

# TIMMERTÅGET

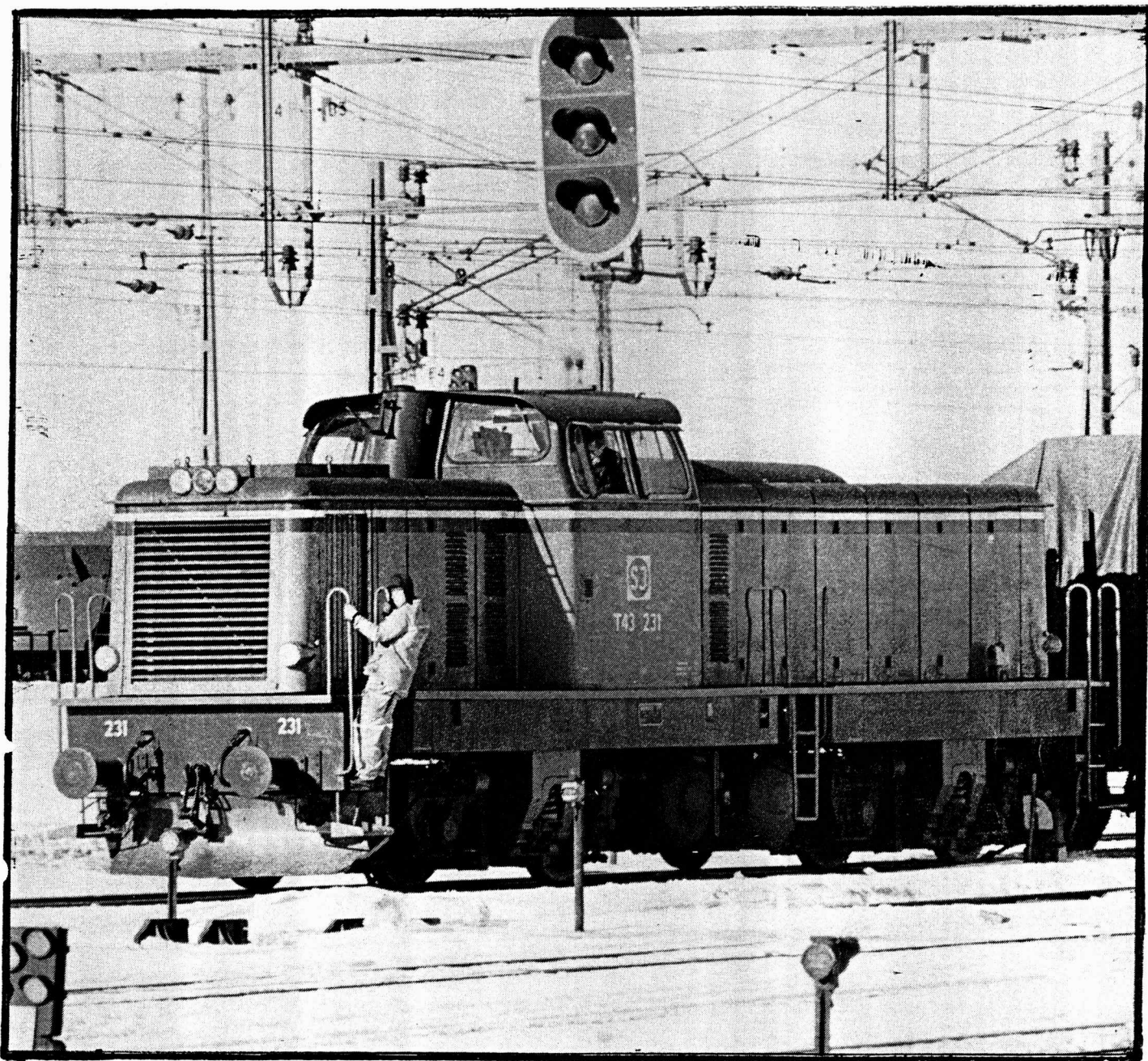


KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



Årgång 12 Nr 29

Maj 1989



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG

# TIMMERTÅGET

Timmertåget har ambitionen att utkomma med sex nummer per år. Tidningen presenterar verksamheten inom föreningen Karlstads Modelljärnvägsklubb med sektionerna Värmlandståg och Modelljärnvägen Klarstad-Malmå. Artiklar till tidningen emottages tacksamt.

