara byggda av A.-B. Englunds Karosserifabrik, så bör tillverkningen ha kommit igång snabbt i den nya fabriken.

Det kan ha varit så att Englund tog med sig både färdiga busskontrakt och pågående karosseriarbeten in i sin nya verksamhet, medan endast fast egendom gick över till konkursförvaltaren. Om så var fallet kan det förklara varför Englund till synes kom igång så snabbt efter konkursen.

Här följer bilder på några kända Englunds-karosser.

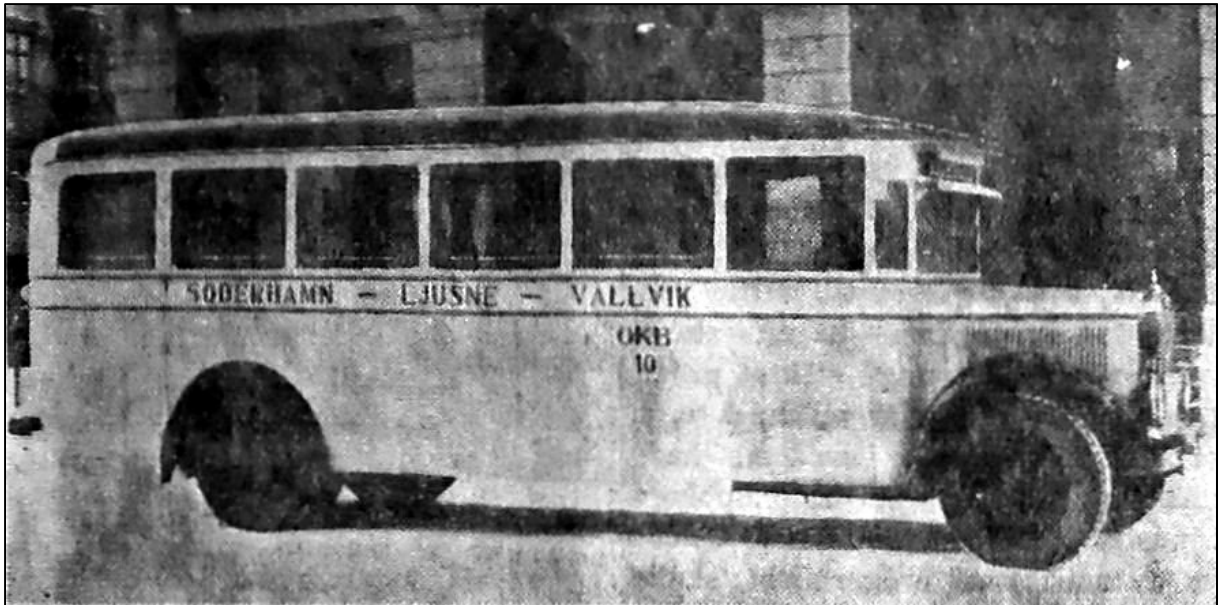




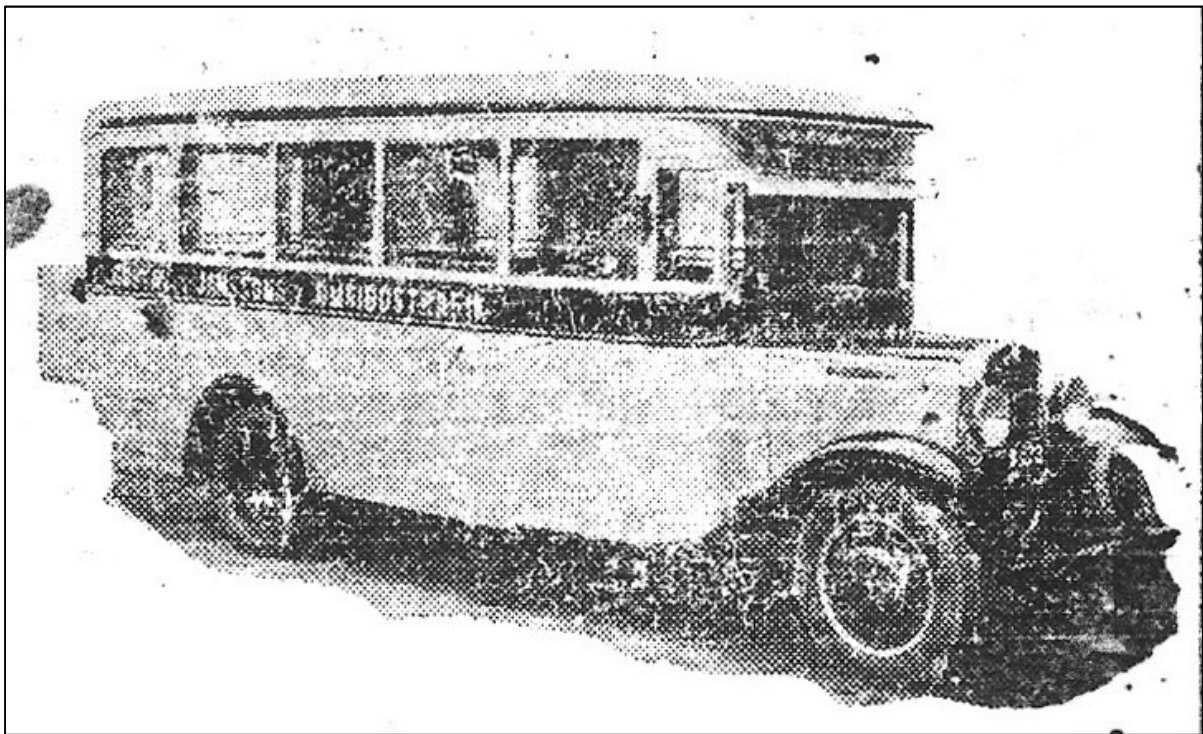
