

# Lådan

NR 4



2005

Jönköpings Spårvagns- och Busshistoriska Sällskap

Tidning utgiven av JSBS, Jönköpings Spårvagns- och Busshistoriska Sällskap



# Styrelsen

## Ordförande:

Kerstin Skoglund    Telefon 036 76632

## Sekreterare:

Lars Fältskog    Telefon 036 175124

## Kassör:

Siw Johansson    Telefon 036 135956

## Övriga Ledamöter:

Göte "Spårvagn" Johansson

Birgitta Fredriksson

Magnus Knutsson

Sven-Olof Svensson



## Lådan

### Redaktör och ansvarig utgivare:

Hans Fredriksson  
Gullvivebacken 12  
554 56 JÖNKÖPING  
Telefon 036 176715  
hans.fredriksson@home.se

## Redaktören skriver själv

Då var dags för ännu ett nummer av Lådan. Även att jag är instängd på mitt rum och framställer tryckbara filer på datorn så hör jag chefen för aktivitetsgruppen ojar sig över det dåliga intresset för resan till Tidaholm.

Tidaholms Bruk gjorde lastbilar och bussar som var tekniskt överlägsna Volvo och Scania. Scania hade svårigheter att hålla jämna steg med Volvo så Tidaholm fick offras. Tidaholms befolkning sjönk till antalet som var 20 år tidigare och brukets chef tog avvecklingen så hårt att han avled.

JSBS står inte och faller med Tidaholm och inte fru Fredriksson bördig från Tidaholm heller, för hemma är hon min chef.

### Medlemsregistret

Sköts av Lars Fältskog som är vår medlemsregistrator. Adress: Klöverstigen 8, 554 56 JÖNKÖPING. Telefon 036 175124.

E-post: jsbs.medlem@telia.com

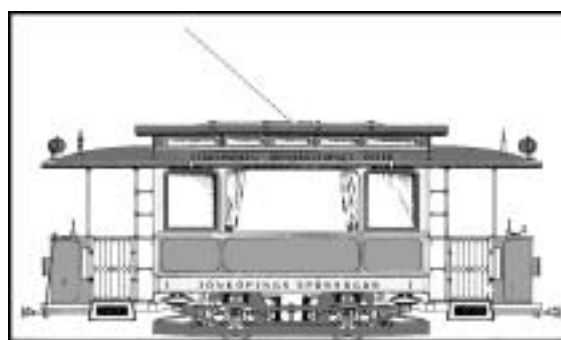
I samarbete med



**Hemsidan:** [www.jsbs.se](http://www.jsbs.se)

**Webmaster:** Hans Fredriksson

## Bli medlem



### Hur blir man medlem i JSBS

#### Och hur betalar man sin medlemsavgift ?

Enklast sker det genom att sätta in medlemsavgiften på JSBS postgirokonto 637 85 10-9.

Medlemsavgiften är 110 kr för enskild medlem och 125 kr för familjemedlemskap (vuxen + obegränsat antal familjemedlemmar).

Glöm inte att skriva Ert namn på inbetalningskortet. För nya medlemmar vill vi gärna ha adress telefonnummer och ev e-postadress. Alternativt kan medlemsavgiften betalas kontant till kassören vid något av JSBS möten eller utflykter

Nyttillkomna medlemmar som önskar införskaffa Lådans tidigare nummer vänder sig till distributionsansvarig Bengt Landgren, på telefon 036-378876.

Priset är 25 kr per exemplar.

Detta är Lådan nr 26 från starten

Tryck: Arkitektkopia  
Box 2008, 550 02 JÖNKÖPING





## Mopedrally

Har avverkats på Visingsö och i Skillingaryd. Att vi har valt rätt märken förstår vi när Teknik För Allas testare känner att det är kraft i varje kolvslag på Nymans Autoped och Husqvarnas riviga motor är en kvalitetsmotor och önskemopeden för alla som ställer kraven högt. Compacten har den världsberömda Sachsmotorn.

Då förstår envar att en runda på 5 mil på natursköna småländska vägar känns tryggt och njutbart.

Reklamen talar om att Crescent "Raketeren" har flygplanskomfort och Villiersmotorerna har Rolls-Royeskvalite. Tydligt finns det ännu bättre grejer.