Redaktion: Urban Lavén  
Bäckvägen 49  
688 00 Storfors

Göran Sohlberg  
Liljedahl 1308  
660 40 Segmon

## KARLSTAD MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Rallaregatan 6  
665 00 KIL  
Postgiro 96 97 08-7

### Styrelse:

Ordförande Dan Carlsson  
0554-12009

Kassör Göran Baeckström  
08-7719601

Resechef Göran Sohlberg  
0555-91542

Sekreter. Urban Lavén  
0550-60666

Ledamot Per Krogh  
054-159336

Suppleant Thomas Halvorsson  
0532-13985

Suppleant Bengt Prins  
054-162234

Suppleant Martin Forsaeus  
0533- 14158

### Sektionsledning Modelljärnväg:

Jan Olsson  
054-830356  
Urban Lavén  
Dan Carlsson

### Sektionsledning Värmlandståg:

Göran Sohlberg  
Dan Carlsson  
Thomas Halvorsson  
Bengt Prins  
Martin Forsaeus

Succé! Det är ordet som kan användas för våra arrangemang som genomförts i VÄRMLANDSTÅGS regi hittills. Vi har bara nöjda kunder. Det är bara att konstatera att alla delar fungerar perfekt som personalfördelning, ångloksbemanning, restaurangvagnen, resebokning mm mm.

Att allt fungerar är inte minst viktigt för vår framtid. Att ha ett bra rykte är guld värt i sådana här sammanhang. Våra kunder har också varit av skiftande sort. I Karlstad finns den expansiva datafirman Lendrup & Lyth och för dessa körde vi en mycket uppskattad resa. Vi får hoppas att de med sina kontakter hjälper oss med reklam. Just reklam med mun mot mun metod kan vara nog så värdefull. Molkom Marknad blev också en framgång. Resan vi körde för Deje industri innebar endast nöjda och mycket glada kunder.

Vi har fler resor kvar i år och låt oss göra dessa lika lyckade.

Nu skall jag försöka förklara varför detta nummer är försenat. Det beror på väntan av bilderna från molkoms marknad. Dessa skulle egentligen ha rastrerats för att få en bättre kvalitet i tidningen men vi kör utan det för att få ut TIMMERTÅGET någon gång.

Red.

### INNEHÅLL?

Styrelsen informerar.....	sid 3
Ungerskt jvgsfolk i svensk arméuniform.....	sid 4
Första och sista resan på Numedalsbanen 20/11 1988.....	sid 5
Kalendern.....	sid 8
Svealandsbanan.....	sid 9
Värmötesprotokoll.....	sid 10
Molkoms Marknad.....	sid 11
Vårt Värmlandståg rullar vidare.....	sid 15
Ritningsbilagan BC07d.....	sid 16

### OMSLGSBILDEN:

T 43 231 någonstans i Sverige. Bilden kommer från personaltidningen Lokföraren nr 4 1987.

# STYRELSEN INFORMERAR

Sedan förra numret av TIMMERTÅGET kom ut har följande beslut inom styrelsen tagits. Detta är att betrakta som ett urval men vill ni ha kopior på protokollet så kan ni kontakta sekreteraren.

## Möte 18 Mars:

Bengt Prins har fått ett erbjudande om att köpa kol till förmånligt pris. När erbjudandet kom bestämdes att vi skulle köra in mer pengar innan vi köper.

Vi skall beställa "uniformsskjortor" med ett tryck på. Trycket skall naturligtvis vara VÄRMLANDSTAG.

Vi har anmält oss till en Veterantogs-treff i Norge på Kongsvinger / Solørban som går av stapeln i Augusti 1990.

Till modelljärnvägen har beställts sex stycken köraggregat från Hobby-Experten i Stockholm

## Värmötet:

Protokollet är med i detta nummer.

## Möte 22 April:

Det finns planer på att bygga om ena AB6:an till en klubbvagn med soffor och bar i mysmiljö.

Beslutades att köpa ett halogen extra-ljus till Y3 74. Befintliga strålkastare är mycket dåliga.

Rutan vid diskbänken i RS 3 skall utbytas mot en vanlig så att man kan se ut. Enligt Gunnar Andersson så blir diskandet mycket roligare men vi får inte tala om för hans fru att han kan diska.

Vi har beställt en sovvagn till. Vagnen är unik så tillvida att det är den första nitade vagnen som Bergslagernas Järnväg beställde. Vagnen är tyvärr plundrad på många detaljer, varför vi har begärt att få med en annan vagn som skall skrotas för att plocka inredning ur för att komplettera med.

