

Motorplogen June - Juneverken AB

Det började med snillet, geniet Ingenjör Hiller, pojken från Borås, chalmeristen, ingenjören, överingenjören och uppfinnaren. Hiller var anställd på JMW, Jönköpings Mekaniska Werkstad. I detta släktbolag var Ingenjören Gustaf Sandvall verkställande direktör.

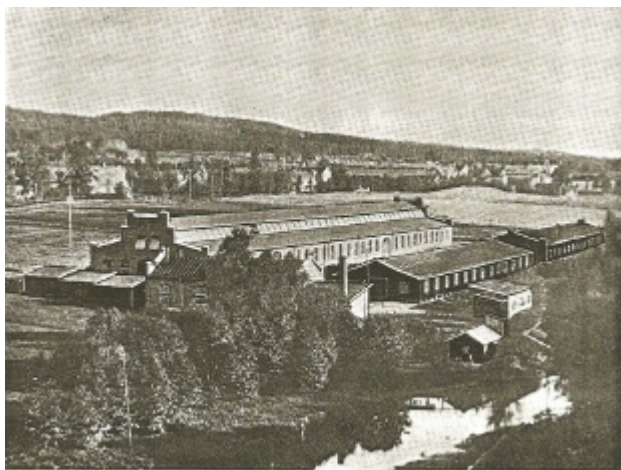
Hiller hade gjort några uppfinningar som köpts av verkstaden. Bland annat en automatiskt verkande smörjkopp för lager. Ett lager med sådan smörjkopp kunde icke "gå varmt" därest olja fanns i behållaren. Jönköpings Mekaniska Werkstad hade som specialitet byggandet av ångbåtar, verkstadsanläggningar, samt ångpannor. Härtill små maskinerier för lantbruk.



J. G. Sandvall.

Detta att stå lantbruket till tjänst, fögnade Ingenjören Sandvall eftersom han var STOR lantbrukare på det lilla Sjöåkra. På Sjöåkra fanns två arbetshästar och de två isländarna som drog mjölkvagnen. Skulle man icke kunna göra sig av med arbetshästarna om man finge en maskin att plöja med. En maskin att dra tröskverket, att dra sågen, att dra mejerimaskinen, - en plog med fotogenmotor, som man kunde plöja och harva med. Bulta och räfsa med, - och som man körde tunga lass från skogen med. Som man lätt kunde körde fram till tröskverket med och "blott kopplade på".

Ingenjör Hiller fick idén - och snart hade man på JMW en plog på två hjul och ledhjul konstruerad. Vi fick den per järnväg till Bankeryd station, för avprovning på Sjöåkra



Exteriör av Juneverken

gård. Än hade den sina hjul fram, än bak, än hade den två plogar, än tre. Varje gång den kom "ut på grönbetet" hade den ändrat utseende. Måntro, det var ett evenemang då Sandvalls plog kom, med verkstadens folk som en myggsvärm omkring vidundret, som doldes av en presenning!

Vi såg den där expeditionerna till leda, ty plogen hade fått vana att löpa mellan stadsgator och grönbete som en katt i mars månad. Äntligen befanns plogen färdig och på bolagsstämman togs ärendet upp som en ny artikel på verkstadens schema.

Nej, - den gubben gick icke. Stämman avskog - och direktören blev vit, röd, blå och grön av ilska. Stämman hade haft rapportörer om expeditionerna till Bankeryd. Visste nog vad experimenten kostat. En dum stämma!

Om plogen upptagits som ny maskin, hade man kunnat tillverka densamma i JMW:s verkstad. Med befintliga maskiner och med verkstadens vana arbetare.

1917 bildades nytt aktiebolag Juneplogen och som kapital togs den Sandvallska och Ljungqvistska förmögenheten som innehades av släkten. Det var millioner kronor, ty gamle Gustaf Sandvall som ägde verkstaden och järnhandeln och Ljungqvist som ägde Munksjö Bruk var millionärer. Gustav Sandvall insatte i bolaget sitt Sjöåkra samt allt vad han förövrigt ägde. "Tiderna" var sådana att allt steg i pris - och det fanns förutsättningar för att just detta företag som främjade jordbruket skulle få utomordentliga vinster. Bolaget fick dispens från lagen om att bolag icke fick förvärva

jordbruksfastigheter, efter som odlingspremier utgick och parollen ljöd "fatta spadarna"! Bättre spade gavs icke än Juneplogen som plöjde tre tilor i ett drag och ett tunnland frusen klövervall på 17 minuter.

