

JÄMTLANDSBUSS SOMMARSTUGA



Juni 1988. Bussen Z 2661 Brockway 1929 med Järbo-kaross. Här som sommarstuga i närheten av Vall-sundet på Frösön. Bussens vänstra sida med dörrar är vända mot verandan. Fönstret på husets gavel är bussens bak-fönster. Bilderna är tagna snett nerifrån Vall-sundsfärjans vändslinga.

En dag hösten 1987 ringdes Jämtlandsbuss i Östersund upp av en man som undrade: "Skulle ni vara intresserade av att ta en titt på en sommarstuga, som jag och min pappa byggde på Frösön under 30-talet?"

En sommarstuga!? Mja, Jämtlandsbuss är ju faktiskt ett busstrafikföretag så tveksamheten var berättigad.

Efter att ha lagt in ytterligare några argument lyckades Martin Bohman, som mannen heter, övertyga oss.

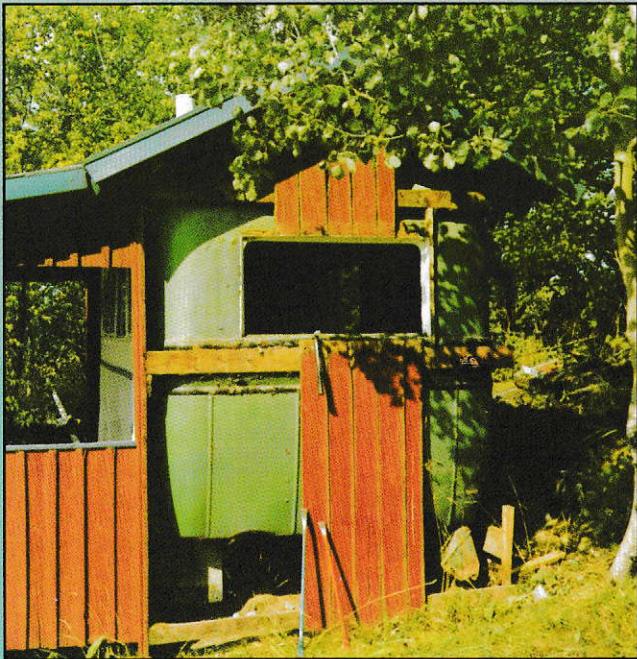




1.



4.



2.

J Ä M T L A N D S B U S S

1. Interiör mot bussens bakdel. I en separat salong finns en bakre utgångsdörr som skymtar till höger i bilden. Samtliga säten är skinnklädda och är original från 1929 och Järbokarosserifabrik. Skåpet i bildens högra del tillkom 1938 när bussen byggdes in.

2. 11/8 1988.

Rivningen av sommarstugan som omger Brockwaybussen är precis påbörjad. Här syns en del av bussens bakdel.

3. Interiör mot bussens främre del. Ingångsdörren till vänster. Rakt fram syns på motorhuvens plats en öppen spis. Ovanför denna syns platsen för frontrutan. Skåpet till höger står ungefär på förarplatsen.

4. 11/8 1988.

Gaveln klar, så vi fortsätter med verandan mot Storsjön.

5. Inne bland bräderna och bråten syns den grå skorstensmuren. Den står på bussramen och är byggd av kraftig betong, armerad tätt, tätt. För att riva den blev vi tvungna att använda bergbormaskin och stora släggor!



3.



5.



6.



8.

S O M M A R S T U G A

6. Väggen på stugans baksida var förankrad i ett rejält väggband både under taket och nertill. Karossen har stått högt, mer än 30 cm från marken, så på den finns inga rostskador. John-Erik Karlsson i rivningstagen.

7. 19/8 1988.

En regnig dag lyfts bussen, som väger drygt 2000 kg, av en stor mobilkran från grunden där den stått i 50 år till en lastbilstrailer. Här syns att karossen är i ett väldigt bra skick.

Busskarossen närmar sig här lastbilstrailern. Både kran och trailer är beställda från Nisse Andersons Åkeri i Östersund. Vändslingan till Vallsundsfärjan, som fordonen står på, var avstängd för lyftet.

