



2. Samhällets drivkraft

Juni 1997

Allmänt

Genom historien har olika drivkrafter påverkat Hestras utveckling. Framförallt är det järnvägen, industrin och turismen som samspelat under olika tidsperioder. De tre delarna hänger på ett tydlig sätt ihop genom 1900-talshistorien.

Bebyggelsens läge och karaktär är avspeglningar av ortens drivkrafter. Exempel på det är stationsplanen som tidigare innehöll lagerlokaler och uppläggningsytor för skogens timmer samt de gamla pensionatens läge intill järnvägsstationen.

Före järnvägen fanns ingen bebyggelse där centrum ligger idag. Järnvägen var därför det som skapade förutsättningarna för utvecklingen. Turismen hade sin storhetstid under första hälften av 1900-talet. Under hela seklet har industrin varit viktig för Hestra. Under de sista decennierna har järnvägens betydelse minskat och 1991 stängdes järnvägsstationen. Tågen stannar fortfarande. Industrin är idag den dominerande drivkraften i Hestra tillsammans med en stark föreningsrörelse. Turismen har efter en nedgång under andra hälften av 60-talet successivt flyttat fram sina positioner och är idag åter mycket viktig för hela regionen.

Bakgrund

När Sverige bestämt sig för att satsa gjorde vi det efter samma modell som i Amerika. Det skulle brytas nya bygder för att komma åt attraktiv jordbruksmark. Drivkrafterna var övertygelsen på att det skulle lyckas, avskaffandet av det näringsförbud som funnits samt industrialiseringen.

Det första steget blev att binda ihop Stockholm med Göteborg och Malmö. Spaden sattes i jorden 1855 och de första delarna av Södra och Västra stambanorna började att trafikeras i december 1856.

Den önskade framgången med stor jordbruksproduktion uteblev. Marken i Småland var för näringsfattig. De övriga drivkrafterna gjorde dock att satsningen ändå slog väl ut. Det närmast haglade erbjudanden om fri jord till banvallar,

virke till stationsbyggnader och upplåtelse av mark för att stationerna skulle hamna där markägarna ville. Resultatet ser vi runt om i Sverige. Små och stora stations samhällen som ligger utmed stambanorna. Några exempel bland de stora är Hässleholm, Alvesta och Nässjö och bland de övriga Emmaboda, Lessebo och Sävsjö. Hestra tillhör de mindre stations samhällena.

Tidiga järnvägsidéer inom regionen Under andra hälften av 1800-talet var det livliga diskussioner om allehanda järnvägsprojekt inom nuvarande Gislaveds kommun. Banornas sträckning skulle korsa kommunen i alla möjliga riktningar. De norra kommundelarna förekom flitigt i planerna. Öreryd nämndes vid ett flertal tillfällen. Nissafors bruk

ådrog sig också mångas intressen under slutet av 1800-talet.

Kust till Kustbanan Efter inte mindre än åtta olika förslag på järnvägar genom kommunen kom man 1898 fram till en lösning.

Hestra och Öreryd tecknade aktier i Borås - Alvesta järnvägsbolag. Det fanns två förslag till stationsläge. Det första var där järnvägen och Nissastigen skulle skära varandra och det andra där dagens station ligger. Järnvägen invigdes 1902.

Gislaved - Hestra järnväg. Gislavedsborna och företagarna var inte helt nöjda med transportnätet i regionen. Banan mellan Reftele och Gislaved såg till att mycket gods transporterades på järnväg. Transporterna västerut med järnväg tog för lång tid och behövde en bättre lösning.

Efter många års planerande och förhandlande invigdes, 1925, banan mellan Gislaved och Hestra. Förbindelsen var först tänkt att anknyta Kust till Kustbanan vid Nissafors men den sträckningen visade sig bli för dyr. Utmed sträckan fanns två stationer, Norlida och Båraryd. Båda stationsbyggnaderna ligger kvar. Den i Norlida har även kvar ornamnet på fasaden. Persontrafiken lades ned 1962 och det sista godståget trafikerade sträckan 1964. Idag är sträckan Gislaved - Båraryd iordningställd som cykelväg. och diskussioner förs om den resterande bansträckningen.