*70- 60- och 50-tal. Maskinerna som blev en befrielse för många knegare som slapp trampa från jobbet, när benen var trötta.*



*Den ständiga frågan om Lars är släkt med Agneta Fältskog. Nog ser det ut som Lars drar en vals om NV:s förträfflighet*

*Fordon som inte kräver körkort. Men förarna tål att granskas från alla håll*



*Inga ansträngda drivkällor på Visingsö platta natur. Dåtiden reklam envisas med att kalla mopedmotorer för kraftkällor.*



*Bland Monarkerna uppträdde denna King efter att vi kom Fram till Näs slottsruin, Visingsö*

# Spårvägen på Bymarken

Nils Gruvberger

For snart ett halvsekel sedan rullade det ännu spårvagnar i Jönköping. De hade rullat på sedan 1907. Det var till en början två linjer: Gröna linjen och Röda linjen. Den förstnämnda gick från Vindbron till Stadsparken. Röda linjen sträckte sig från Hovrättstorget via Järnvägstorget och Klostergatan till Kungsgatan. Linjerna förlängdes sedan successivt. Nyårsafton 1925 öppnades Gröna linjens förlängning från Stadsparken till Höga Berghem utmed Hallmansvägen. Den gick på en nybyggd bro över Dunkehallaån. Några veckor senare blev den återstående sträckan längs Narvavägen färdig till sluthallplatsen vid Björnebergsvägen.

## Gick till fots

Under 1800-talet var Bymarken en "invandrarby". En stor del av invånarna var från omgivande landsbygd inflyttade industriarbetare. De gick till fots till sina jobb på Tändsticksfabriken, JMW eller Munksjö. Vid en undersökning 1915 var det endast 17 personer som cyklade till sina arbeten. 1921 ordnades busstrafik från Kristineberg på Björnebergsvägen till Klaffbron. Bussen var en ombyggd lastbil, en T-Ford som tog nio passagerare. Några år senare kom den efterlängtda spårvagnen!



*Spårvagnen kommer från Stadsparken och passerar Dunkehallaavägen på väg mot Bymarken. Fotot, som är från slutet av 1940-talet eller från början av 1950-talet.*



*Första spårvagnen som körde upp till Bymarken, nyårsafton 1925*

## Spårväg 1925

Invigningen av bymarkslinjen ägde rum på nyåret 1925-26. Händelsen beskrivs utförligt i stadens tidningar det fanns inte mindre än tre dagstidningar i Jönköping på den tiden! Vid den tillfälliga ändstationen vid Berghemsgatan var det mycket folk samlade. Naturdiktaren John Wallin höll tal och läste en tackdikt till de styrande. Detta inslag gillades inte av alla bymarksbor. Vid det följande kaffet i Stugan i Stadsparken höll därför kamrer A. Estberg ett mera officiellt tal.

## 16-minutersintervall

De första åren gick bara varannan spårvagn vidare från Stadsparken till ändstationen på Björnebergsvägen. I stället för 8-minuterstrafik blev det 16-minutersintervall. Antalet trafikanter ökade dock. Efter omfattande debatter blev det på 1930-talet 7,5 minuter

mellan vagnarna. Men trafiken bar sig tydligen inte. Det märktes tydligt efter andra världskrigets slut. Biljetten kostade 20 öre för vuxna och 10 öre för barn på 1940-talet. Den 21 maj 1951 ersattes spårvagnarna på Bymarken av bussar men bussarna hade inte så tätta turer som de gamla spårvagnarna!

## Dieselbussar

År 1958 var det slut helt och hållet med spårvagnar i Jönköping. Införande av trådbusstrafik som ersättning föreslogs av många. Men det blev dieseldrivna bussar som tog över. Privatbilar har alltmer blivit transportmedlet, det vet vi alla. Många bymarksbor minns säkert spårvagnarna! Hur många saknar dem? De som på 50-talet var bilförare var dock i allmänhet glada över att de försvann!