Ovanstående buss finns på bild i både 1931 och 1932(?) års annonser för A.-B. Englunds Karosserifabrik. Det ser ut att vara en GMC av 1931 års modell, troligen reg.nr U475 till Omnibusägare Filip Wikman i Västanfors. Se nästa bild.



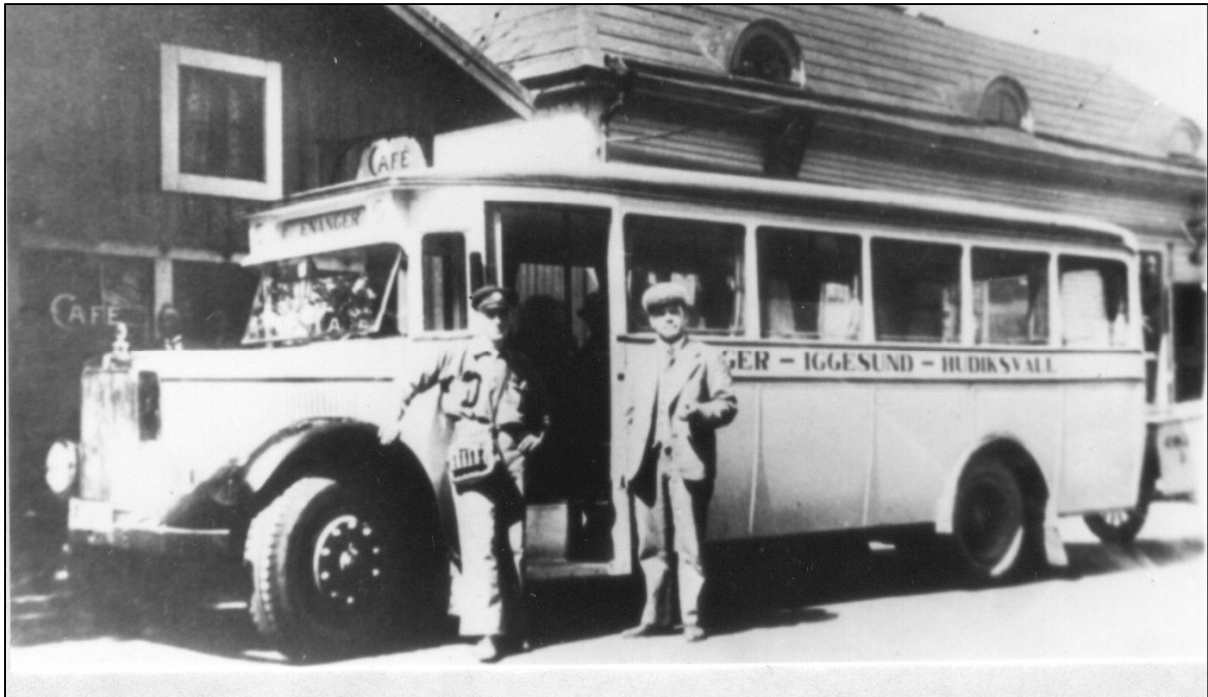
GMC av 1931 års modell med reg.nr U475 till Omnibusägare Filip Wikman i Västanfors. Fotostatkopia av en bild ur Malte Erikssons fotoalbum via Jan Gunnarsson. Detta måste vara den buss som fanns i Englunds annonser. Se föregående sida.