På grund av detta undantag från lagen, blev Sjöåkra lagt under Juneplogen AB och medgavs därjämte rätt att inköpa gården med jord för plogarnas inkörning och provande. Humbug! – ty plöjning förekom icke mer än å en liten ruta åker mitt för lägenheterna Eolsborg och Björkäng. (Åkern där nu Svenska Kyrkans Församlingsgård ligger). Resten lades för fåfot - med gräs å åkrarna till midjan, utan att det bärgades.

Men Sjöåkra fick icke besmittas av verkstäder. Mark inköptes å Attarps norra gårde utmed Lillån intill Sjöåkra gräns. Fabriken skulle ligga på åkanten som om den varit beroende av vattenkraft. Alla som såg valet av plats reagerade och skrattade åt dem som drog denna tunga industri från järnvägen, i stället för att lägga den vid järnvägsspåret, där utrymmen och bekvämligheter fanns, samt sten till grund och fyllning. Nu måste ett plan utschaktas, planet isoleras, grunden grävas ner i en lömsk lera - och det hela utsatt för vattenflöde ovanifrån, vattenfåror, vägdiken med stort nederbördsflöde.

Spektaklet eller föreställningen började med kalk, cement, makadam sand och tegel som kom på järnvägsvagnar. Byggmästare Hall, som dittills byggt villor av trä, blev den rådande och bestämmande och sade ja, ja, ja, till allt. Hade inte förmän och basar vetat sin sak, hade väl allt kört fast redan i början. Ett lag under f.d. soldaten Sjökvist i Habo, gick och tog ut sten i Sjöåkra och Nyarps stengärdesgårdar. Ett annat lag rev gärdesgårdarna. Ett tredje lag byggde staket i markerna, - men dessa staket i tusentals meter byggdes av fyrkants sparrar och tvåtums prima plank. Ett lag var skogshuggare som högg skogen för virke som forslades till Kolaryds kvarn för sågning. Ett lag var stenkörare som körde sten till grunden och "singel" från Vätterns strand till betonggolven. Ett lag körde kalk och tegel, sand och grus, ett lag var vägbyggare. Ett lag var odlare, ja två tre lag i odling, varav det första bröt upp jordstenar i Nyarps Åkershultsgårde och tog en åker nedanför banan till fyllning i hålen efter stenarna. Stenarna lades upp med domkraft i rös, större än hus i marken ovan Åkershult. I det hela fanns icke plan eller uträkning till något. Allt skulle göras och alla sade ja och grep sig verket an i galenskap! – mot högsta betalning.

Vägarna ner till bygget blev bottenlösa. Däri plumsade skräddare Wahlströms tunna häst för vagn med några tegelstenar som lass. Likaledes Oskar Anderssons jämmerliga märr, som knappt orkade gå. De förtjänade hundra kronor om dagen. Oskar hade varken hö eller havre, - ty ingen dera varan fanns att köpa. Oskar fodrade sin märr med mäsik från Krönleins bryggeri och salt småsill som köptes tunnvis. Gunnar Danielsson hade undantagit sig hästarna på Nyarp och körde singel = flata slitna stenar från Vätterstranden. Gunnar tog sig ett bad för varje lass som blev lastat.

Många bönder var engagerade för körningar som pågick år ut och år in. När körningarna var avslutade, - först då tog man tag i vägbygget, med makadamisering, grusning, så att dessa verkstadens vägar, blev till landsvägar och föranledde bommar med ringverk för passagen över järnvägsspåret! (Industrigatan).

Först byggdes ett 50 tal meter verkstad, - men den han knappast täckas, förrän huset förlängdes till det dubbla. Bygget gick in på vintern och när taket på sydöstra hörnet av fabriken täcktes, låg där ett lag taktäckare, som uthärdade kölden och kallblåsten, att folk ryste.

Byggmästaren August Hall var icke dum, men han saknade all skolutbildning och var klint skrivkunnig. Inför Sandvall stod han som en man som förstod allt - och därpå blev han tillsyningsman över alla dessa lag som till synes arbetade, men bedrog företaget. Hade bara Hall medgett att han intet förstod av ritningar och räkenskaper, hade hans blamage intet mer verkat än skämt över arbetsgivaren.