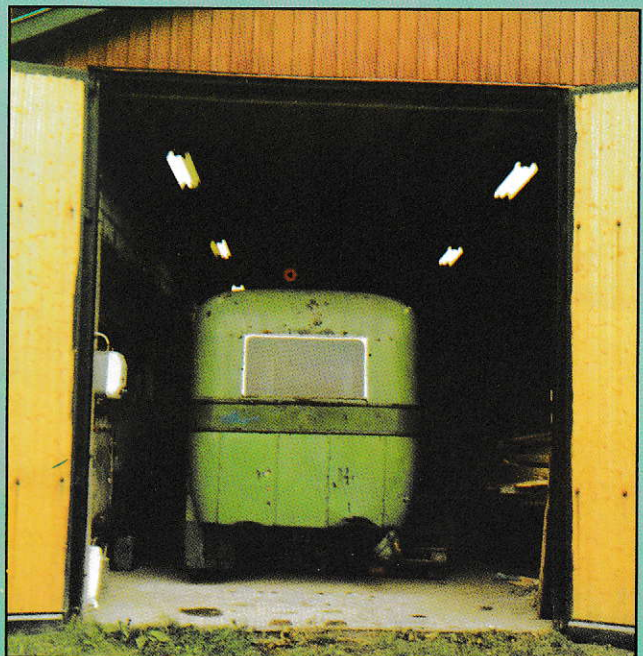
8. Framme i Arvesund och här görs klart för avlyft. Arvesundsgaraget skymtar till vänster i bilden.

9. Bussen svävar här buren av mobilkranen framför garageporten i Arvesund. På förarplatsen skymtar ett skåp. Motorhuvens halvrunda infästning syns också.

10. På plats under tak i Arvesundsgaraget.



7.



10.

► Så togs då titten.

Sommarstugan låg en bit från Storsjön. Den var liten och rödmålad och grann. Från den stora verandan hade man fin utsikt mot fjällen.

Jaha, tänkte vi, vi har alltså kommit för att titta på en sommarstuga. Vad gör vi egentligen med en sån? Kanske personalavdelningen...?

Martin Bohman, som vid det här laget talat om att han var son till bussbolagets grundare, öppnade under tiden stugans dörr som faktiskt påminde om en bussdörr, fast en liten en.

Förvånade

Vi kliver in. Förvånningen kan knappast beskrivas när vi upptäcker att vi just kommit in i en mycket gammal buss!! En ytterst välbevarad buss dessutom. När förvånningen lagt sig får vi veta att det är en buss av fabrikket Brockway som Martins far köpte våren 1929.

Men vad gör då bussen här i en

sommarstuga??

Jo, det började så här:

Den 4:e maj 1921 startade Martins far, åkaren och omnibusägaren K.E. Bohman, den första busslinjen knuten till Östersund.

Han hade från Tyskland inköpt en begagnad krigsambulans av märket Dürkopp. På den byggdes en busskaross. Tillstånd att få trafikera vägsträckan Östersund—Brunflo söktes och beviljades. En av de första busslinjerna i Jämtland var ett faktum. Bohmans Omnibustrafik, som företaget hette, gick bra och flera linjer startades. Flera små bussar byggdes, men större bussar krävdes ganska snart och vid den här tiden fanns på bussmarknaden i Sverige inte mycket att välja på.

De allra flesta bussar var byggda på små lastbilschassier, t.ex. T-

Från "Godset" fick vi häromdagen en gammal ÖP och i den fanns ovanstående artikel om Omnibustrafik i staden. Fast redan våren 1921 hade faktiskt Brunflo linjen startats av samma "gubbar" som nämns i artikeln.