## Möte 6 Maj:

Dan Carlsson och Göran Sohlberg har nu varit i kontakt med Hans-Olov Lind i Deje. Vi har för Deje Industris räkning kört en resa till Ed. Som betalning för resan har förslag framlagts att vi

skulle kunna byta till oss mark och lokaler på industriområdet. H-O Lind har ställt sig positiv till detta och inom en snar framtid är kanske föreningen ägare av egna spår och egen mark med lokaler.

Föreningens ekonomi har varit krasslig men det beror på att vi inte fått in pengar så snabbt som vi räknat med. (Vid skrivande dags dato är situationen ljusare.)

Andelskapitalet på B8 4221 har sänkts till 6000 kronor. Anledningen är att det har varit svårt att få in pengar.

Thomas Halvorsson har utlyst en dag för ångloksreparationer. Den dagen är i fortsättningen Tisdagar. Alla är välkomna.

Föreningen har köpt en lastbil för de tyngre transporter som vi ej kan göras spårledes. Som t ex valvstensfrakter, dricka och mat till restaurangvagnen. En annan anledning är att det ej är meningen att medlemmarna skall slita ut sina egna bilar. Lastbilen, av märket Volkswagen LT 31 skall skrivas på Dan Carlsson men ägas av föreningen.

U Lavén

## RÄTTELSE

I förra numret av timmertåget på sidan 12 skall följande rättelser och kompletteringar göras.

FV 1 55012 är tillverkad av VM.

Gsh 26695 är tillverkad av WA (Waggonfabriken, Arlöw. År 1913.

Gbs 1501580-9 är tillverkad av ASJF.

M. Forsaeus

## NYA MEDLEMMAR

Vi ber att få hälsa följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till föreningen.

Conny Lidén

Eva Jakobsson

Leif Klevens

Arne Amundsen

## UNGERST JÄRNVÄGSFOLK I SVENSK ARMÉUNIFORM

I gamla avsomnade fackföreningstidskriften "Signalen" för järnvägsanställda, som vi citerade ur för två nummer sedan, finns många godbitar att läsa om för den historiskt intresserade järnvägsdiggaren. I nr. 2, 9 och 15 år 1947 kan man läsa om läsa om följande.

I efterdyningarna av andra världskriget anlände en tremannadelegation från ungerska järnvägsmannaförbundet till Stockholm. Det var strax före jul 1946. Avsikten var att skaffa skor och kläder till de ungerska järnvägsmännen. Vintrarna i Ungern är ofta intensivt kalla och en stor del av de då utarmade järnvägsmännen gick bokstavligt talat en omkring i trasor.

Genom förmedling av ungerske ministern i Stockholm, Böhm, som före fascistperioden en kort tid var försvarsminister i Ungern och som levat som landsflykting många år i Sverige, samt järnvägsmannaförbundet uppnåddes ett resultat, över vilket ungrarna var mycket nöjda. Man uppvaktade dåvarande försvarsminister Allan Vougt och på några timmar hade man till ungerska järnvägsmännen sålt diverse persedlar ur armerförvaltningens förråd.

Ungrarna fick nämligen 6000 par av arméns reparerade marchkängor till ett pris av fyra kronor paret samt 6000 par vapenrockar och byxor, också för fyra kronor per omgång. För 48 000 kronor fick alltså 6000 ungerska järnvägsmän en bra vinterutrustning och en stor del av personalen kom att uppträda i svensk militäruniform mod. 39! I det symboliska låga priset låg självfallet den svenska regeringens handtag till ungrarna.

Statens Järnvägar var tillmötesgående och ordnade omedelbart godsvagnar från Stockholms Norra för transport av persedlarna ner till Ungern.

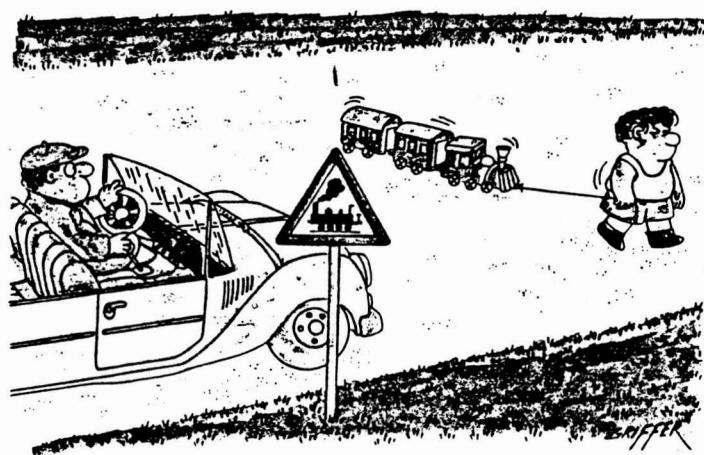
I februari fick försvarsministern genom ungerska legationen i Stockholm, en liten broderad minnesgåva från det

ungerska järnvägsmannaförbundet, där man framför sitt tack till "Kamrat Allan Vougt" Broderiet, ett ungerskt hantverk, föreställde ett broderat ånglok med broderad text. En vacker skänk som uppskattades.