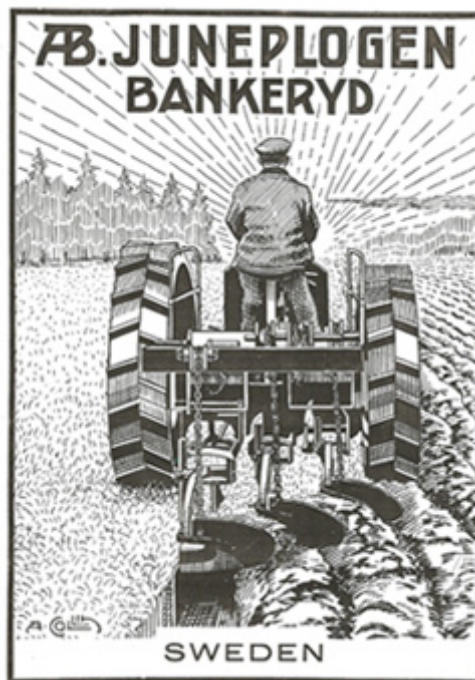
Vid nattåget hade jag tillfälle att samtala med Sandvall, som uttalade sitt företags förtjänster och framtid. - "Vi har nu sålt 200 st. motorplogar till Ryssland. Med blott denna enda leverans, betalar vi hela anläggningskostnaden för verken. Sedan kommer vi att sälja tusentals plogar till Ryssland och alla länder där en stor plog kan göra nytta. Det är så tänkt att plogen skall kunna ersätta ett par hästar på ett medelstort jordbruk och när det icke plöjes och harvas kan plogen placeras intill

vedupplag, loge, mejeri o.s.v. då motorn arbetar som en lokomobil för såg, tröskverk, maskiner. Så den billiga driften om vi tar June Motorn som drives med råolja till ett pris av 4 öre kilogrammet. Motorn June tillverkas på Mekaniska Werkstaden, - än så länge. Men här skall bli ett stålgiuteri också, så att vi kan gjuta delarna till motorn och plogen.”

I och för driften upplades stora förlag av stålgiutgoods, som kom i sändningar om 500 kg.

Det var ämnen som här skulle svarvas, hyvlas, gängas och skäras till drev, kuggjul, axlar, ställhakar. Plogar köptes vagns vis, - samma typ av plog som för hästplöjning, dock utan styrställ. Åsen var ställd att kopplas i ram å motorplogen, där tre plogar hängde och med ett grepp fälldes att hugga i jorden, då tilt föll framför tilt i sned fyllning.

Samtidigt med verkstaden byggdes dammen och kraftverket vid Fiskartorpet (Junedammen som nu är riven) samt verken i Domneåns Kraft Aktiebolag. De två verken arbetade icke ihop, ty Sjöåkra dammen var för Juneverkens drift med dagskörning, medan Domneåns verk skulle utgöra tillfällig reserv och vara ett ortens centra för kraft i lantbruket och för ortens belysning. Man bör förstå vilken oerhörd kraftutveckling i Bankeryd som skedde och vilka arbetstillfällen och andra förtjänster det blev.



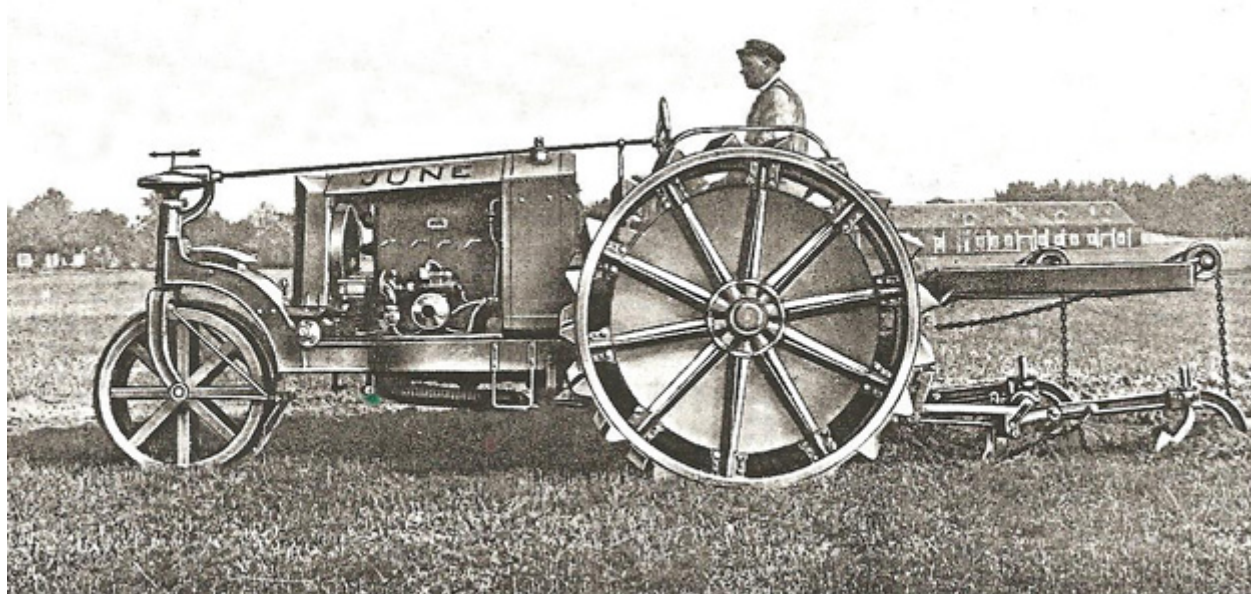
Alla förtjänade på arbete, leveranser och körning. Handlarna i Jönköping, ja i hela landet flåsade, ty här åtgick spik, småjärn, skruv, trä, oljor, trassel, färg, glas, kitt, tjära, penslar, skyfflar, kvastar, allt upptänkligt an masse. Och allt var i kristiden hundrafalt dyrare än eljest.