Östersunds-Posten

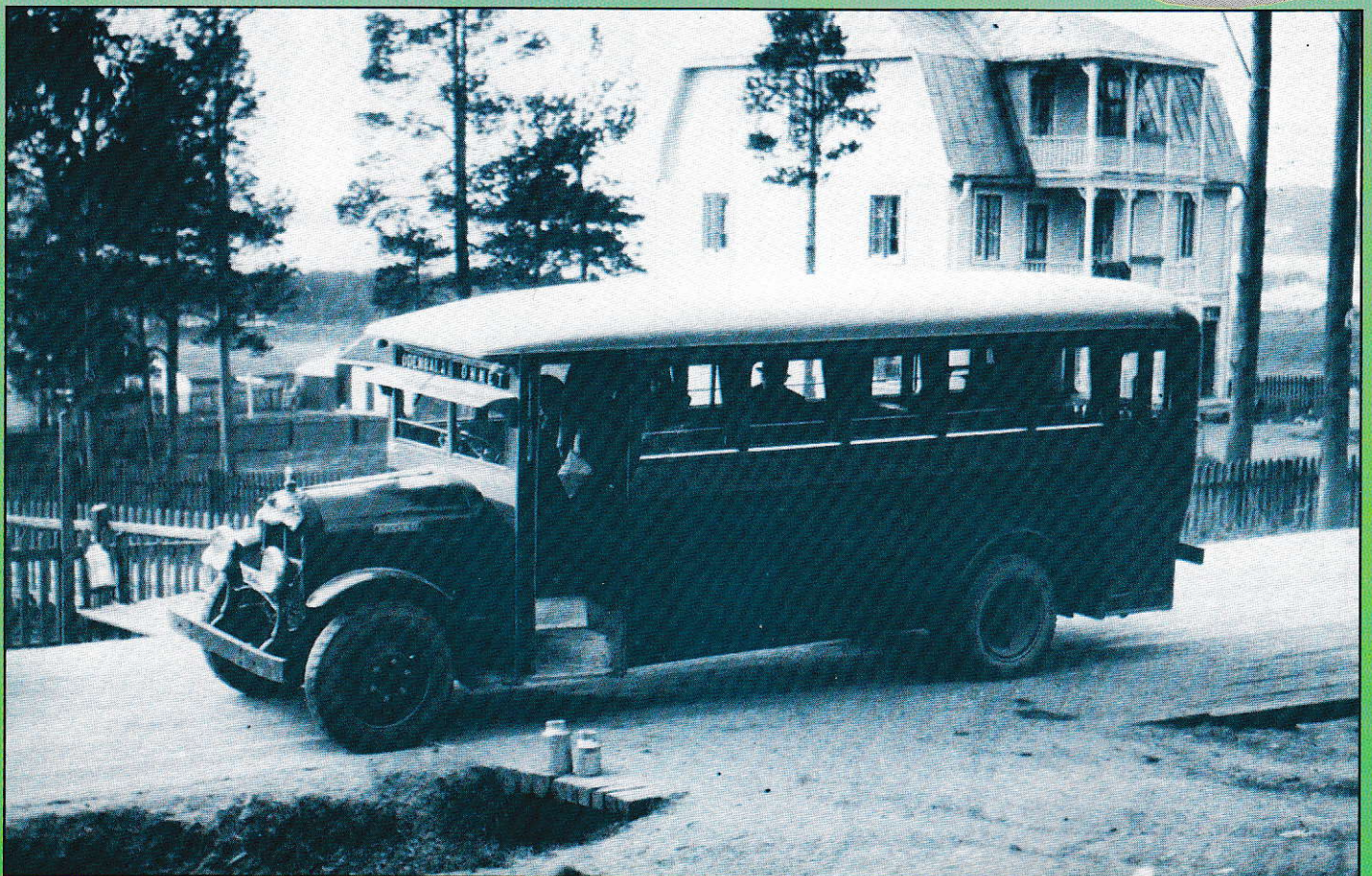
STYRELSEN
Sommarslaget Östersund
N:o 254

Chans första, största och mest spridda dagblad

Onsdagen den 1 November 1922

Omnibustrafiken i staden börjad.