Buss till Ostkustbanan i december 1931. Byggd på Tidaholmschassi med 25 sittplatser. Reg.nr troligen X530. Bild från Facebook-gruppen Sandvikens Vänner genom Tommy Hjort.



Buss till troligen Gustaf Janssons Omnibustrafik i Söderhamn. Bussen finns på bild i 1932 års annons för A.-B. Englunds Karosserifabrik. Bild via Anders Näslund.



Buss till Ostkustbanan 1932. Byggd på Tidaholmschassi med 28 sittplatser. Reg.nr troligen X2030. Bild via Stig Swenson.



Buss av sedantyp till Sundom - Gammelstad - Luleå, B. W. Johansson - Tel: 1. Fotograferad 1931 av Carl Larssons Fotografiska Ateljé AB. Bilden finns hos Läns museet Gävleborg med nr XLM.CL009010. Chassit ser ut att vara Volvo. Bussen anges vara byggd hos Englunds Karosserifabrik, men karossen påminner dock starkt om en Hägglunds-kaross.



Buss till Wikströms Omnibustrafik i Falun år 1931 på Dodge-chassi. På bilden har bussen krockat mot ett träd 1939 efter att den har skadats av järnbalkar från en svängande lastbil. Bild från ett familjealbum i Asker via Jan Gunnarsson.



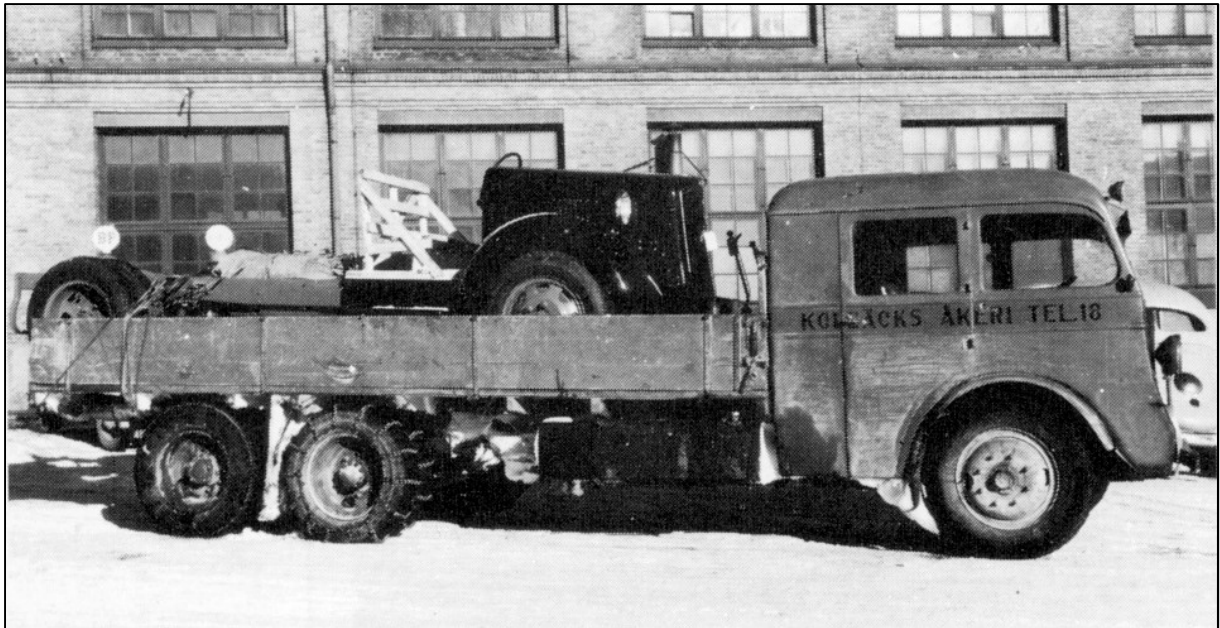
Buss till Buss AB Falun-Hedemora år 1934 på Bedford-chassi. På bilden har bussen hunnit säljas till Falu Omnibus Aktiebolag, vilket bör ha skett efter 1937. Bild ur Stig Swensons samlingar. . Bussen anges vara byggd hos Englund's Karosserifabrik, men karossen påminner dock starkt om sådana som är byggda på Bedford-chassier av GM i Hammarby och av en karosserifirma i Markaryd.