I slutet av Mars 1947 var det dags för en ny tremannadelegation att besöka Sverige. Nu med förbundsordföranden Király Géza i spetsen. Man ville framföra sitt personliga tack till Sverige och svenska järnvägsmän för den humanitära hjälp som man gett ungrarna efter krigets hemsökelse. Man gjorde nya affärer bl.a. köpte man skjortor. Man talade om att arméuniformen nu hade färgats blå.

Genom Svenska Järnvägsmannaförbundets försorg bjöds de ungerska vännerna tillsammans med kollegor på en liten resa i Sverige. De sa vid hemkomsten att det varit en livsupplevelse. Man hade sett Ludvika station, om vilken de förklarade att maken inte finns i deras land. Närmaste jämförelseobjekt var ett - apotek! Så fint tyckte de att det var.

Urban.



FÖRSTA OCH SISTA RESAN PÅ  
NUMEDALSBANEN 20/11 1988.

*Från en resa som Per Krogh och Jan Olsson gjorde förra året kommer här en trevlig reseskildring från vårt västra grannland. Artikeln är signerad av Jan Olsson. Luta er tillbaka och res med på sidorna.*

Eftersom trafiken kommer att nedläggas på Numedalsbanen den 31/12 1988 företog Jan O och Per K en resa dit i avsikt att befara banan innan nedläggningen. Resan företogs med bil och tåg, bil till Ski och därifrån tåg. Avresa från Karlstad ca 15.30, middagspaus i Årjäng, ankomst Ski strax före 19.00, med tåg till Oslo S 19.19. Från Oslo S tog vi oss med spårvagn till Sinsen och det närliggande vandrarhemmet, Haraldsheimen. Man har lagt om linjerna sen sist och vi hade lite problem finna rätt linje och hållplats. Slutligen gick vi till hpl Operaen och därifrån åkte vi ut till Sinsen.

Incheckningen på Haraldsheimen var snart avklarad. Låg beläggning så vi fick ett eget rum att husera i. Vi lade bara av packningen och drog åter in till centrum för att äta middag. NUH värden ville inte anbefalla de mer närliggande näringsställena. På vägen in mot centrum kom vi på att ett turistkort hade varit lönade att köpa. Enkelbiljettpriset var hela 12 NOK, och kom att åka 4 enkelresor, söndagmorgonens resa inräknad. 48 NOK och ett turistkort kostade 30 NOK. Väl inne vid Karl Johan såg vi ett par restauranger men det var långa köer så vi drog vidare mot Casino. Här var det däremot gott om plats, månne det är något fel på maten vi inte vet om! Casino har faktiskt blivit något av stamkrog när vi kommer till Oslo. I vart fall fick vi en bra middag med dessert och en stor pils. Schnitzel respektive steinbitfilé. Mätta och belåtna travade vi tillbaka till en hållplats för linje 7 och åkte tillbaka till Haraldsheimen. Fick göra en rusch för att hinna med en vagn. Fann till vår förundran att vi för 3:e gången åkte med samma kvinnliga spårvagnsförare.

Nästa morgon gick vi upp vid 6.20 tiden för att hinna packa ihop och vara klara till kl 7 då frukosten serverades. Vi skulle nämligen ta spårvagnen kl 7.24. Medan vi väntade på att man skulle öppna dök en inte obekant KMJ'are från Linköping upp, Peter Andersson! Samma resmål hade han också så vi fick sällskap under dagens resa. Snabb frukost och lika snabb promenad till hållplatsen. En vagn på linje 1 tog oss snabbt ner till centrum med gott om tid tills tåget mot Kongsberg skulle avgå. I vänthallen studerade vi tavlan med tågavgångar och fotograferade den enär Fagernes var skyltat, det tar slut den 31/12 i år. En av deltagarna i NJK turen till Rødberg dök upp och pratades vid en stund innan det var dags för oss att ta plats på Et 71 mot Stavanger. Tåget bestod av B5 vagnar samt BF14 och någon 1:a kl vagn och drogs av en E117. Exakt sammansättning och loknummer noterades inte.