*En spårvagn på Bymarken någon gång på 1930- eller 1940-talet. Hallmansvägen var på den tiden en grusväg och rälsen var lagd vid sidan av vägen.*

*1951 ersattes spårvagnen med de för ändamålet inköpta bussarna med ASJ kaross.*

*Idag trafikeras Hallmansvägen med Scania Omnicity*



Hämtat ur tidningen Kyrkstöten nr 2 2005, utgiven av Bymarkskyrkan Jönköping och återges med tillstånd av artikelförfattaren. Text och bildbehandling är gjord av Hans Fredriksson.

# Historien om buss nr 10

Bengt Landgren

Efter några års renoveringsarbete av stadsbuss nr 10 har Magnus Knutsson nu efter mycket arbete fått den klar lagom för uppvisning vid festligheterna på Visingsö

Inför den förestående nerläggningen av spårvagnarna i Jönköping inköptes och levererades från år 1950, 14 st nya bussar till Kommunala affärsverken i Jönköping. 10 st Volvo och 4 st Scania-Vabis med ASJ karosser.

Den gröna spårvagnslinjen Ryhov-Stadsparken-Bymarken upphörde den 21 maj 1951 och den gula spårvagnslinjen Torpaplan-Saturnusplan slutade 1954.

Dessa nya bussar kom nu att bl.a att ersätta spårvagnslinjerna. Den 7 juni 1958 var det slut med spårvagnstrafiken när den röda linjen Rosenlund-Tabergsgatan lades ner.



*Nerslipning och byte av plåtar har påbörjats*

## Buss nr 10 till Nässjö

Buss nr 10 kom senare att hamna i Nässjö hos Lundin Omnibusstrafik, man gjorde ett byte mot en Capitolbuss från stadstrafiken i Nässjö. Anledningen till detta var att man hade bättre servicemöjligheter på verkstaden i Jönköping för Capitolen var lite speciell.

Buss nr 10 gick sedan i trafik i Nässjö Stadstrafik för att senare hamna hos några andra ägare. Till sist kom den till Holgers veteranloge i Kvarntorp vid Nässjö.

I Lådan nr 5 2002 fanns ett utförligt reportage när 10:an hämtades av Magnus Knutsson tillsammans med Lars Fältskog.



*Slipning av front och sida*



*Magnus skruvar dit bussnumret 10*



*Lackeringsarbete pågår*



*Invändig renovering har påbörjats*

*Bussen nylackad och fin.  
Busnumret stadsvapnet på  
plats*





Juli 2005

*Provkörning på gator i Jönköpings som buss nr 10 trafikerade på 50- och 60-talet*



*Toraplan*

*V Storgatan/Klostergatan*



# Veterandagen på Visingsö

Av Margareta Fältskog

Steg upp klockan sex och regnet öste ner. Det var lördagen den 23 juli. Maken Lars och jag skulle åka med Magnus Veteranbuss till Visingsö.

Magnus var speciellt inbjuden för att visa upp sin Volvo B 512 årsmodell 1950 som tillhört Stadstrafiken i Jönköping där den haft nummer 10. Men det var inte den som skulle föra oss till Visingsö, utan ?? (ja inte vet jag vad den heter) körd av Evert Magnusson från Värnamo.

Den skulle hämta upp oss och några till vid Ekhagens centrum. På grund av vädret så fuskade vi lite och tog bilen dit fast det inte är mer än sju minuters promenad. Olof Knutsson var redan på plats, han hade passat på att gå dit mellan några regnskurar. Strax efter kom herrskapet Fredriksson, också de per bil. Och efter ytterligare några minuter kom den orange bussen inrullande så vi kunde kliva ombord. Via Huskvarna fortsatte färden upp till Gränna och färjeläget. Där stod redan Magnus och väntade med 10:an. Kvällen innan så hade han och Kerstin jobbat in i det sista med de sista detaljerna. Kerstin hade skurat golvet med såpa och tagit hjälp av svinto. 38 års smuts skulle bort. Men Magnus hade valt att köra den tom till Visingsö. Men väl framme på öa så kunde vi välja om vi ville åka med honom upp till Öbergs fik där veteranfordonen samlades. Det skulle så småningom bli en liten rundtur på ön med frågesport som avslutades med praktiska övningar.