Jag observerade ett återgående tomfat för maskinolja. Fatet kändes tungt, Jag och Gustaf Svensson ställde fatet å ända och fick ut 40 kg maskinolja som Svensson sålde till en järnhandlare för en krona kilot. Vi delade pengarna.

Det blev i hast så brått med leveransen av de 200 motorplogarna att verkstaden måste arbeta på nattsift. Då visade det sig att Domneåns Kraft gav ej mer än tredjedelen av det beräknade. Sandvall var ursinnig. Man kör med övre stationen för belysning, får vattnet i nedre dammen och har kraft för verkstadsdrift. Det visade sig att denna damm ej höll mer än tredjedelen utlovat, - men för Juneverkens drift räckte båda. När freden slöts i Ryssland 1917, (Ryska revolutionen) godkändes av Sovjet icke de av förra regeringen slutna avtalen! De 200 motorplogarna måste få köpare i Sverige.



Juneplogen med sin råoljemotor gick icke och höll icke i svensk jord, som är allt för hård och stenig. Plogen måste gång på gång omkonstrueras för större styrka. När äntligen styrkan nåtts och Junemotorn utbytt mot en tysk bensinmotor, då, - gick den underbara plogen så att tusentals människor som var åskådare, stod blott och gapade.



Detta hände på en utställning i Nässjö där Malcusplogen i Halmstad gick i trasor och Munktells i Eskilstuna måste köras ut som en dödad ox i tjuvfäktning. Tävlningen av fyra olika motorplogar skedde på en stenig lycka, vid en lantbruksutställning. Tre, där av en Ford traktorplog, slogs ut av June som plöjde så att jorden rök och stenar vräktes upp som om de sprängts. Hemkommen gjordes försöket på 2 tums tjälad klövervall på åkern utanför Perfects fabriker och lägenheten Björkäng. Plöjdes därvid ett tunnland jord på 17 minuter. - Men med denna 3000-kronors motor, kostade hela motorplogen, 17000 kronor.

Det fina i plogens konstruktion var att den kunde vända på sin egna plan. Det vill säga så gott som snurra runt om sin mittaxel och att varje plog automatiskt kopplade sig ur och lyftes över en sten eller stubbe och föll av sig själv när hindret var passerat. Plöjaren körde ut i hörnen av åkerskiften, - medan konkurrenterna stodo långa i synen som nödår och lämnade flera meter mark oplöjd.

Juneplogen var ärlig, men alla de andra bedragare - och sämst var den som segrade, plogen med lös traktor, amerikanaren, som inte borde fått visas, när en svensk plog konstruerats som var både

plog, traktor och lokomobil i ett enda stycke. Men vad gjorde statsmakterna för att understödja företaget, - jo slöt handelsavtal med storskojarna! Malkus i Halmstad och Munktells i Eskilstuna hölls uppe genom lögnaktig reklam - men Juneplogen ljögs ihjäl, ty kantänka, den höll icke! Den höll att odla med, att bryta sten med, - och var världens finaste jordbruksmaskin, - men sattes styrkan ifråga, så måste ju priset stiga. Det fanns ju ett billigare alternativ, för lätt sandjord, stenfri mark ex fungerade Junemotorn fint, den som matades med råolja.