Vi fick en fin morgontur till Kongsberg. Solen steg upp och belyste berg och slätt med ett mildt senvinterljus. Mycket vackert att se. Efter att ha passe-

rat Lieråsen tunnel kom trillevoggen och Jan inköpte det vanliga, kaffe och lefsa. I Kongsberg snabbt byte till BM86M20 som utgjorde Pt591 till Rødberg. Inte så många inådra resenärer. En bekant till föraren åkte tillsammans med två gutter och även föraren hade sin telning med på tåget. Följdaktligen blev det lite trångt därframme. Et 71 drog vidare och efter att stationsmestern varit inne i bussen och diskuterat hur man skulle anmäla tåget i Rollag, NJK tåget skulle gå innan vi kommit till Rødberg, kunde vi rulla iväg ut på Numedalsbanen.

I början är inte banan speciellt scenisk. En del skog och några vyer över Numedalen, men inga märkligare berg. Banstandarden var god med långa räler och bra spårläge. Till Rollag skulle det vara fint enligt föraren. Vi passerade ett par nedlagda stationer/lastplatser innan första stopp på Lampeland. Här var Jan och Peter av och fotograferade BM86'an. Lite längre upp, vid Djupdal, smalnade dalen till och banan passerade det trånga partiet via ett par tunnlar. Här fanns det ett par fina fotoställen för den som inte satt på tåget. Vid en hållplats lite längre upp stod ett par äldre damer och ville åka med. Det fick de förstås och lite längre fram, vid Rollag kirke, steg de av för att besöka högmässan.

Som föraren berättat blev det en helt annan banstandard efter Rollag. Korta räler och dåliga slipers. Märkligt nog hade NSB kört ut nya räler och slipers och lagt ut längs banan, men sen tog tydligen intresset och pengarna slut. Nu får man köra bort alltsammans igen!

Syrax efter Rollag korsade vi Numedalslågen och här började naturen bli mer "norsk". Dalen blev smalare igen och bergen omkring högre och brantare. På ett ställe berättade föraren att han kört på nedrasat berg och spårat ur med motorvagnen. Som tur var välte den inte ner i älven. Inga skador på folk lyckligtvis. Även här passerade vi ett antal nedlagda stationer och lastplatser. En del hade övervuxna sidospår, andra var bättre efterhållna men ibland var en växel riven. O-vagnar stod på en station, Norefjord tror jag det var. Tidigare gick en del timmer på banan men lastbilsåkarna bjöd under NSB och fick trafiken. Nu har man höjt priserna till NSB tidigare nivå och behöver inte bekymra sig om DEN konkurrenten mer.

Den sista delsträckan till Rødberg var riktigt fin. Banan passerade runt en fjällkam med en linjeföring med 25% lutningar, snäva kurvor och ett flertal tunnlar. Sträckan avslutades med en 180 graders sväng in till Rødberg station. Mitt i svängen låg en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro. Dock låg körbana och spår sida vid sida.

Stationen var halvstor. Ett par rundgångsspår, sidospår och lokstall med vändskiva. Ett par godsvagnar stod här och var på bangården. Ingen större utlastning av gods verkade förekomma. Stationen var stängd för biljettinköp.

Under uppehållet på ca 20 min var vi alla ute och såg oss omkring samt fotograferade allt vi såg. Ingen sol i samhället p g av det höga berg som skymde solen. Kyligt ute och lite snö. Efter fotograferandet och betittandet av stationsområdet tog vi och åt vår medförda matsäck innan återfärden