Buss på Reo-chassi år 1934 med reg.nr X2920. Texten på sidan antyder busslinjen Bollnäs-Söderhamn, vilket innebär att bussen ägdes av Bröderna Westerbergs Omnibustrafik i Hälsingmo. Bild från Jan Gunnarsson.



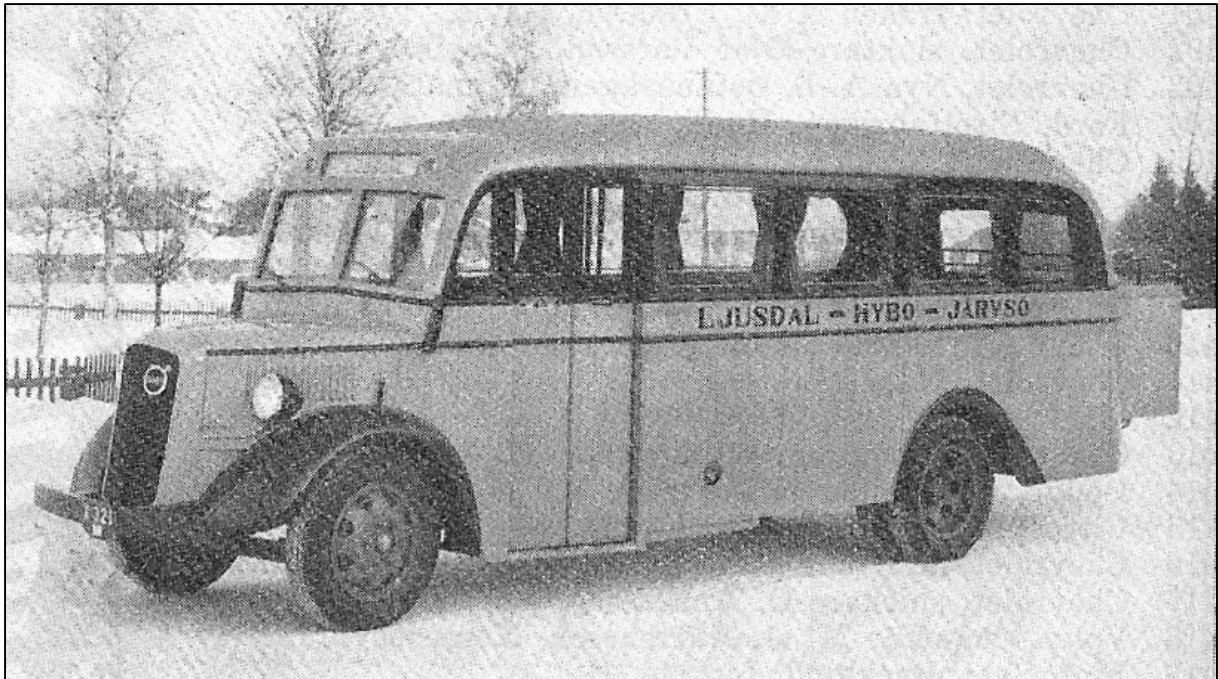
Buss till H. J. Forslund Åkeri, Tel: 334 Sandviken. Enligt en skylt i bussens ena sidofönster verkar karossen vara tillverkad av "Järbo(?) Karosserifabrik" på ett Volvo LV70-chassi. Året är 1934. Karossen är avlyftbar med en skarv bakom hytten, så att ett lastflak kan monteras som alternativ. Fotograferad 1939(!) (enligt uppgift) av Carl Larssons Fotografiska Ateljé AB. Bilden finns hos Länsmuséet Gävleborg med nr XLM.CL007554.



Lastbilshytt av liknande utseende som bussen på föregående bild. Kan troligen vara byggd i Järbo ca 1934-35. Chassit är Volvo LV67LF. Lastbilen ägdes av Kolbäck's Åkeri och transporterade växellådor från Köpings Mekaniska Verkstad till Volvo i Göteborg. Samtidigt utgjorde lastbilen ett rullande laboratorium för utprovning av Hesselman-motorer. Bild ur boken "Volvo – Lastbilarna under sextio år".