Det var de billiga plogarna som köptes och som kom ut på marknaden. Kuskar, rättare, fördrängar är inga mekaniker, - men dylika sattes att plöja med nyinköpt plog. Snart var plogen ur bruk, just genom vanskötsel, ty kan ett maskineri ej skötas så förstörs det.

Nu blev det en "folkvandring" av Juneverkens montörer till olika ställen dit plog sålts.

Denna folkvandring pågick i många år. Bolaget hade förbrukat alla sina tillgångar och gick i likvidation för att resas och få nytt namn till nästa katastrof, konkursen.

Under tiden hade den tunga industrin kommit i händerna på kristidsjobbare under storfinansen representerade av Söderberg & Co, - en firma som "slog vantarna i bordet" så jorden skalv. Firman hade efterhand köpt Juneplogen, Mekaniska Verkstäderna i Jönköping, Borås, Karlstad och Kristinehamn. Laxå Bruk, Ett Bruk i Bergslagen, Kopparverket i Hälsingborg, Stallbacka elektriska malmsmältning i Trollhättan och jag vill minnas Lilla Edets pappersbruk med fler industrier. För alla de mekaniska industrierna var Sandvall chef - och karlen for på resor ideligen till alla dessa företag för inspektion och order. När Söderberg & Co kullbyterade, föll ansvaret på de mekaniska verkstäderna och Sandvall blev syndabocken. Avsked från allt! - och i allt hade han insatt sitt eget och släktens kapital, som var och förblev förlorat. När Gustav Sandvall sågs sista gången å Juneverken och å sitt Sjöåkra, var det icke Sandvall längre, utan en skugga.

Värmlandsbanken hade varit den störste intressenten i koncernen och fick "största utdelningen", nämligen de mekaniska verkstäderna. Några bankgubbar kom, såg, for och räknades som Juneverkens chefer. Ingenjör Jonsson utsågs som tillfällig direktör, - men rörelsen lades för övrigt under Jönköpings Mekaniska Werkstad. Om avvecklingen i det inre maskineriet fick en utomstående föga kännedom, men om det yttre hade vi en klar föreställning. 5 000 000 kronor förbrukade, en fabrik full av skrotat osäljbart gods, en arbetslös hop folk, en massförsäljning av fastigheter.

Nu "rök" Sjöåkra, Nyarp, Svedala, Gunnebo och Annelund - och av all härlighet kvarstod blott Eolsborg samt Rosenhill I och II, som arbetarebostäder. Villa Fiskartorpet med stort parkområde avskiljdes från Sjöåkra och var nog föreslaget som verkens administrativa centrum, - men snart "rök" det också liksom - Tomtebo - där Ingenjör Wisborg varit någonting obegripligt.

Arbetarna vägrade att betala skatterna och jag vill minas att de gingo skattefria ett par tre år. Jag träffade Linus Andersson i Labbarp, då han för sin kvarn for omkring och utminuterade mjöl: "Detta har jag sagt, vi blir olyckliga för den där verkstaden. Vi får hopen på fattigvården!" - Men Bankeryds bönder lät icke lura sig på den konfekten, de lät skattevägrarna skolka, - men kom igen inom kravtiden samtidigt som ordinarie skatter uttogs. Vid indrivningen några år efteråt, betalades resterande, varför Bankeryds kommunala affärer "hölls i toppform" - och detta under hela depressionstiden.

Juneverken fortsatte driften - nämligen - och dessa kanaler som tänkt "sno sig från skatten" måste krypa genom det hål de spottat i om de ville behålla sin anställning.

Om arbetarstammen kan gott sägas att den var en stat i staten som föga kände med samhället, men väl strävade efter att tillvälla sig makten i socknen, ty stämmor och val försummades icke. Med förtrytelse måste de gamla av Bankeryd se dessa kreti och pleti styra och ställa och ordna - - som om de vore allt och förstod allt. Senare finge de litet var sin fastighet och med den blev de bofasta och äntligen folk av Bankeryd, lite mildare i "käften".