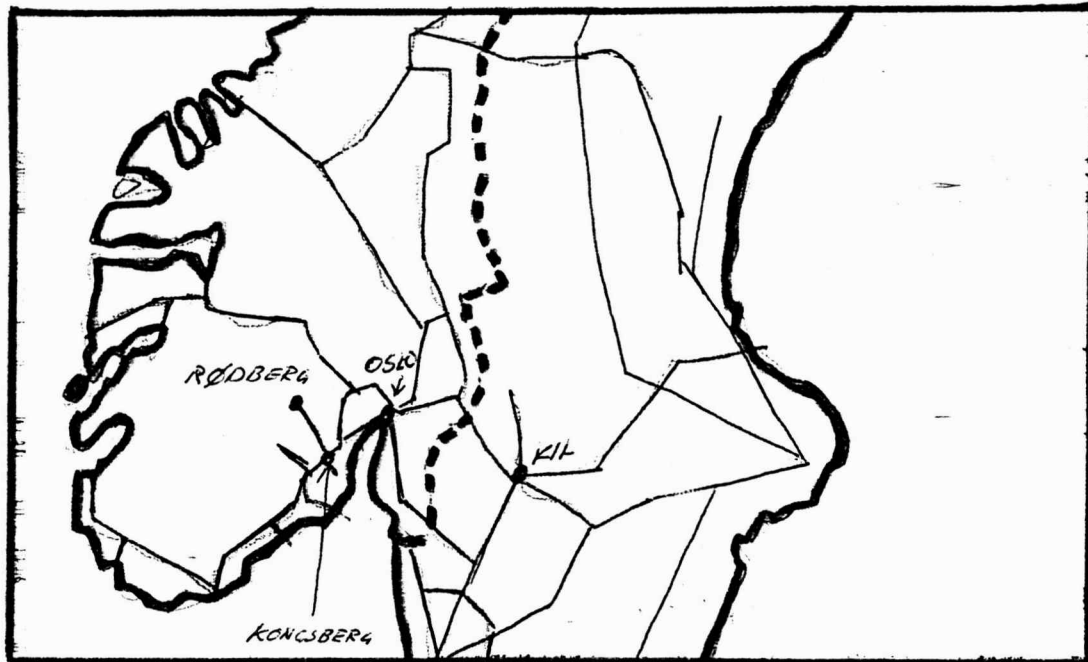
I Rødberg kom det på en del resenärer inför resan ner till Kongsberg, och därefter stod det resande på ett flertal stationer och hållplatser längs banan. Föraren fick ett styvt jobb med att skriva biljetter. Följdaktligen blev vi alltmer sena. Före Rollag stod det resenärer på hållplatser som var skymda av kurvor, och eftersom vi åkte så fort det gick för att ta in tid, fick vi tvärbromsa och sen backa tillbaka för att ta upp dem. I infarten till Rollag stod så en lång fotolinje på ömse sidor av spåret, NJK resenärer som skulle fotografera tågmötet! NJK extratåg bestod av BM86+2 släp och verkade ha gott om resande. Vi var ju lite sena och man frågade var vi hållit hus någonstans. Efter ett lite stressigt uppehåll fortsatte vi mot Kongsberg. Eftersom vi var sena blev det inget fotoupphåll vid Selsteigen som jag tänkt ut och även fått lov till av föraren. Men med tåget fullt med folk och dessutom försenat ville jag inte att vi skulle bli ännu senare p g av ett fotostopp.

Dagens fina väder höll fortfarande i sig och vyerna över nedre Numedalen var verkligen fina med snötäckta fält och alla träd fulla med rimfrost. Vi kom slutligen tillbaka till Kongsberg och föraren annonserade glatt i högtalaren att vi var i rute, nästan. Tåget från Stavanger var inte inne än och vi hade gott om tid att inköpa biljett. Tog den ända från Rødberg trots att vi kunde åkt den sträckan gratis, men det var trevligt få en biljett ända från Rødberg. Vid lokstationen stod förresten NJK tåget från Oslo med en vackert grön El 1 framför några trävagnar. Snyggt, men det var inte tid gå närmare och beundra det hela. Et 74 kom strax efteråt, El 17 + B7/A7/BF7 vagnar. Det var många som skulle på i Kongsberg men vi hade tur och kom in i en vagn där en 4-grupp var ledig. Högg snabbt som tanken de två fönsterplatserna. Sen blev det fullt i vagnen. Resan in till Oslo S blev som väntat bekväm. B7 vagnar är fina att åka i! Efter ett tag kom också trilevognen och fika inköptes nu också. Kaffe och lefsa åt Jan och kaffe och vaffler åt Per.

Efter ankomsten till Oslo S uppsökte vi omgående ett näringsställe för att få middag. Fann ett hyfsat ställe en bit upp längs Karl Johan där vi intog schnitzel och pepparstek samt cola. Priserna inte så höga, för att vara i Norge. Gick sen tillbaka till Oslo S och köpte upp en del av de sista NOK vi hade. Jan köpte en Rutebok samt Billy (Knasen). Efter att ha köpt och förtärt en stor mjukglass var det dags åka vidare till Ski. Ett fullsatt BM69 sätt kom från Skøyen och vi klämde oss in med viss möda. Kom till Ski utan problem. Bilen stod kvar på parkeringen och vi lastade in packningen och avlägsnade filten över vindrutan och lite is innan vi startade (utan problem) och drog iväg österut mot hemlandet. Trafiken var delvis tät med många bilar på väg mot Oslo. Paus i Askim där mer NOK spenderades. Senåkte vi direkt vidare till Sverige, inget problem med tullen den här gången, på inresan stoppades vi strax efter gränsen. Paus igen vid Sandaholm sen fortsatt direktkörning mot Karlstad. Vi var framme vid 20 snåret och Jan avlämnades på Kronoparken lite efter 20.