Ford-buss, karosserad av Englund's Karosserifabrik, till Svenska Automobil Trafik AB, Stockholm. Den 2 juli 1936 presenterades bussen i Arbetarbladet på följande sätt: "Den 1 juli 1936 gästades Gävle av en tilltalande representant för den moderna bussen. Vagnen – av Fords fabrikat och av den numera vanliga bulldogstypen – är genom sin konstruktion och inredning väl lämpad för dagslånga resor och ger samma goda färdkomfort som en järnvägsvagn. Bussen ger bekvämt plats för 31 personer inklusive föraren och har dessutom rikligt tilltagna bagageutrymmen. Till bekvämligheterna hör en radioanläggning." Foto Paul Sandberg. Bilden hämtad från Upplandsmuséet.

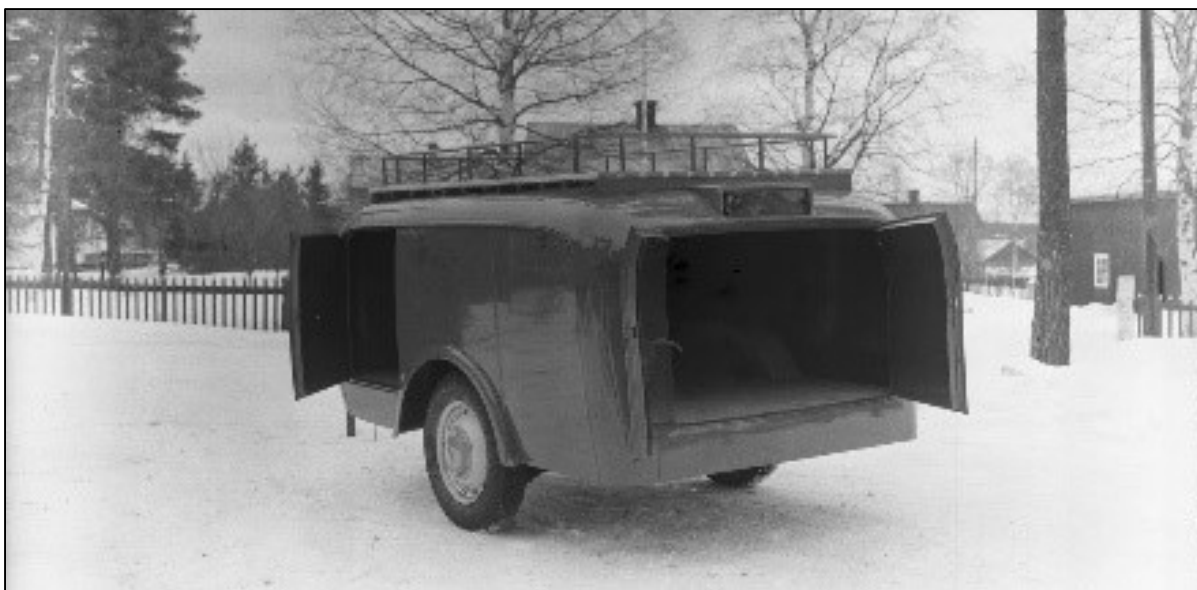


Volvo-buss till troligen O Linds Omnibustrafik i Ljusdal 1936. Reg.nr bör därmed vara X3438. Bild ur Englands annons från 1936.

Kända karosseriarbeten åren 1938-50 hos A.-B. Järbo Karosserifabrik



I början av 1939 byggdes denna sportbilskaross på ett FIAT 508 C-chassi på uppdrag av tävlingsföraren Martin Strömberg. På fakturan står det "racerkarosseri". Priset var 330 kr efter att rabatten fem procent dragits av. Bild ur boken Svenska Karosserimakare.



Släpvagn för bussgods byggd av Järbo Karosserifabrik. Bild nr XLM.CL003635-1 från Länsmuséet Gävleborg. Foto Carl Larssons Fotografiska Ateljé AB. Fotoår 1950 anges, men bilden bör vara tagen flera år tidigare, kanske ca 1944-45.