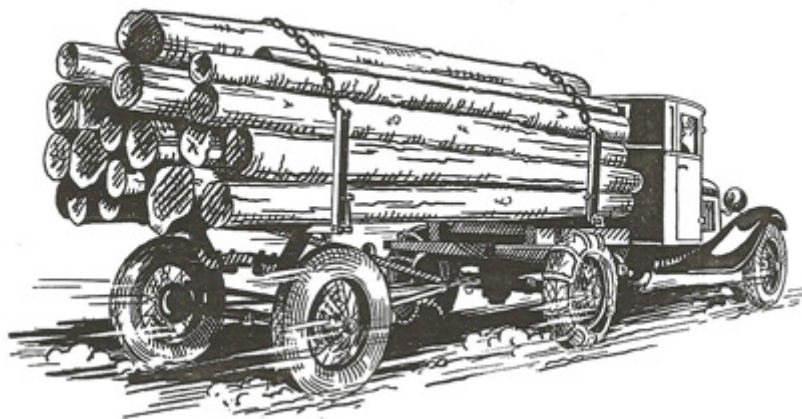
För Juneplogens försäljning anställdes "handelsresande" som ingalunda vore "sparvar på närmsta sophög", utan vidflugna örnar. En hette Falk, en sorts ingenjör som varit stridsflygare på tysk sida över Polen-Ryssland-Baltikum. Han reste i Finland, Ryssland och Baltiska staterna och sålde plogar. Efteråt kom han in på verkstaden och kontoret och fick fästmö, Elsa Miller. Det blev

bröllop. Falk började på Millers kontor, - men det blev ”brytning” och när Elsa dog, var fågeln fri. De efterlämnade två pojkar som adopterades av morbrodern Einar Miller och pojkarna tog sig namnet Miller.

En annan av de farande ombuden för Juneverken var Ingenjör Jonsson, som lyckades sälja och kom upp i anseende och blev ledare. En tredje var Einar Andersson, som for i de förres fotspår i Finland, Baltikum o.s.v. men även i Sydamerika, Spanien, Italien, Turkiet. Nu gällde affärerna både plogar och vägmaskiner. På Bankeryds station lastades plogar ideligen och kom plogar i retur. Juneploget erövrade världen. Plogkörare Karlsson var i Holland och plöjde den hårda leran och Plogkörare Gustafsson var i Spanien varifrån han hemkom förtvivlad och ”ut svält”, ty där fanns icke människoföda utan blott lök och svinfoder, det folket åt. Från Spanien kom en order på 100 plogar, som nu realiserades för 1000 kr per stycket, - men för sent ty plogarna vore redan sålda till en skrotfirma Gustafsson i Jönköping. Jag var åsyna vittne till huru plog efter plog skruvades isär och slogs sönder för att som skrot lastas på järnvägen. Men det mesta av skrotet fraktades å Gustafssons egna lastbilar.

Illa hade Sandvall handlat, men Värmlandsbanken handlade sämre som på sätt som sagts offrade kronorna för att komma över örena. Juneploget skulle icke nedlagts. Lagret av plogar skulle vårdats och förnyats, ty när ”folk” fick verklig kontakt med ploget, då växte förtroendet för densamma. Men detta hade banken icke tid att vänta på. De kastade sig in på annan produktion.

Nu köptes dyrt ett patent i Finland om en ”släpvagn” till lastbilar. Uppfinningen bestod däri att en vagn som kopplades efter en bil, följde i bilens spår utan att gena vägen i kurva.



Här blev en oerhörd efterfrågan och två a tre släpvagnar lastades dagligen. Affären tog fart i och med Dannemora verkens skogsskövling å Dannemora och Österby Bruks oerhörda skogsmarker. Man köpte tjuotals släpvagnar - och order duggade ideligen från bilförsäljningsfirmor.

Samtidigt med släpvagnstillverkningen drevs fabrikation av en eller flera nya artiklar, vägskrapor, vägrivare, väghyvlar och vägvältar samt kombinerade makadamkrossare - vägvältar. De två senare blev spridda till alla länder i världen. Juneverkens vägvältar går i Kina, Japan, Indien, i Australien och Nya Zeeland, i Afrika i Syd Amerika och Nord Amerika och hemma i Europa. Senaste är stora leveranser till Turkiet, Persien och Venezuela, Peru o.s.v.

De små skraporna var en ”sladd” för böndernas väghållning. Väghyveln drevs med motor och var en förfärlig maskin som hyvlade av vägens ytterkanter och för den avhyvlade jord och grusmassan till vägens mitt. Maskinen arbetar lömskt och har nappat till sig cyklister och andra vägförande som dödats.

Vägmaskinerna blev Juneverkens räddning, allra hälst arbetslösheten i landet tvang Arbetslöshetskommissionen



till igångsättande av flera hundra vägbyggnader som krävde maskiner.