Speaker för dagen var Lasse Lindström som Lars och jag känner sedan hans tid som chef för Linjeflyg i Jönköping. Som vanligt så pratade han nästan oavbrutet och visade att han har ett stort kunnande om gamla bilar. Men jag tycker att han kanske ska läsa på lite om Vedette-historien. Rundturen med frågor gjorde att vi fick se mera av Visingsö än vid ett vanligt "turistbesök". För mig var rundturen en riktig höjdpunkt eftersom jag inte tidigare åkt omkring på ön. Det avslutande praktiska provet var inte riktigt anpassat för bussar och Magnus avstod. Efter att ha ätit en god lunch blev det några timmars väntan innan hemresa anträdde.

Trots regnet tycker jag att dagen var lyckad.



*10:an vid hållplats Visingsö Hamn. Visingsö har numera kollektivtrafik dock endast måndag-fredag.*



*Ett "rally" kördes och här är det stopp för en kontrollfråga*



*Lars och jag pratade med en Vedette-ägare och fick veta att vår gamla Vedette, som vi sålde nån gång i slutet av slutet av 70-talet, fortfarande "lever". Skoj.*

# Busslinjen Jönköping - Smålands Taberg

Bengt Landgren

Från året 1921 och fortfarande bedrivs busstrafik i Tabergsdalen. Det har under åren bytts ägare och färgerna på bussarna har skiftat Den 2 december 1921 meddelade Kungl. Majt:s befallningshavare i Jönköping tillstånd för John Kilian Andersson Hovslätt att "under vissa villkor" idka reguljär yrkesmässig automobiltrafik mellan Jönköping-Smålands Taberg.



*Kilians första buss F810 egenhändigt byggd på ett T-Fordchassi*



*Reo med 6 cylindrig motor*



På grund av dålig väg mellan Norrahammar och Smålands Taberg begränsades tillståndet till att gälla mellan Jönköping (Klaffbron) Norrahammar (Romedahls affär). Den 10 augusti 1927 fick Kilian äntligen Länsstyrelsens tillstånd att utöka busslinjen till Smålands Taberg med 7 turer i vardera riktningen. Resandefrekvensen ökar alltmer och efter några år inköptes fler bussar.



*Kilians stolthet "Tidaholmaren" med sin blänkande mässingsfront blev en attraktion i Tabergsdalen, en stor buss som då ansågs mycket modern*

I slutet av 1929 sålde han sin mödosamt uppbyggda busslinje till HNJ. Han insåg det lönlösa att i längden försöka kämpa emot sin kapitalstarke konkurrent Halmstad Nässjö Järnvägar HNJ.

I LÅDAN nr 2 år 2001 finns ett mer utförligt reportage om Kilians bussar som var först på denna linje.

*Tidtabell för linjen Jönköping-Smålands Taberg*

Smålands Taberg - Jönköping.

Avg. Smål. Taberg ...	1) 9,45	-	12,00	-	-	18,45	1) .
* Norrahammar ....	10,00	10,00	12,15	14,15	16,00	19,00	20,15
* Hovslätt .....	10,15	10,15	12,30	14,30	16,15	19,15	20,30
Ank. Jönköping .....	10,30	10,30	12,45	14,45	16,30	19,30	20,45

1) Går endast Sön- och helgdagar.

Som ovan.

*[Signature]*



*"Tidaholmaren" mellan Taberg och Norrahammar i turen till Jönköping*



*Här har "Tidaholmaren" kommit till Ängsfors Hovslätt*

# HNJ Halmstad-Nässjö Järnväg och Busstrafiken

Bengt Landgren

Smålands Tabergslinjen kom från år 1929 att trafikeras av Halmstad-Nässjö Järnvägars Biltrafik. Det Wallenbergsägda företaget hade sin förvaltning vid Halmstad Centralstation och dess järnvägslinjer trafikerade 3 landskap, Halland, Småland och Västergötland.

Banan Halmstad-Värnamo-Nässjö med sidolinjer till Ätran, Gislaved samt Vaggeryd-Jönköpings Hamns station.

Banan Halmstad-Falköping gick från Landeryd via Ulricehamn till Falköping .