Odensvik—Östersund—Öhnet, den nya bilrouten, har i dag börjat sina färder. Vagnarna, vilka hava plats för 12 personer, äro synnerligen bekvämt inredda med skinnklädda stolar, elektriskt lyse och mycket rymliga. Då taxan för en tur kommer att sättas till 25 och 50 öre kan man förutspå att "bussarna" komma att bli populära och flitigt anlitade. Första dagarna tannar man uträdda lämpligaste hållplatser för att sedan medels skyltar angiva desamma. Som hållplatser har "bussarnas" ägare, O. Andersson och E. Bohman, tänkt sig inom staden skärningen av Repslagaregatan och Södra Postjärnvägsstation och möjligen någon plats vid Prästgatan. För frösöbornas del komma hållplatser att ordnas vid Runsten, Dalhem, Nybo, Västervik med värdpunkt vid infartsvägen till hospitaler. Under denna vecka kommer endast en av bilarna att insättas i trafik enär arbetet med den andra förmodligt ha den färdig och kommer då reguljära turer att ordnas med avgång från respektive ändstationer en gång i timmen.



Z 2661. Fabr. BROCKWAY. Årsm. 1929. Kaross: Järbo karosserifabrik.

Bilden är från Brunflovägen. Huset i bakgrunden kan ev. vara Smidsmästare Colléns fastighet, Brunflovägen 62. I så fall är gatukorsningen Hjalmgatan—Brunflovägen. Observera att bussen är försedd med kyljarlusi.

Ford 1- och 2-tonnare som försetts med flak, långbänkar och en enkel överbyggnad av trä. Bohman ville ha riktiga bussar med rejäla karosser som byggts på speciella busschassier. Därför vände han sig i slutet av 1928 till ingenjörfirman 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 sidventilsmotorer 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 vikdörrar.

Inredningen var mycket stilig. Man använde ädelträ, mässing och läder. Passagerarna satt bekvämt på riktiga skinsoffor 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.

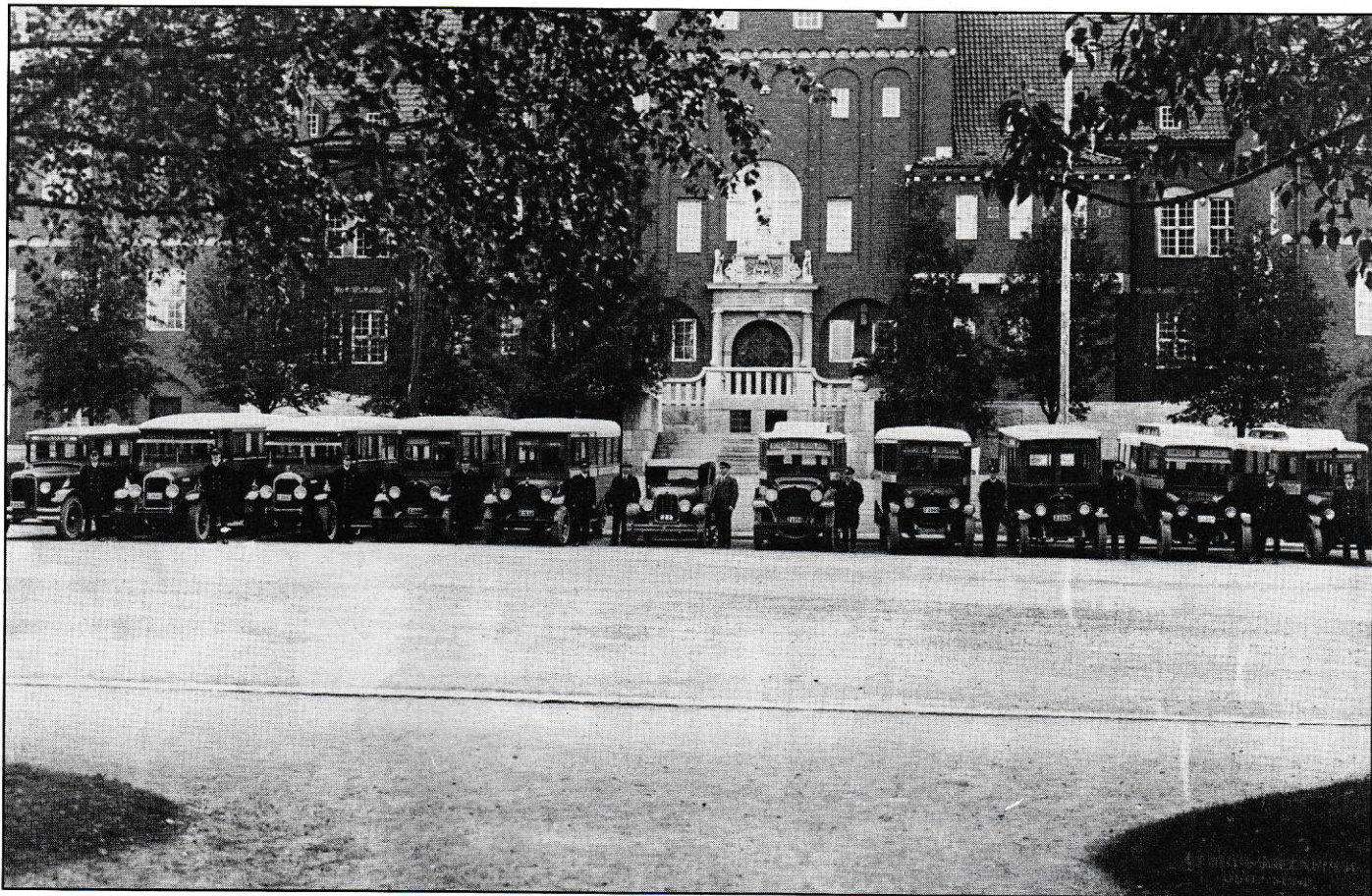
Bussarna lackerades slutligen i en djupt blå färg med några fält i ljusare blått. För effektens skull drogs smala röda linjer på vissa ställen längs med karosserna. Ta-