Allmänt

Industrin har haft en stor inverkan på Hestras utveckling. Under vissa perioder har inte bostadsbyggandet varit tillräckligt stort för att klara den efterfråga som industrin skapat. Företagen har varit, och är fortfarande främst, verksamma inom trä-, metall- och textilvaruindustrin.

De första företagen

De första företagen utvecklades ur hantverkskunnandet. Hestra Inredningar har traditioner från sekelskiftet och flera av de företag som finns på orten idag har anor från de första decennierna av 1900-talet. Bland dessa bör NIAB, Isabergs Verkstads AB och Hestra Handsken AB nämnas.

Under årens lopp har det funnits verksamheter inom många olika näringsgrenar. Förhållandevis många företag lever kvar och överlever konjunktursvängningar. Det förstärker Hestras goda ryckte som småföretagarort.

När mindre samhällen växer spelar ofta enskilda personer, eller grupper av personer, en framträdande roll. I Hestra finns många drivande personer som varit verksamma under ortens framväxt. Bland alla namn framträder bl a Isabergs Verkstads AB:s grundare Olle Westlund. Han var drivande i många frågor som rörde ortens utveckling under flera decennier. Företagets expansion under 50- och 60-talen kom att bidra till den största expansionen av orten som hittills har upplevts.

Dagens dominerande företag på orten är Isabergs Verkstads AB, NIAB, Hestra Inredningar AB och Hestra Handsken AB. Bland de övriga finns bl a Hestra Reklam och Heab.

Ägarstruktur m.m.

Isabergs AB och NIAB ägs av börsnoterade företag men har kvar ledande funktioner och utvecklingsarbete på orten. Båda företagen är tillsammans med flera av de mindre inne i expansiva skeden. De flesta företagen har exportverksamhet

eller är underleverantörer till andra exportföretag vilket gjorde att de klarade den senaste lågkonjunkturen bra. Företagen har dragit fördelar av kronans försvagade ställning på valutamarknaderna som tillsammans med en god konjunktur varit extra positiv för exportföretagarna.

Många av Hestras företag är familjeägda och har också varit så sedan starten. Dessa företag kännetecknas av att ägarna alltid vill göra rätt för sig samt att man inte är intresserad av spekulationsaffärer. Ofta har företagen god soliditet och de håller hårt i sina pengar. De blir därav mindre känsliga för konjunktursvängningar i ekonomin.

Allmänt

Isaberg var redan på 1890-talet samlingsplats för frikyrkomöten. Isabergsmötet lockade folk från när och fjärran. Under 1930- och 40-talen användes berget också vid politiska möten. Ofta var det valmöten där landets statsministrar talade.

Järnvägen gjorde att turistorten Hestra/Isaberg växte fram. I samhället byggdes

flera pensionat och hotell. Under högsäsong var det ändå brist på rum så fastighetsägarna i samhället fick rycka in och fick på det viset en extra inkomst. Turisterna kom framförallt från de större städerna Göteborg och Stockholm med även en betydande mängd danskar besökte orten. Redan omkring 1920 gick det extratåg från Göteborg till Hestra.

De båda världskrigen gjorde att verksamheten under dessa perioder stagne

rade och efter det andra världskriget har det varit svårt att nå upp till storhetstiden mellan världskrigen.

Extratågen slutade att gå och bilen blev det transportmedel som dominerade turisttransporterna. Med bilen blev utflyktsmålen fler och konkurrensen ökade.

Kring 1970 moderniserades skidanläggningen på Isaberg. De första liftarna byggdes och turistströmmen vände åter till anläggningen.



