

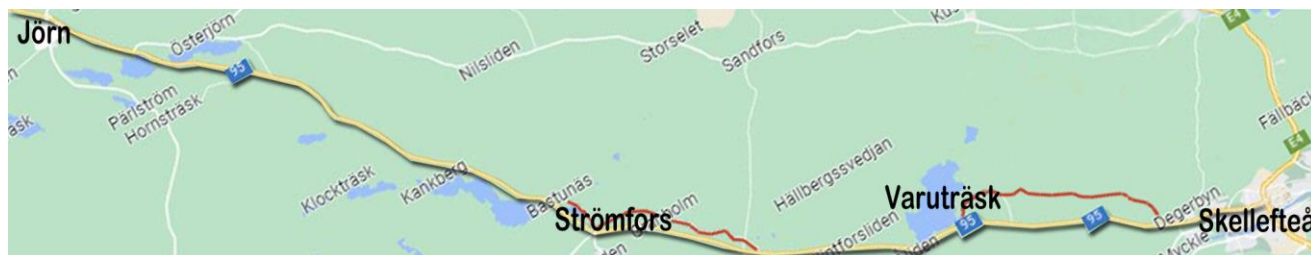
Jörn och vägtrafiken

Jörn fick sin första körväg under åren 1851-54. Den var till hälften finansierad via statsbidrag då den ansågs nödvändig för tjärtransporterna.

Vägen följde troget kyrkvägarna över Varuträsk, Bastunäs, Kankberg samt söder och väster om Jörnträsket fram till kyrkan.

Riksväg 95 (Silvervägen) följer i stor sett den första vägen. På några ställen har man lämnat de gamla kyrkvägarna och rätat ut leden.

Vägen Jörn-Kåge byggdes sedan på 1890-tal. Den stora intressenten bakom den var Kåge Kvarnaktiebolag.



Silvervägen följer den ursprungliga vägen utom på några ställen där de rödmarkerade vägvägnitten ersatts av en rakare sträckning.

Det önskades en förbindelse från Arvidsjaur till Skellefteå dit handelsresorna gick. Men norrbottningarna ansåg att Piteå skulle vara utfartsväg och den linjen vann trots alla protester.

Den vägen anlades under nödåren på 1860-talet utifrån behovet av nödhjälp 1867-68. Vägen började i Rognäs utanför Piteå och gick via Pite-Långträsk och Abborrträsk till Arvidsjaur.

År 1882 anlades dock vägen Jörn-Arvidsjaur.



Vägarna då slingrade sig runt alla gårdar och myrar.

Vägbanan var lös och skogen stod tätt intill.

Höst och vår sjönk kärrhjulen ned till naven i gyttjan.

Under perioden 1905-1939 anlades en mängd 80 cm breda och enkla cykelvägar i glesbygden. Oftast av domänverket eller skogsbolagen för att öppna upp för skogsarbetarna.

De var alltså föregångare till skogsbilvägarna och hade också betydelse för bekämpning av skogsbränder.

Långt innan det fanns motorfordon i Jörn så fanns det de som ansökte om att linjerättigheter för turbiner.

På våren 1904 beställde Automobilbolaget i Arvidsjaur en lastbil som kunde lasta 3 ton från Söderhamns gjuteriaktiebolag. Syftet att driva linjetrafik mellan Jörn och Arvidsjaur.

Starten var dålig. Automobilbolaget i Arvidsjaur m. fl. inträsserade fingo den 12 augusti vid Jörns järnvägsstation emottaga den omtalade och efterlängtade automobilen, hvilken skulle trafikera vägen Jörn—Arvidsjaur—Afvaviken.

Automobilen som väger 3,000 kg. och är afsedd att lasta lika många kg. afgick den 13 från Jörn på sin första resa, lastad med ett fat bensin — för automobilen's behof — och divärse spritlådor, alltsammans till omkring 1,000 kg. vikt. Ännu den 20:e, sju dagar efter starten, hade automobilen efter många vedermödor ej hunnit längre än till Stensträsk, två mil från utgångsstationen, och där står den, ofärdig, för att afvakta kommande öden.

Man hyser olika tankar — skrifer vår meddelare — om lämpligheten af en så tung automobil, fullastad vägnande 6,000 kg., för vägar och broar i dessa trakter.

1904-08-23 Man kom bara 2 mil den första veckan (Västerbottens-Kuriren)

Efter 14 dagar hade lastbilen tagit sig till Arvidsjaur. Den 11/9 kunde tidningarna rapportera om en automobil som "... än skenar som en galen häst, än så går han med snigelfart så att vilket människobarn som helst kan gå i kapp med honom ...".