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 vårväll 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-



Nära nog alla Bohmans bussar uppställda för fotografering framför Östersunds Rådhus år 1929. Bussarna flankeras av två av stadens polismän i uniform med sablar. Mellan bussarna står förarkåren och vid personbilen i mitten står bussägare K.E. Bohman. Fotograf är Petrus Melander, Östersund. Bussarna är från vänster: Z 2530 DODGE 1929, Z 2662 BROCKWAY 1929, Z 2661 BROCKWAY 1929, Z 1680 DODGE 1926, Z 1612 DODGE 1926, Z 7 CHANDLER 1927 personbil, Z 1354 PROTOS 1913, Z 2040 CHEVROLET 1922, Z 1542 FEDERAL KNIGHT 1928, Z 1213 CHEVROLET 1926, Z 1050 CHEVROLET 1926.

hjul bak, jämfört med de tidigare enkla stora bakhjulen som var betydligt större än framhjulen.

Efter registreringsbesiktning, där besiktningsmannen konstaterat att fordonen var försedda med tillförlitlig signalanordning, fick de reg.numren Z 2661 och Z 2662.

Linjetrafik

Sommaren 1929 sattes så Brockwaybussarna i linjetrafik, men med förbehållet från Länsstyrelsen "att då väglaget så påkallar skall lättare fordon brukas". Länsstyrelsen fastslog också "att högsta fart för motoromnibus inom tätbebyggt område än 25 km/tim och 40 km/tim anorstädes". Brockwaybussarna klarade emellertid betydligt högre hastighet.

Utvecklingen av både bussarna och busstrafiken gick väldigt fort i början av 1930-talet.

Det av bussar trafikerade vägnätet var 1929 35.000 km. Det hade vid 1930-talets mitt ökat till 50.000 km. Antalet bussar registrerade 1930 var 2.837 st och 1935 3.914 st.

På fordonssidan skedde också en markant utveckling. Bussar från både Tidaholms Bruk och Scania Vabis gick att få med karosser av s.k. Trucktyp med föraren bredvid motorn. Något år senare hade man nästan helt gått

över till frambyggda bussar av Bulldogtyp.