Turistföreningen

Turistföreningen bildades 1919 och blev redan på ett tidigt stadium engagerade i olika projekt. Året efter bildandet byggdes utsiktstornet på Isaberg. Sedan tidigare var marknadsföringen av Hestra i full gång. Turistföreningens syfte var att göra Hestra och Isaberg känt. Med hjälp av Järnvägsbolaget, SJ, och Göteborgstidningen lyckades man bra. Samarbetet med Hestra SSK gjorde

att framförallt vintersportturismen blev framgångsrik under 1930-, och 40-talen då de första backarna på Isaberg byggdes. Turistföreningen lades i malpåse 1969 då Isabergsstiftelsen bildades. Turistföreningen finns fortfarande kvar med SJ som största andelsägare. Det bedrivs dock ingen verksamhet idag.



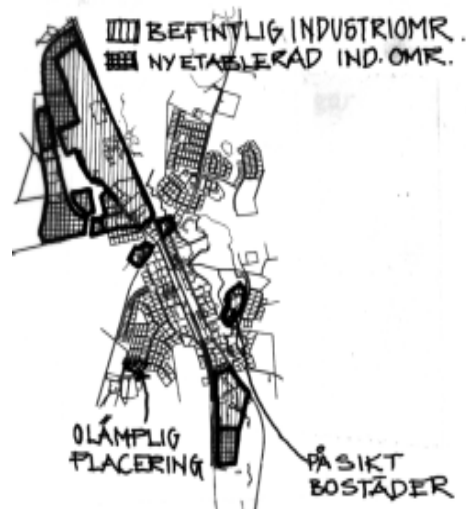
Näringslivet

Industrin

Den stabila industrin är i en expansiv fas. NIAB, Hestra Inredningar AB och Hestra Handsken AB m fl. håller på att expandera. Största arbetsgivare är Isabergs AB. Inpendlingen till industrin är ganska stor.

Lokaliseringar

Hestras industrier ligger huvudsakligen i Flodala industriområde. Isabergs AB och Lundins Kök är undantagen. Flodala håller på att växa norrut mot Äspåsvägen. Hestra Inredningar genomför sin utbyggnad med hjälp av ett enkelt planförfarande och NIAB har stora expansionsplaner.



Sandbäcksområdet är fortfarande verksamhetsområde i gällande plan. Beslut finns om att upphäva bestämmelsen men det är inte genomfört.

Problem

Hestras näringslivsstruktur är förhållandevis smal. Problemet är vanligt i mindre samhällen. Företagen på orten har ibland problem med att rekrytera arbetskraft därför att "familjens andra hälft" inte kan få meningsfull sysselsättning på orten eller i den närmaste omgivningen.

Turismen är en del av näringslivet men har fått ett eget avsnitt.

Frågor

Vad kan kommunen göra åt "smala näringslivsstrukturer" i de mindre orterna?

Efter vilka principer bör verksamhetsområden expandera?

Sandbäcksområdet?

Kust till Kust banan, Göteborg - Kalmar/Karlskrona, trafikeras idag av X2-tåg. Det är en "enklare" variant av SJ:s flaggskepp X2000. Den moderna trafiken har möjliggjorts tack vare ett samarbete mellan Länstrafikbolagen och SJ.

Banan rustas upp för att klara trafik i hastigheter upp till 160 km/h. Arbetet omfattar borttagning av plankorsningar och byte av banöverbyggnaden. Det byggs även nya perronger vid stationerna.

Kust till Kustbanan är en av de viktigare länkarna genom södra Sverige. I remissupplagan till Boverkets "Sverige 2009" är den en av de som bedöms ha stora utvecklingsmöjligheter.

Persontrafik

I dagsläget stannar ungefär 10 tåg per dygn i Hestra.

Tidtabellerna för buss- och tågtrafiken stämmer dåligt överrens. De stämmer bättre om man reser mot Borås/Göteborg än mot Värnamo, Alvesta, Stockholm/Malmö och Kalmar/Karlskrona.

Länstrafiken prioriterar det regionala resandet med buss mot Värnamo över bl a Gnosjö. Anslutningen mellan tåg och buss fungerar bättre i Gnosjö än i Hestra.