Tåg nr 1 från Nässjö anländer till Halmstad C.  
Dragit av ett av de stora NOHAB-loken

*Hilding Carlsson rälsbuss*



HNJ.s snabbvagn



HNJ:s buss nr 30



Under HNJ tiden trafikerade tåglinjerna med ånglok med olika typer och litterabeteckningar, NOHABS stora ånglok och även tyska lok. Man hade också ett antal rälsbussar typ Hilding Carlsson Umeå, både 2 och 4-axliga samt passageraresläpvagnar.

HNJ stolthet var de 3 snabbvagnarna som trafikerade Halmstad-Nässjö och som kunde framföras med 110 km/tim och som avsevärt förkortade restiden. De var byggda av NOHAB i Trollhättan. För att åka med dessa betalades en särskild tilläggsavgift.

Halmstad-Nässjö Bussar HNB.

Utefter järnvägslinjerna fanns bussar stationerade på flera platser bl.a i:

Halmstad Oskarströmslinjerna  
Hyltebruk  
Gislaved  
Ulricehamn  
Smålands Taberg  
Malmbäck  
Vaggeryd  
Sunnaryd  
Gnosjö

## **Ingemar Lagerkvist Taberg nu 81 år och pensionerad busschaufför berättar om Tabergslinjen.**

Bengt Landgren

År 1938 började jag min anställning som biljettpojke vid dåvarande Halmstad-Nässjö Järnvägars Biltrafik HNB på linjen Smålands Taberg-Jönköping. Senare efter erhållit busskorkort började jag köra buss år 1945. Linjen hade redan vid denna tid ett stort resandeunderlag, samhällena i Tabergsdalen låg nästan sammanbyggda och tätt, från Taberg genom Norrahammar-Hovslätt-Hagaberg-Kättilstorp-gamla Råslätt-Strömsholm. I Jönköping framfördes bussarna Barnarpsgatan och Kyrkogatan till Vindbron som i många år var slutstationen. Linjens längd 14 km.



*Volvo F1396, Tabergslinjen 1939*

I Taberg fanns bussverkstad och garage som togs i bruk år 1939. Verkmästare var Yngve Fransson och för  
förråd och personal ansvarade S.A.Svensson. Ett antal röda HNB bussar var stationerade här.

Järnvägarna förstatligas  
SJ övertar busstrafiken 1945.

Nu blir jag SJ anställd och kommer sedan att vara Tabergslinjen trogen ända fram till pensioneringen år 1985.  
Efter detta körde jag sedan några år som timanställd.  
Tabergslinjen var en av SJ:s lönsammare linje i hela landet. Utefter linjen har under åren tillkommit ny be-  
byggelse med villor och hyresfastigheter, resandet med bussarna är stort.



*Gul SJ Buss nr 1445 Scania-Vabis med släpvagn. Artikelförfattaren fick vid flera tillfällen köra denna buss dock  
ej med släpvagn.*

I skolturen på morgonen vid kl.7.30 tiden in till Jönköping gick ett 10 tal bussar i samma tur.

Många arbetspendlare åkte med bussarna till Jönköping eller omvänt till industrierna i Tabergsdalen, bl.a till  
Norrahammars Bruk och Tabergs Yllefabrik som hade många anställda.



*Ingemar Lagerkvist*

På förmiddagsturer åkte bl.a folk som skulle besöka den omtalade "Flahultan" Ingemarsson i Norrahammar, speciellt kunnig att bota blodförgiftning. Hans recept var länge hemligt, medicinen eller "supen" som man sa skulle snabbt sväljas under uppsikt, ingen utforskning tilläts om dess innehåll. Klart är dock att han hjälpte många med sina åkommor. Känd vida omkring och jag minns att mycket folk från Västergötland åkte med bussen för att besöka honom.

### Länstrafiken huvudman för trafiken

I slutet av 80-talet när Länstrafiken blev huvudman för trafiken förlängdes Tabergslinjen och några andra linjer i centrala Jönköping, Från Rådhusparken (Vindbron) kördes nu genom östra stadsdelen, Ö. Storgatan-Hovrättstorget-Tullportsgatan med slutstation vid Erik Dahlbergsgymnasiet, sluthållplatsen kom att kallas för "Östra Terminalen" Några år senare blir det åter igen ändring av linjesträckningar. I samband med att det nya Länssjukhuset står klart blir det genomgående linje: Bankeryd-Jönköping-A6 köpcentrum-Länssjukhuset-Taberg-Månsarp.