Lastbilshytt byggd av Järbo Karosserifabrik. Bild nr XLM.CL003635-2 från Länsmuséet Gävleborg. Foto av Carl Larssons Fotografiska Ateljé AB. Fotoår 1950 anges, men bilden bör vara tagen flera år tidigare, kanske ca 1944-45.



Släpvagn byggd av Järbo Karosserifabrik. Bild nr XLM.CL003635-4 från Länsmuséet Gävleborg. Foto Carl Larssons Fotografiska Ateljé AB. Fotoår 1950 anges, men bilden bör vara tagen flera år tidigare, kanske ca 1944-45, eftersom bussen har gengasaggregat. Bussen tillhör tydligen GDG och står på busstorget i Gävle.



Brandbil införskaffad 1947 till Sandviken Järnverk, byggd av Järbo karosseriverkstad på ett Chevroletchassi från ca 1939/40. Hytten har plats för nio man. Bilen har frontmatad bilmotorpump. Reg. X8493. Uppgifter från Tommy Hjort.



Flyttbuss till Tysks Express i Falun. Eftersom minst en flyttbuss levererades dit kan det kanske vara denna som bilden visar. Ser ut att vara ett Scania-Vabis B15-chassi från 1947 eller 1949. Bild från <https://montrab.se/franchise/tysks/>



1950 byggdes karosserna till två tävlingsbilar på Ford V8 Specialchassier. Den vänstra ägdes av Erik "Ockelbo" Lundgren (reg.nr X14197) och den högra av Sven Björklund, Åshammar (reg.nr X15158). Båda bilarna finns bevarade. Olle Olsson hos Järbo Karosserifabrik var engagerad i bilbyggena. Bild från https://www.spoca.se/bildmuseet_6.php

Följande bussar har noterats vara tillverkade hos "Järbo Karosserifabrik":

År	Chassi	Reg.nr, Köpare	Anm
<u>Kända bussar byggda av Järbo Karosserifabrik, D. H. Englund, 1921-1930:</u>			
1921	??	????, Hilding Englund (eget bygge)	
192?	International	????, Hilding Englund (eget bygge)	
1924	??	????, ????	(första bussen till kund)
1925	Dodge?	T????, C. J. Karlsson-Enock, Karlskoga	
192?	Ford	X1863, Fredrik Olsson, Sandviken	8)
192?	International	X2881, Fredrik Olsson, Sandviken	8)
192?	Dodge	X4444, Fredrik Olsson, Sandviken	8)
192?	Reo	X????, Åmots Bruk – Ockelbo	Troligen byggd i Järbo
192?	Reo	X4366, Fredrik Olsson, Sandviken	8)
192?	Reo	X700, Fredrik Olsson, Sandviken	8)
1928	Volvo LV41	X349, H J Forslund, Sandviken	Troligen byggd i Järbo
1929	GMC	X????, E. A. Johansson. Ljusdal	Till OKB
1929	Brockway	Z2661, K E Bohman, Östersund	Bevarad
1929	Brockway	Z2662, K E Bohman, Östersund	
1929	Chevrolet 4-cyl.	????, ????	
1930	Reo	D560, Mohlins, Eskilstuna	1)
1930?	Chevrolet	X770, Fredrik Olsson, Sandviken	8)
<u>Kända bussar byggda av A.-B. Järbo Karosserifabrik, 1931-32:</u>			
1932	Volvo LV	D682, Trafik AB Ivan Thor, Nyköping	1)
1932	Scania-Vabis 8307	U3387, Västerås Omnibus AB	1)
1932	Tidaholm T6O47F	M12160(?), Nylanders Omnibustrafik, Ystad	Till SJ nr 139
1932	Tidaholm T6O47M	M????, Håkanssons Omnibustrafik, Lund	Till SJ nr 351
1932	Tidaholm T6O50B	M????, Johannes Andersson, Eslöv	Till SJ(?)
<u>Kända bussar byggda av A.-B. Englunds Karosserifabrik, 1931-37:</u>			
1931	Chevrolet?	X4001(?), Gustaf Jansson, Söderhamn	
1931	Tidaholm T6O47B	X530, Ostkustbanan AB, Gävle	Till SJ nr 37
?	Volvo	BD????, B W Johansson, Sundom	7)
1931	GMC	U475, Filip Wikman, Västanfors	
1931	Dodge	W2193, Wikströms Omnibustrafik, Falun	
1931	Chevrolet	T6356, J. K. Gustavsson, Karlskoga	Till NBJ 44
1932	Tidaholm T6O47B	X2030, Ostkustbanan AG, Gävle	Till SJ nr 38
1934	Reo	X2920, Br. Westerberg, Hälsingmo	Till SJ nr ???
1934	Volvo LV67D	X????, Trafik AB Söderhamn-Sandarne	Till SJ nr 332 6)
1934	Diamond T	B7300, Svenska Omnibus AB, Sundbyberg	Till SJ nr 839 10)
1934	GMC T23CDB	Y2765, W Könbergs Omnibustrafik, Köja Såg	Till SJ nr 446 5)
1934	Volvo LV70	X2247, H J Forslund Åkeri, Sandviken	Till GDJ 3)
1934	Bedford	W6866, Buss AB Falun-Hedemora	Till Falu Omnibus AB
1935	Chevrolet HS	U4418, Svenska Omnibus AB, Sundbyberg	Till SJ nr 838
1935	Volvo LV70B	X1028, Edvin Lind, Bollnäs	Till SJ nr 248
1935	Bedford WTL-RD	X5869, Helmer Nilsson, Kåbo	Till SJ nr 323
1935	Volvo LV75B	X4212, Olof Andersson, Järbo	Till GDG nr 8 1)
1936	Diamond T	W888, Svenska Omnibus AB, Sundbyberg	Till SJ nr 793
1936	Ford	A????, Svenska Automobil Trafik AB, Stockholm	1)
1936	Reo GB	X3065, Br. Westerberg, Hälsingmo	Till SJ nr 1113 2)
1936	Volvo LV	X3481, O Linds Omnibustrafik i Ljusdal	
1933(!)	Volvo LV70BD	X516, Ostkustbanan AB	Till SJ nr 49 4)
1937	Chevrolet BT185"	Y3207, Gunnar Jonsson, Fränsta	Till SJ nr 600
1937	Volvo LV84	X7103, Anders Lind, Lörstrand	Till SJ nr 1544
<u>Kända bussar byggda av AB Järbo Karosserifabrik, 1938-50:</u>			
1947(?)	Scania-Vabis B15(?)	W????, Tysks Express, Falun	Möjlig leverans 9)
1949(?)	Scania-Vabis B15(?)	W????, Tysks Express, Falun	Möjlig leverans 9)