Biljettförsäljningen sker idag på tåget eller om man bokar genom resebyrå. Det går också att plocka ut biljetterna hos ATG-ombudet på Mogatan om man förbeställt biljetter på SJ:s bokningscentral. Det sista görs mot en extra avgift.



Godstrafik

Godstransporterna från Hestra med omgivning sker idag nästan uteslutande med lastbil. De tunga transporterna genom Hestra utgör idag ett problem för bl a skolbarn då de måste samsas med de tunga fordonen. På NIAB finns en lastkaj som ligger inne på anläggningen vilket försvårar för andra att utnyttja möjligheten till att transportera godset på järnväg. NIAB:s godstransporter förväntas att öka de närmaste åren.

Frågor

Var ska kommunens "anslutning" till järnvägen ligga? I Hestra eller Gnosjö?
Ska det i planen reserveras mark för att på sikt kunna hjälpa till med en effektivisering av järnvägstrafiken i form av dubbelspår?

Vilken policy ska kommunen ha för den tunga trafiken genom Hestra, Tåg eller lastbil, kombination?

Utveckla godshanteringen på NIAB:s område?

Hur ska vi använda resten av banvallen mellan Gislaved och Hestra? Går det att utveckla så att inte bara gång och cykeltrafik fungerar? T.ex. dresinbana som en turistsatsning från stiftelsens sida? Går det att använda massorna i banvallen till andra projekt?

Idag fungerar pensionaten i Hestra som konvalenshem för äldre. Restaurang Rixi-baren och Hestravikens värdshus erbjuder däremot rum och stugor.

Stugbyn vid Isaberg har idag 70 moderna stugor varav 8 är handikappanpassade. Stiftelsen marknadsför Isaberg som "Sydsveriges mest kompletta fritidsanläggning". Förutom stugby finns husvagnscamping, restaurang, tillgång till golf, vandringsleder, bad och fiske.

Frågor

Vilken inriktning bör en fortsatt turistsatsning i Hestra/Isaberg ha? Vad är målsättningen med en fortsatt turistsatsning på Hestra/Isaberg? Är det troligt/önskvärt att Hestra/Isaberg blir vad det en gång varit?

Turisterna kommer inte till tätorten i samma utsträckning som tidigare. De stannar i stugbyn. Vad kan kommunen/stiftelsen göra för att underlätta kontakten däremellan? Vem ska ha ansvaret?

Bygga ut Isabergsanläggningen mot tätorten, - hur?

De allmänna kommunikationerna mellan omgivningen och Isabergstoppen är inte så väl utvecklade. Är det något som bör göras?

Kring Hestra, Isaberg och Grimsås finns väl utbyggda löp-, vandrings- och skidspår. Dessa är idag inte sammankopplade. Hur ska kommunen förhålla sig till dessa frågor? Vem ska vara huvudman för ett eventuellt utbyggt spårssystem?



När ett samhälle växer byggs olika sociala kontaktnät. Människor med likartade intressen samlas i grupper och bildar så småningom föreningar med olika inriktning. I Hestra finns en rad olika föreningar som betyder mycket för invånarna. Några är nämnda nedan.

Hestra SSK och Missionsförsamlingen
Till skaran av drivkrafter i Hestra ska också Hestra SSK och Missionsförsamlingen läggas. Båda fyller viktiga sociala funktioner.

Idrottsföreningen och frikyrkan är båda initiativtagare till många olika projekt i samhället. Verksamheterna riktar sig mot alla grupper i samhället och uppslutningen kring de två är mycket stor. Båda två är starkt bidragande orsaker till den goda sociala gemenskap som kännetecknar orten. Hestra SSK har drygt 1000 medlemmar och kyrkan dryga 200 plus ett hundrafemtiotal barn, ungdomar och vuxna i SMU rörelsen. Bland övriga föreningar bör Pensionärsföreningen och Gymnastikföreningen Spänst nämnas.