### SJ Buss blir Swebus

Nu har jag slutat köra buss och var aldrig verksam vid Swebus. Linjesträckningarna inne i Jönköping har åter ändrats och till nästa upphandling av trafiken vet man ej om det blir Swebus eller någon annan som kommer att trafikera Tabergslinjen.



*SJ/Swebus har trafikerat linjen Jönköping-Månsarp sedan 1945*



# Minnen från HNJ och Busstrafiken HNB

Bengt Landgren

Bussförare Knut Nord berättar:



Jag började köra buss vid HNJ i Hyltebruk år 1938, där var 3 bussar stationerade. Vid översyn och reparation eller behov av mer bussar i Hyltebruk skickades bussar upp från Halmstad som var huvudort för HNJ:s verksamhet.

Från Hyltebruk utgick linjer till Torup och Halmstad och till Gislaved över Landeryd, Burseryd och Bosebo. Under min tjänstgöring var det i huvudsak bensindrivna Volvobussar i Hyltebruk. Åren 1939-1940 fick jag tjänstgöra i Ulricehamn där HNJ bussar trafikerade linjerna Ulricehamn-Falköping och Ulricehamn-Ljungsarp. Därefter återkom jag till Hyltebruk



*Scania-Vabis bussar typ 1461 i Ulricehamn*



*Volvo HNB buss i Hyltebruk*

De första åren under min tjänstgöring kördes bussarna på bensen men så kom andra världskriget med restriktioner, indragning av en del turer, brist på gummidäck och bensen. In på 40-talet övergick man till gengasdrift. Hanteringen av gengasaggregaten var smutsigt och sotigt. Man fick vara försiktig vid påfyllningen av ved, när man öppnade luckan kunde det flamma upp, då kunde man bli svedd på händer, ögonbrynen och håret om man var för nära.

Det var noga med skötseln av aggregaten, det förekom att personalen blev gengasförgiftade. Det kom därför bestämmelser att all påeldning skulle ske ute i friska luften och ej i garage.

För att få ut bussarna från garagen byggdes i regel upp en ramp som man körde upp framhjulen på så att bussen lutade. När man skulle köra ut bussen var det bara att lossa handbromsen och den rullade ut av sin egen tyngd. Därefter fylldes på ved, påeldning och det fläktades upp. Efter c:a 20-30 minuter och gas bildats kunde man köra iväg. Efterhand fick personalen mer kunskap om gengasdriften och det fungerade riktigt bra. Flera säckar med gengasved medföljde under resan och man kunde köra ca 3-4 mil för att därefter fylla på igen.

Efter freden 1945 kunde bussarna åter köras på bensen. Nya bussar kom i trafik med dieseldrift, allt blev nu lättarbetat, rent och fint. Nu kunde man köra i en vit fin skjorta. Det var bara att trycka på startknappen utan förberedande procedurer.

I samband med att järnvägarna förstatligades 1945 införlivades HNJ till SJ.

År 1952 sökte jag förflyttning till Jönköping och kom att köra på Bankeryd och Gislavedslinjen och senare SJ snabbusslinjer. Gick i pension 1974 och därefter körde jag extra några år på olika linjer samt beställningstrafik.

Jag är idag över 90 år

# Spårvagnar i Halle

Hans Fredriksson

Trots Busfahrrertreff och veteransbussträffar är Halle ingen busstad. Här dominerar spårvagnarna. 1857 började spårvagnar att trafikera Halle. 1891 hade Halle ett elektrifierat nät och var därmed först i Europa. Vagnparken består av Tatravagnar från Tjeckien och nya tvåledade spårvagnar.