Så Brockwaybussarna, som 1929 hade representerat det allra modernaste på bussfronten, var redan på våren 1936 så föråldrade att de fick tjänstgöra som reservfordon. Sommaren 1937 förstördes den ena bussen av en eldsvåda. Från vacuumtanken hade bensen runnit ut över motorn och antändes när chauffören startade. Branden blev våldsam och bussen så svårt skadad att en reparation inte ansågs lönsam. Året därpå rangeras den kvarvarande Brockwaybussen (Z 2661) ut.

I stället för att skrota den beslutar Bussägare Bohman att bygga sig en sommarstuga av bussen.

Sagt och gjort. Han kör ut den till en vacker tomt på Frösön med utsikt över Jämtlandsfjällen och Storsjön. Där pallas bussen upp på höga plintar. Fronten, motorn och axlarna plockas bort innan Bohman bygger sin stuga runt om. På motorns plats gjuter han en öppen spis i armerad betong. Stugan/bussen används sen som utflyktsmål och för trevliga fester varma sommarkvällar.

Fantastiskt skick

Så går nära 50 år och vi är därmed framme där den här berättelsen egentligen börjar, alltså hösten 1987.

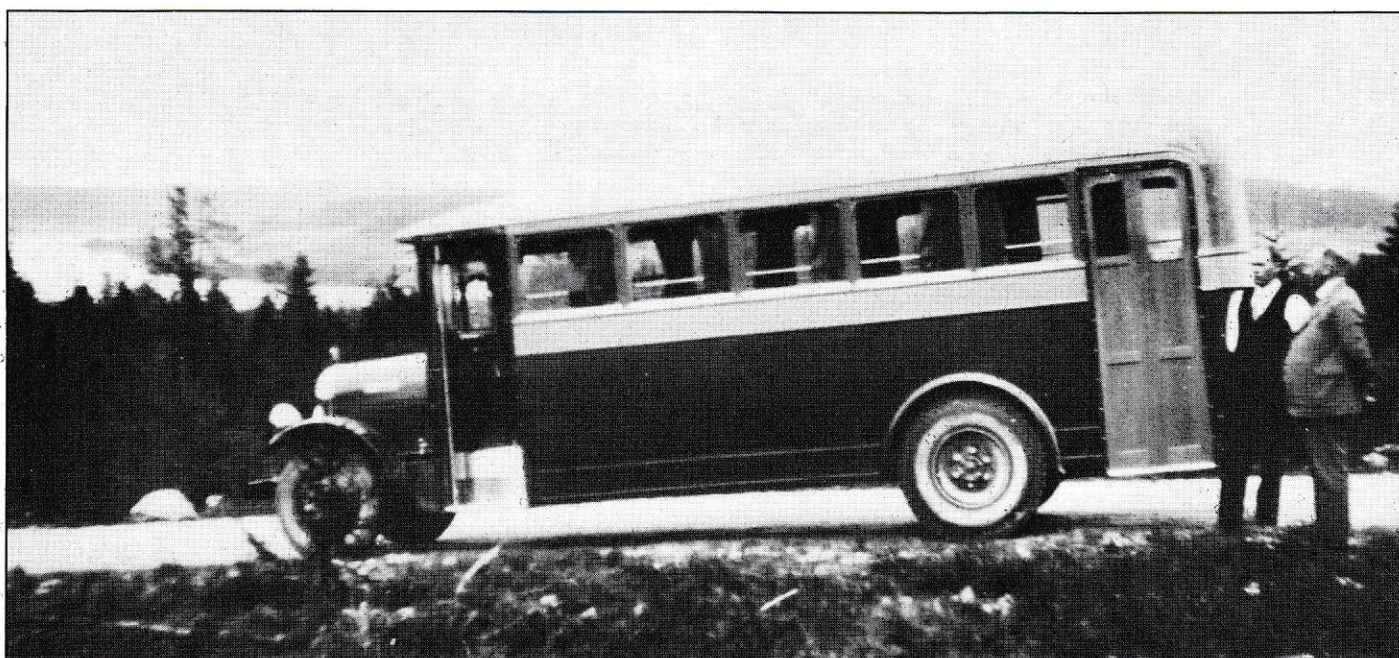
Efter den första förvånande tittningen på stugan med bussen görs en grundligare undersökning. Då kunde vi konstatera att bussen är i ett fantastiskt gott skick.