Jörns första bil var av denna modell (Scanias arkiv, färglagd)

Tydligen så testades också den alternativa sträckan Arvidsjaur-Långträsk i hopp om att den hade vägar och broar som klarade en så tung bil.

Även om bilen var beställd från Söderhamn så var den med största säkerhet en Scania Vabis designad 1902 av Vabis i Södertälje. Den järnhjuls försedda lastbilen var 1,5 ton tung (inte tre ton som tidningarna skrev) och hade en topphastighet på 12 km/tim.

Automobilstadgan 1904 föreskrev att automobiler i dagsljus i stad och köping fick framföras i max 20 km/tim och vid mörker och dimma 15 km. På landsbygden var gränserna 30 respektive 20 km/tim.

Den som satte igång automobiltrafiken mellan Arvidsjaur och Jörn var handlanden Hjalmar Edholm i Arvidsjaur. Han hade 1910 köpt en 16 hk kombinerad lastbil och automobil. 1913-05-16 kunde Aftonbladet berätta att den skulle användas för att frakta turister med utgångspunkt från Arvidsjaur.

Det är förmodligen Edholms bil som är turbilen i fotot från Glommerträsk här nedan. Det verkar vara en Scania Vabis av samma typ som den första bilen. Det kan t.o.m. vara den bilen.



1915 Första turbilen, en Scania Vabis, på sträckan Arvidsjaur-Jörn fotograferad i Glommerträsk (Arvidsjaur's bibliotek, färglagd)

På 1920-talet så började biltrafiken komma igång på allvar.

Ärade resande!

Vid behov av bilskjutsar vänd Eder till Gästgivaregården i Jörn som även innehar bil och skjutsstation. Humana priser. Nykter och pålitlig chaufför.

Postadress: O. L. FURBERG, fack 62, Rikst, 33 JÖRN.



1922-06-03 Gästgivaregården i Jörn erbjuder bilskjutsar (Skelleftebladet)

En livaktig trafikverksamhet är även att anteckna. Denna uppehålles företrädesvis av de så moderna motorfordonen, i huvudsak automobilerna, vilka vid flera tillfällen och i synnerhet vid persontågens ankomst kunna uppvisa ett avsevärt antal, ibland uppgående till 15 st.

1923-08-25 I Skelleftebladets bilaga om Jörn skrev man om de många bilar som flockades vid stationen i samband med tågens ankomst och avgång



1925-03-16 Snöplogning av vägen Jörn-Arjeplog (Norsk vegmuseum, färglagd)



1925-03-16 Postomnibuss med bagagesläde på vägen Jörn-Arjeplog (Norsk vegmuseum, färglagd)



1925-03-16 Postomnibuss Scania Vabis med medar fram till på vägen Jörn-Arjeplog. Bussarna användes för både post och persontrafik där den tog 16 passagerare,
(Norsk vegmuseum, färglagd)

Det är oklart vem som hade ansvar för respektive busslinje under 1920-talet men det fanns en linje Jörn-Kågedalen-Skellefteå. År 1928 slogs den ihop med linjen Kusmark-Skellefteå och Kågedalens trafikförening bildades.

Det skedde fler sammanslagning. Bl.a. tillkom linjen Arvidsjaur-Jörn. Bolaget bytte då namn till AB Kust och Inlandstrafik.

År 1941 gick bussen från Jörn till Skellefteå 7.40, 12.30 och 17.45 och den andra vägen 10.00, 14.45 och 20.00. Resan tog 1 timme och 55 minuter.

1930-tal Bussen Jörn-Kågedalen-Skellefteå (NVI Skellefteå museum, färglagd)



Bengt Grahn berättade i Skelleftebladet 1931-05-23 om en bussresa till Jörn under rubriken "Med kamera och castell". Här är det reportaget inklusive de bilder han tog som här färglagts eftersom kvaliteten inte är den bästa:



Gatuparti från Jörn

Efter en smaklig frukost på en matservering åntrade vi Kågedalens trafikbuss f. v. b. till Jörn.

Himmelen var tung och grå, varför vi kunde bereda oss på snö eller regn under uppresan. Det blev även bägge delarna, vilket ingalunda gjorde den sönderkörda vägen bättre ur trafiksynpunkt.

Signaturen har varit med på både bättre och sämre åkturer, men maken till denna resa får man dock söka efter. Bussen krängde, slängde och hoppade likt ett nötskal i upprörd sjö.

Men efter alla om och men kunde dock passagerarna någorlunda välbehållna stiga ur vid Stenmans café¹ i Jörn, där en god kopp kaffe fick tränga undan den begynnande sjösjukan.

Kaféet ifråga tycktes hava många kunder; om det berodde på det goda kaffet eller den stora salongsradiogrammofonen, kan jag ej avgöra.