Omdöme om resan: trevlig minisemester i Norge. Numedalsbanen riktigt fin trots GB lite negativa omdöme. Fantastiskt väder på söndagen.

Miss: borde försökt låna UL videokamera för att få ett rörligt dokument av banan. Vid kostnadsuppskattningen hade Jan glömt att NSB har minigrupprabatt från 2 personer. Upptäckte att biljetten blev billigare än beräknat!



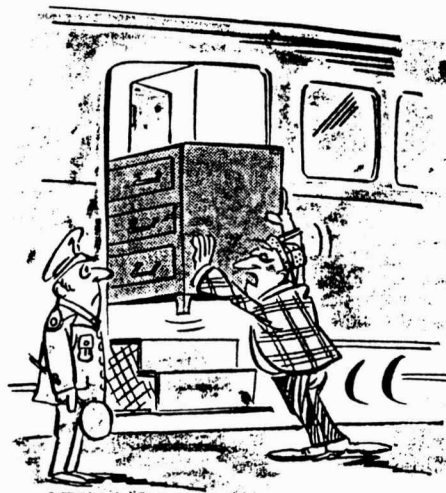
## ★KALENDERN★

- Lördag 3 Juni Grisresa till Ställdalen för Forshagalärarna.
- Fredag 9 Juni Ånglokresa. Tåget chartrat av en firma via Peter Lööv.
- Tisdag 13 Juni Volvo. Volvoanställda skall åka efter ånga till V.Åmtervik fr Sunne.
- Lördag 17 Juni Klubbresa till Grängesberg. Anmälan till Göran Sohlberg så fort som möjligt.
- Juni - Juli 1939
- Söndag 6 Augusti Fryksdalsbanans dag.
- Augusti Kil Hela Veckan.
- September Ev Skoghall-Arvika ToR.
- Alla tisdagar i sommar ångloksreparationer

### KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG.

Modellbaneverksamheten är för sommaren nedlagd. Men vill någon ta en titt så går det bra att höra av sig till någon i styrelsen. Vi drar igång till hösten igen med nya tider som vi skall presentera i kommande nummer.

Jan Olsson.



- Vaddå gods? Det här är ju en vanlig resebyrå!

## SVEALANDSBANAN - Ett idéprojekt

Svealandsbanan är ett idéprojekt som omfattar snabbtågstrafik på sträckan Stockholm - Eskilstuna - Örebro - Karlstad - Oslo/Göteborg. Syftet med Svealandsbanan är att skapa en snabb järnvägsförbindelse i det befolkningstäta band som sträcker sig från Stockholm via Mälardalen, Örebro och Karlstad mot Oslo som har mycket goda förutsättningar för järnvägstrafik.

De delar som berör vårt landskap, Värmland skall här beröras.

### Sträckorna:

**Karlskoga - Kil.** Här måste en ny sträcka byggas mellan Karlskoga och Degerfors och det är då troligt att den nya stationen för Degerfors kommer att ligga en liten bit upp på nuvarande NEJ norr om Strömtorp. Vidare krävs kurvrätningar vid Björneborg och Alster. För att förbättra tågföringen så har en mötesplats planerats vid Hynboholm.

**Kil - Charlottenberg.** Här skall fjärrblockering införas. Byte av kontaktledning. Byte av spår och slipers. Kurvrätningar.

**Kil - Ämål.** Ombyggnad av broar i Slottsbron, Ransundet och Byälven. Byte av kontaktledning. Kurvrätningar. Allt detta är beräknat till en kostnad av 800 Mkr.

### Kil

I Kil kan det i framtiden bli ett intressant järnvägsnät om man beslutar att angöra den planerade flygplatsen i Mellerudstorp med spår. Det finns några olika förslag. De olika planerna kan ni se på bilderna här brevid.

Mycket mer om detta kan läsas i ett PM som givits ut av Stellan Lundberg AB, Tavelesjö och Scandiakonsult Väst, Karlstad. Det behandlar även de banor som knyter an till detta projekt som t.ex. Fryksdalsbanan. Försök att få tag på det, för det är högtintressant läsning.

Urban.