Inredningen är, så när som på en saknad långsoffa, precis som den var vid leveransen 1929. Karossens trästomme är helt frisk och plåten knappt rostig. Chassiet är helt intakt och t.o.m. avgasröret är kvar!

Efter förhandlingar med de nya ägarna, som för drygt 40 år sen köpt sommarstugan av Bussägare Bohman, kan vi så vintern 1988 köpa stugan för ett mycket bra pris. På sommaren rivs stugan, vilket inte visar sig vara så lätt som det såg ut. Kåken var lindrigt sagt väl byggd och spikad. Bara att riva skorstensmuren som stod på bussramen fordrade en bergborrmaskin!

Men till slut stod bussen i alla fall där i ljuset efter 50 år. Med hjälp av mobilkran och lastbilstrailer fraktades bussen till ett av våra garage. När den väl var under tak vidtogs det stora del-letandet.

Originalmotorn återfanns ganska snart hos en skrotsamlare en bit från Östersund. Tyvärr var motorn hopplöst sönderfrusen, så tills det dyker upp en annan 6-cyl Continentalmotor får det sitta en Volvo ED motor i bussen. Även



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.

den motorn är ju en 6-cylindrig sidventilare.

Bakaxeln påträffades på en traktorkärra, men ägaren tvärvägrade att skiljas från axeln trots löften om en nyare med bättre däck. Kanske kan vi prata omkull axelägaren, men under tiden får en lastbil från tidigt 30-tal släppa till axlar och styrsystem.

Bättre tur med delar hade vi hos en fordonshistoriker i Brunflo. Han ägde den saknade original långsoffan och var utan vidare villig att sälja den. Dessutom hade han också bussens förarstol.

I och med dessa fynd är inredningen helt komplett och det bästa är att vi fått tag på bussens originaldelar. Bussens instrumentbräda hittades förresten hos en skrothandlare tillsammans med en del annat smått och gott.

Saknas

Men fortfarande saknar vi några delar.

Det är bägge framskärmarna, kylare med kylarsarg och maskering, motorhuven och torpeden mot främre karossvägen. Vi söker också emblem med namnet BROCKWAY, som satt på motorhuvens sidor, samt på kylarsargens överdel.

Skulle det finnas någon läsare

TEKNISKA DATA

BROCKWAY 1929

Tillverkare:	Brockway Motor Trucks, Cortland, New York
Typ:	Brockway Bus
Kaross:	Järbo omnibus Järbo Karosserifabrik
Passag.ant:	24 sittande 5 stående
Motor:	Continental 20E 6 cylindrar sidventiler Cylinderdimensioner i mm. 84,14x127 Effekt 80 hk. Motornummer 5372
Växellåda:	4 växlar framåt 1 backväxel osynkroniserad
Bromsar:	Hydrauliska fyrhjulsbromsar Mekanisk handbroms
Chassie:	Omnibus Chassinummer 29284
Fjädrar:	Längsgående bladfjädrar
Hjulbas:	4620 mm
Däck:	Typ L 6 st. Bak tvillinghjul. Bredd på slitytan 160 mm.
Längd:	7350 mm
Bredd:	1910 mm
Överhäng:	1790 mm
Tjänstevikt:	3100 kg
Totalvikt:	4840 kg
Dörrar:	0—1—1. Nödutgång höger sida bak, sedandörr
Övrigt:	Uppvärmningsanordning och elektrisk belysning i kupé