Hembygdsföreningen

Mycket av kulturarbetet i Hestra utförs av hembygdsföreningen. Den har varit aktiv sedan slutet av 1940-talet och disponerar idag den gamla skolbyggnaden i kyrkbyn. Föreningen är aktivt drivande i frågor som rör ortens kulturutbud, bevarandevärden och framtida utveckling. Föreningen har också en betydelsefull samling av bruksföremål från trakten. Hembygdsföreningen bedriver också hembygdsundervisning tillsammans med olika studieförbund.

Medborgarhuset

En betydelsefull mötesplats i Hestra är Medborgarhuset utmed skolgatan. Huset ägs av Medborgarföreningen och drivs tillsammans med Hestra SSK

I Hestra finns många föreningar och enskilda som aktivt deltar i samhällets utveckling. Utöver de ovan nämnda ska Kyrkan, Samhällsföreningen, Trädgårdsföreningen samt en rad personer lyftas fram som goda föredömen.

För hundra år sedan var järnvägen

ofta skillnaden mellan framgång och misslyckande. Om någon av järnvägsdragningarna hade hamnat i Öreeryd hade säkert det här arbetet gjorts där istället. Idag är det är sällan någon enstaka detalj som ger en ort speciella förutsättningar för en positiv utveckling. Samhällets mångfald och komplexitet gör att flera faktorer måste samspela för att utvecklingen ska bli positiv.

Hestra har fått del av den Småländska småföretagarkulturen och har lyckats bra med att förvalta den. Det har givit orten ett gott rykte. Dagens ägarstruktur och företagens marknadsorientering gör att verksamheterna borde klara konjunktursvängningar bra. Det ger trygghet åt Hestra.

Järnvägen är fortfarande en positiv faktor att räkna med. De satsningar som görs på järnvägsnätet förbättrar transportnätets konkurrenskraft. Möjligheten att transportera gods på järnväg kommer med stor sannolikhet att värderas högre i takt med att avgifter och skatter på vägtransporter långsamt kommer att öka. Mot bakgrund av de miljömål som finns uppsatta samt medborgarnas och

samhällets medvetenhet om de externa kostnader som vägtrafiken för med sig kommer en större del av transportarbetet i framtiden att ske med järnväg.

I Hestra finns möjligheten att utveckla järnvägstransporterna både när det gäller gods- och persontrafik. Persontransporterna är på god väg men kan bli bättre. Godstransporterna kan utvecklas med Flodala som centralpunkt. Flodala kan eventuellt bli upptagningsområde till en större region.

Mindre orten har ofta en mycket god social gemenskap. Det finns ett socialt nätverk som gör att det är lätt att diskutera och genomföra olika saker. I Hestra är Hestra SSK pådrivande i olika projekt även sådana som ligger utanför deras egna verksamhetsområde. I Hestra finns flera aktiva föreningar som verkar för positiv utveckling av orten. Samhälls-, Hembygds- och Trädgårdsföreningen är bra exempel bland många andra.

Tillsammans bildar föreningarna en social gemenskap som gör att det är lätt att hitta en meningsfull fritidssyssels-

sättning. Det ger goda förutsättningar för att skapa god trivsel i Hestra.

Många mindre orter är ganska lika varandra och deras konkurrensfördelar sammanfaller ofta. Hestra har därför i turistnäringen ett stort plus i förhållande till andra samhällen. En utvidgad satsning på turismen skulle kunna ge en större bredd på näringslivsstrukturen, vilket är positivt. Samtidigt finns det inga garantier för att turistnäringen är den del av näringslivet som långsiktigt ger "familjens andra hälft" en meningsfull sysselsättning.

Strukturproblemet ska kanske lösas med nya metoder istället. Informations-teknologin gör det möjligt att arbeta på distans. Kanske behöver inte alla vara på jobbet alla dagar i veckan i framtiden. Det som är viktigt är dock att man får gå hemifrån på morgonen och träffa andra människor. "Arbetsstugor" provas på flera håll i landet. De kan kanske också vara en möjlig lösning på den lite smala näringslivsstrukturen i Hestra och andra mindre orter i landet.