*Här det inte fråga om nedläggning av spårvagnstrafiken utan nerläggning av nya spår*







# Följetongen Motala Express

Av Lars Fältskog

Mina öron nåddes av nya rykten om det gamla fartyget. Det skulle inte längre vara aktuellt att ta bort tre meter av förskeppet och ta upp henne (fartyg är som bekant alltid hon) till varv i Stockholm. Detta föranledde en resa till Motala för att på plats försöka ta reda på sakernas tillstånd. Framme i Motala så lyckades jag och mina följeslagare med hjälp av turistkontoret att hitta till torrdockan. Torrdockan visade sig vara , just som namnet säger, torr. Men utanför dockan låg Vätterns stolthet och fånge Motala Express. Genom ventilerna (de runda fönsterna) i för och akterskepp så stack det ut stockar som gick genom fartyget. Jag antar att det gjorts för att stötta upp henne inne i dockan. Ett brutalt övergrepp på en gammal dam tycker jag. Kunde det inte ha utförts på ett humanare sätt? Eftersom de sitter kvar så är det kanske meningen att hon ska in i dockan igen? Besöket gav alltså upphov till nya frågor.

Vi fortsatte vår resa till Askersund, den senaste hemmahamnen. Där finns ett trevligt båtmuseum som vi besökte och där vi fick höra nya rykten om "Expressens" framtida öde. Det skulle bli för dyrt att kapa av förskeppet och istället skulle utbyte av några bottenplåtar och övriga arbeten göras i Motala. Hemmavattnet blir då fortfarande Vättern.

Ja det är väl bara att hoppas att de folkvalda runt Vättern gör en insats så att det även i framtiden kan bli ångbåts trafik med Motala Express i vårt innanhav. Det kanske rent av kan bli en fråga på landshövdingnivå?



Torrdockan.

*Vår utsände medarbetare pekar med hela handen mot den torra dockan.*

*Foto: Margareta Fältskog*



*Här ligger hon förtöjd utanför dockan. Tittar man noga så syns stockarna som sticker ut genom ventilerna.*

*Foto: Margareta Fältskog*



Aktern

*Här syns stockarna som går genom fartyget i för och akter. Kan det förresten inte vara en utmaning för dykarklubben att bärga originalnamnskölden som väl fortfarande ligger kvar i kanalens botten vid brostugan i Jönköping? Foto: L-G. Strömberg*

## Medlemsnytt

Sven Bengtsson V. Frölunda

Mats Rydbäck Jönköping

Göran & Kerstin Josefsson Jönköping

Antalet medlemmar är nu 242

5 medlemmar har inte betalat in medlemsavgiften för 2005 och har strukits i medlemsregistret. Men i JSBS är det aldrig för sent att komma tillbaka. Vi tycker att det är ett gott betyg att så många väljer att vara kvar som medlemmar.

## E-postadress

Medlem som vill komplettera JSBS föreningsregister med sin e-postadress kan göra dem genom att sända ett mail till [jsbs@telia.com](mailto:jsbs@telia.com) och uppge namn och e-postadress.

## 2007 – Jubileumsåret

Inför 100-årsfirandet av starten av Jönköpings Elektricitetsverk och Spårvägar vill vi göra ett litet upprop. Vi är intresserade av amatörfilmer, bilder och föremål från spårvägen. Antingen för att kopiera, låna eller att lägga till våra samlingar.

Till 2007 har vi tänkt att komma ut med en jubileumsbok i samarbete med Jönköping Energi, arrangera en minnesutställning och producera en CD/DVD med filmbilder från Jönköpings Spårvägar.

Du som har, eller känner någon som har, något av vad vi söker; Kontakta Lars Fältskog. Tel 036-175124, e-post: [jsbs@telia.com](mailto:jsbs@telia.com) eller snigelpost Klöverstigen 8, 554 56 Jönköping.

## Swebus Express

Hans Fredriksson

Senaste tillskottet i Swebus Express bussflotta är Neoplan Euroliner. Kraftkällan är en MAN-motor på 410 hk som skall sörja för framfarten. 8 st levereras till depåerna



*Så här ser den ut*



*Och så här känns den att köra*



*Knut Nords sista tjänstgöringsdag före pensioneringen.  
Scania Vetter buss vid Järnvägstorget Jönköping.  
Snabbuss till Göteborg.*



*SJ buss med den gula färgen.  
Vykort utgivet av Klubb gamla 45:an*

**Under åren som gått har färgerna på bussarna ändrats**



*In på 60-talet blev SJ bussarna röda*



*Hallmans-  
vägen  
Jönköping*

*Magnus  
Knutsson  
vid ratten*

*Olof Knutsson började på Jönköpings Stadstrafik 1955  
får nu åter stifta bekantskap med 10:an*