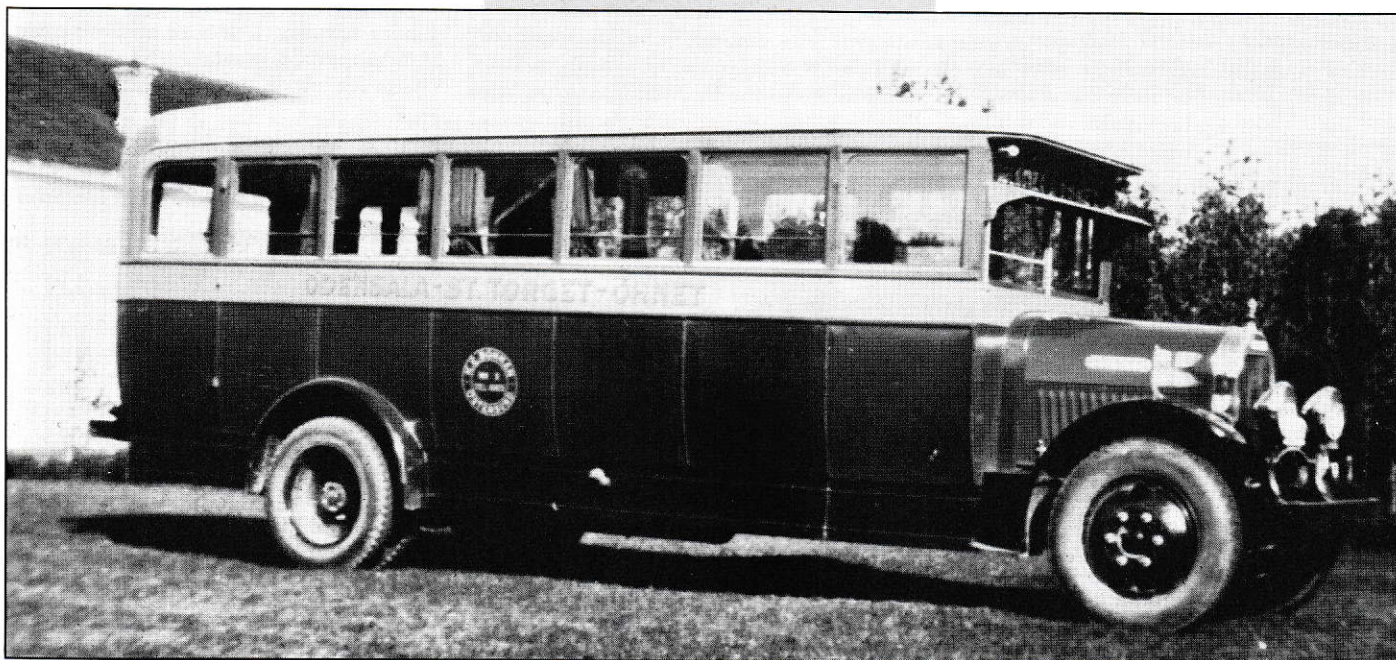
som kan hjälpa oss med de här delarna är denne varmt välkommen att höra av sig till oss!

Originalmotorn var som sagt sönderfrusen så vi söker naturligtvis också en sådan med växellåda. Dessutom behöver vi en växellåda med koppling till den Volvo ED motor som får sitta i bussen tillsvidare.

Brockway verkar idag vara ett sällsynt märke. Under åren 1926—1931 importerades 18 busschassier av detta fabrikat till Sverige. Vi har försökt kolla vad det blev av dem och vad som eventuellt finns kvar. Resultatet blev inte direkt uppiggande. De allra flesta ställdes av i början av kriget 1939 för att sen sluta sina dagar som EPA-traktorer eller vagnar.

Så vitt vi nu vet är vår Brockwaybuss den enda återstående i landet och kan kanske sägas vara en raritet.

Kanske anar också Bussägare Bohman att hans gamla uttjänta buss skulle bli en raritet, när han byggde in den i sin sommarstuga. Men däremot anade han nog inte, då han våren 1929 kom till Östersund med sina två nya bussar, att hans företag, som då hade 12 bussar, 60 år senare skulle heta AB Jämtlandsbuss, ha 135 fordon, 300 anställda och skjutsa 13 miljoner passagerare. □



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.