Som mål för min resa hade jag bestämt J. A. Lindahls kamfabrik², vilken jag hört talas om. Då nu bussen genom det dåliga väglaget var en

¹ Stenmans Café kallades även "Slussen" och drevs av syskonen John och Mancy. Lokalerna fanns på östra sidan av Järnväggsgatan före bron över Htundträskån. Känt för att inne- och utanför så var det ofta knytnävsslagsmål

² Tillverkningen av finkammar för frisörsalonger började i början på 1920-talet och upphörde före 1940. Ägaren Johan Alfrod Lindahl levde 1865-1939.

och en halv timme försenad kunde jag ej stanna så länge och höra plattorna hos Stenmans, utan utfrågade kamfabrikens läge och gav mig genast iväg.

Fabrikör Lindahl. välkomnade mig med varm hand och beredde mig, hyggligt nog, genast tillträde till sin fabrik. Denna var ej någon stor och bullrande sådan, men praktiskt var var allt ordnat.

Herr Lindahl var ingalunda ovillig att demonstrera sin anläggning för mig. Det gick fort för honom att ur en kvistren och fast björkknubb såga kamämnet, skära till, putsa och göra i i ordning "Idealkammen".

Härmed vill jag ge hr Lindahl en eloge för den färdighet han redan hunnit förskaffa sig, då hans fabrik ännu är helt ny.

Ljuförhållandena inne i Lindahls fabrik voro ej så goda, som jag skulle önskat, men då jag ej ville lämna en möjlighet att giva Skelleftebladets läsare en inblick i fabriken oprövad, så tog jag några plåtar.



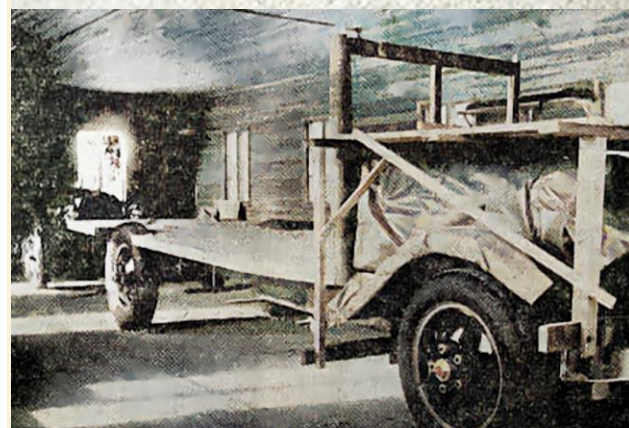
Fabrikör Lindahl var alltigenom vänlig och mycket pratsam, synd bara att klockan ilade så fort just då, eljest ha de nog mycket av intresse kunnat nedskrivas.

På stående fot drack jag det kaffe, som hr Lindahl prompt ville bjuda på, varefter jag oartigt nog genast måste ge mig iväg. Vill nu endast önska att hr Lindahl får hava god framgång i sitt företag, ty den svenska företagsamheten har i hr Lindahl en god representant.

³ Fabriken startades 1920 och ägdes av bröderna Manny som var chef och Gotthard Bergström. De tillverkade i huvudak möbler av olika slag och hade t.o.m. tryckt upp en katalog genom vilken de sålde över hela landet.

Solen hade under mitt uppehåll hos Lindahls sökt sig fram mellan molnen så municipalsamhället tedde sig enastående tilltalande ut i den härliga förvärsstämningen.

Så fort de talrika vattenpussarna det tilläto stegade jag iväg en annan fabrik i Jörn, som även låtit tala om sig, nämligen Bröderna Bergströms möbelfabrik³. På sista tiden har Bröderna Bergström börjat med karosseribyggnader till bussar och bilar, vilket arbete de även fått beröm för. Deras berömda möbeltillverkning bedrivs dock i samma utsträckning som förut.



Ovan möbelfabriken och under interiör fr. karosseritillverkningen

När jag vid utsatt tid infann mig vid Skelleftebussens hållplats var motorn redan igång, klar att lämna de talrika tunnbrödsfabrikernas⁴ samhälle.

Hemresan gick även lyckligt, så snart var socknen med de många ödekolonierna lämnad bakom ryggen och vi fingo stiga ur vid torget i Skelleften, belåtna över att helskinnade nått "fast mark".

De var Norrlands största möbelföretag och hade ca trettio anställda.

⁴ Det fanns vid denna tid 8 bagerier i Jörn inklusive Norrlands första tunnbrödsbageri som ägdes av Hjalmar A. Gustafsson.



*1979 Busstationen i
Jörn.*

*(Pär Hallinder/Skel-
leftea museum, färg-
lagd)*

STIG SANDSTRÖM, STIGSAND49@GMAIL.COM, WWW.LOKALHISTORIASKELLEFTEA.SE