Här blev storleverans av vägvältar, både med och utan stenkross. Med stenkrossen följde likväl ett aber. Den

tillhörde i patent Åbjörn Andersson i Svedala. Juneverken måste hos denna firma köpa varje i välten insatt stenkross. Men med krossen var välten ”ett underbart djur” som åt sten så mycket två karlar hann stoppa i gapet och som under sig bredde en slät vägbana som glättades genom krossens oerhörda tyngd och tryck. Vägvälten var en låda av plåt med två cylindrar som hjul eller vält, liksom i förutnämnda krossvält, - men för bättre tyngd i lämplig årstid fyllda med vatten. Senare tillkom leveranser till Statens Järnvägar av släpvagnar av särskild typ för järnvägens omnibusslinje, varav ett stort tåg av olika vagnar på två och fyra hjul uppställdes och avgick till Haparanda för omnibusslinjen Haparanda - Pajala. Senare tillkom leverans av kokvagnar m.fl. vagnar för träng till Svenska armén. När de här utvidgningarna och kraftprestationerna ägde rum, leddes Juneverken av Chefen för Jönköpings Mekaniska Werkstad- Juneverken och Domneåns Kraft AB av direktören Anders Graab i Jönköping.

Det tarvades 20 år för Juneverkens stabilisering. Beträffande byggnaderna så lyser de som nya dag som är. Något nytt har icke tillkommit. Det är stora fabriken med travers i taket, stora magasinet och materiel förrådet i en länga samt smedja. Öster om fabriken och utmed ån åt söder inköpt jordområde, har icke tagits i anspråk utan ligger i vanskött vall. En provisorisk gångbro över ån, som här är övre ändan av Sjöåkradammen/Junedammen ersattes 1939 med en kraftig bro för de arbetare som bor å Backamo.

Här är Gamla Dansbanan, där avlysningen skedde - men där man nu igen börjat leka (Furuviks Idrottsplats). Lillån gör här en markant krok vari dammen nu ingår omslutande en udde med öster - södersol, med ekar, björkar, alar, aspar plus de mäktiga tallarna - och en stor berberisbuske. Denna ”tomt” har alla tittat på och spekulerat på för villabygge - men de enda som fick den var ungdomen. Jag var med Skomakare Landén på platsen, blott för att se, - ty tomtens var oåtkomlig. (Bankeryds Folkpark)

Juneverkens personal var i början idel främlingar - även de som kom från Mekaniska Werkstaden i Jönköping. Därifrån kom Verkmästaren Hjalmar Svensson, Förman Theodor Jensen, Maskinist Hagvall (denne son till Banvakt Karlsson i Ebbarp), Svarvare Ludvig Larsson och J. Lindgren. Främlingarna minns jag ej.

Nu skedde intagning av ortens folk. Jag nämner Pelle Bengtsson som varit spinnare, hejare för nycklar, och nu blev järnsvarvare. Gustaf Pettersson i Nybygget då, David Mann som först anställdes i smedjan. Konrad Liberg, Ivar Karlsson från Krattagrindarna och David Johansson som gårdskarlar. Plåtapelle = Erik Pettersson och Kalle Slask = Karl Andersson kom också från Jönköping, den senare från Tändsticksfabriken å Väster dit han senare återgick. Lindgren for till Amerika, Larsson övergick till penselfabriken, Jensen har avgått på grund av ålder. Ludvig Larsson byggde sig villa å Nyarp. Han dog 1938. Ännu en av stammen från Jönköping är Oskar Strengberg, som har tillsyn över verktygsförrådet.

Här är Gamla Dansbanan, där avlysningen skedde - men där man nu igen börjat leka (Furuviks Idrottsplats). Lillån gör här en markant krok vari dammen nu ingår omslutande en udde med öster - södersol, med ekar, björkar, alar, aspar plus de mäktiga tallarna - och en stor berberisbuske. Denna

”tomt” har alla tittat på och spekulerat på för villabygge - men de enda som fick den var ungdomen. Jag var med Skomakare Landén på platsen, blott för att se, - ty tomten var oåtkomlig. (Bankeryds Folkpark)

Juneverkens personal var i början idel främlingar - även de som kom från Mekaniska Werkstaden i Jönköping. Därifrån kom Verkmästaren Hjalmar Svensson, Förman Theodor Jensen, Maskinist Hagvall (denne son till Banvakt Karlsson i Ebbarp), Svarvare Ludvig Larsson och J. Lindgren. Främlingarna minns jag ej.