- 1) Bulldogutförande enligt bilder.
- 2) Karosnr anges vara 495. Tydligt hade Englund hunnit tillverka så många karosser av skilda slag sedan 1924 och fram till 1936.
- 3) Avlyftbar kaross, alltså kombinerad buss/lastbil. Bulldogutförande.
- 4) Karossen verkar vara byggd 1937 i bulldogutförande enligt Svensk Busshistoria. Okänt vad bussen hade för kaross tidigare.
- 5) Olika uppgifter finns, antingen Y2765 till Wiktor Könberg, Köja Såg eller Y1854 till Algot Westberg, Hällsjö Kyrkdal. Enligt uppgift bulldogutförande.
- 6) Svensk Busshistoria anger reg.nr X2960, men enligt Bussboken år 1938 tillhörde X2960 en Volvo år 1935 hos Skoghs Omnibustrafik i Alfta.
- 7) Bussen finns på en bild där det anges att den är byggd i Järbo, men karossen påminner starkt om en Häglunds-kaross.
- 8) Enligt samstämmiga uppgifter från familjen (genom Anders Näslund) skall bussarna vara byggda hos Englund. Olsson bedrev busstrafik Sandviken-Årsunda åren 1923-30. Hans sålde sedan sin bussrörelse till Wahlmans Omnibustrafik.
- 9) Två flyttbussar på Scania-Vabis B15-chassier levererades till Tysks Express i Falun 1947 resp 1949. Eftersom minst en möbelbuss skall ha levererats av Järbo Karosserifabrik till Tysks Express, kan mycket väl båda dessa ha karosserats i Järbo.
- 10) Ursprungligen levererad till E A Johansson, Bollstanäs.

Några referenser:

https://www.seved.eu/index_seved.htm

<https://www.arbetarbladet.se/2010-10-24/bussarna-fran-jarbo>

<https://volvoveteran.wordpress.com/mer/volvo-design/>

<https://www.jarbohembygd.se/>

<https://svenskbushistoria.se/#home>