Nu skedde intagning av ortens folk. Jag nämner Pelle Bengtsson som varit spinnare, hejare för nycklar, och nu blev järnsvarvare. Gustaf Pettersson i Nybygget då, David Mann som först anställdes i smedjan. Konrad Liberg, Ivar Karlsson från Krattagrindarna och David Johansson som gårdskarlar. Plåtapelle = Erik Pettersson och Kalle Slask = Karl Andersson kom också från Jönköping, den senare från Tändsticksfabriken å Väster dit han senare återgick. Lindgren for till Amerika, Larsson övergick till penselfabriken, Jensen har avgått på grund av ålder. Ludvig Larsson byggde sig villa å Nyarp. Han dog 1938. Ännu en av stammen från Jönköping är Oskar Strengberg, som har tillsyn över verktygsförrådet.

Som maskinist Nr 1 räknas Andersson från Göteborg. Andersson hade varit bilchaufför och anställdes som sådan till verkstadens gamla lastbil som kom från Jönköping och körde så länge den höll samman. Efteråt köpte Andersson och Hagvall ny lastbil och med denna utfördes all verkets körning, plus privatkörning. Andersson bodde i Nyarps arrendator byggnad och uppförde sig där ett garage. När Eriksson förvärvat gården och fått Andersson som hyresgäst blev bråk om hyran. Eriksson gick som hund på jakt för att uppsluka allt och alla. Andersson fick flytta. När Eriksson i Nyarp sedan kom att för sin sten trafikera vägen, måste han ensam sätta vägen i stånd. Här må anmärkas att samhället fick alla sina vägar hyvlade, delvis makadamiserade och vältade och på vintern noga plöjda när verkstadens maskiner provkördes. Junevälten var ute dagligen och så skedde jämväl med väghyvel. Snöplogen som också tillverkades vid Juneverken var effektiv och det kostade samhället icke ett öre all denna hjälp med vägarna.



Provkörningen av motorn blev Bankeryds evinnerliga plåga, ty varje Junemotor för plog, skulle köras minst ett dygn. Körningen utfördes å verkets materialgård, men surret, slamret hördes över hela samhället. Maskinisten som hade detta uppdrag njöt av att med motorn överrösta allt. När klagomål uttalades blev svaret: ” Var glad å att I slapp stålgjuteriet som var tillämnat Bankeryd. Hade det kommit till hade det blivit ett annat väsen än denna lilla smekning.”

Förre stenhuggaren Gustaf Robertsson vart anställd som maskinist med tillsyn av elektricitetsverket vid Sjöåkra, (nedanför dammfästet Junedammen). Som förut nämnts skedde ett stort regn. Luckorna i dammen



skulle varit passade men Robertsson låg hemma och sov.

Vattnet vräkte sig över dammfästet och hade börjat skära i västra åkanten - då faran upptäcktes.

Nu tillkom Andersson som maskinist och efter honom övertogs sysslan av Hagvall. Vid dammen lyser nattetid en stark lampa. Maskinisten har att blott tillse kraftstationen. I övrigt utför han provkörningarna och verkets transporter av gods till och från stationen. Även transporter till och från Jönköpings Mekaniska Werkstad. Mellan de två verkstäderna pågår utbyte av materiel och arbete. Juneverken har så dyrbara maskiner att Mek. Verkstaden överträffats och därför sänder verkstaden speciella gods för skärning av kuggjul och drev till Juneverken. Det har drömt och gissats om Juneverkens öde. Här skulle bli verkstad för tillverkning av flygmaskiner, för automobiler, för bussar, för jordbruksmaskiner ext, ext. Så snart en uppfinning nämnes, skall den tagas om hand av Juneverken.

Nu har verken fullt arbete med vägmaskiner, snöplogar, släpvagnar och transportvagnar för järnvägarna och armén. Skulle nytt tillkomma måste verken utbygga - och för detta finns icke kraft på stället, - såvida Domneåns kraft och belysningsnät, långt ut i Mo härad skall behållas.

Ledningen har från första dagen försökt hålla personalstammen nere. Här sker inga nyintagningar annat än i nödfall. Samhällets pojkar tages vid behov som elever - och på den vägen har några erhållit anställning. "Allt flyter". Här var på kontoret intagen min son Sune, jämväl en fröken Stolley, löjtnanten Gustaf Räf - som senare flyttade till Jönköpings Mekaniska Werkstad, f styckjunkare Johansson, ritaren Knut Räf - men alla äro borta förutom löjtnanten som är än i Bankeryd än i Jönköping - och hänger som på en spindeltråd.

Utdrag ur:
Algot Stylvig Sunesons

By och byggd
Folk och fä
Bankeryds socken 1900-1940

motorplojenjune.wordpress.com