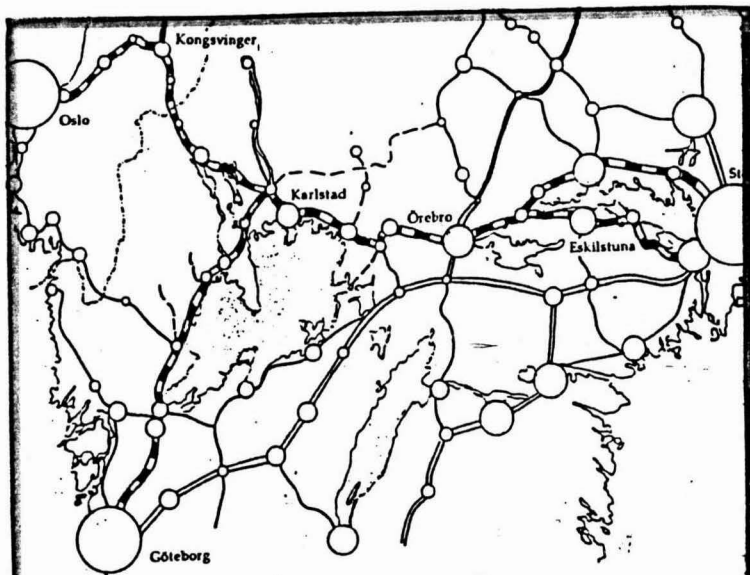


Fig 1.2 Framtida järnvägsnät med Svealandsbanan och Mäljarbanan

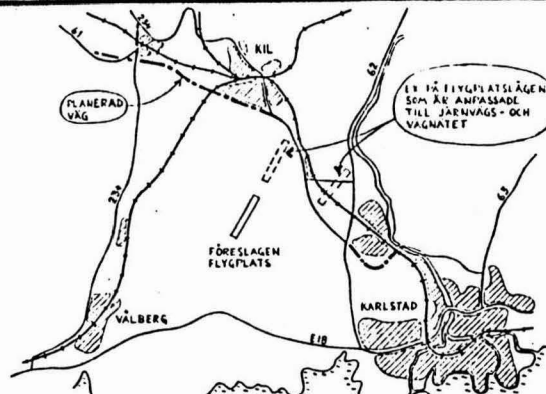


Fig 4.5.1 Ny flygplats samordnad även med järnvägssystemet.

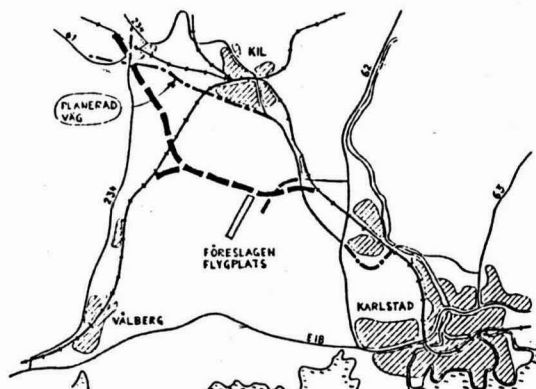


Fig 4.5.2 Anpassning av järnvägssträckning till diskuterat flygplatsläge, skiss I.

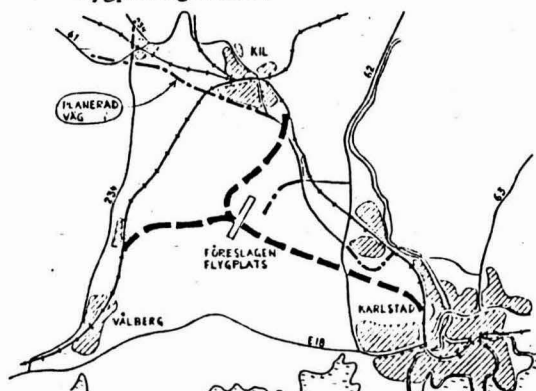


Fig 4.5.3 Anpassning av järnvägssträckning till diskuterat flygplatsläge, skiss II.

§ 11  
Mötet beslutade att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 1988.

Ansv.frihet

Protokoll fört vid Karlstads Modeljärnvägsklubbs Vårmöte den 1:e April i Liljedahl, 1989.

Närvarande: Urban Lavén, Niklas Eriksson, Dan Carlsson, Martin Forselius, Thomas Halvorsson, Bengt Prins, Göran Baeckström, Gunnar Andersson, Per Krogh, David Sahlberg, Fredrik Kling, Martin Andersson, Fredrik Bergman, Göran Sahlberg och Willy Andersson.

§ 12  
Den motion som behandlades på förra årets höstmöte kom upp igen då den inte kunde behandlas ifjol pga den inkom för sent. Motionen innebär att man vill utöka värmlandstags ledningsgrupp (sektionsledning) från tre till fem personer. Motionärerna menar att detta skulle främja samarbetet till det bättre. Under året, från höstmötet, har två extra, adjungerade varit valda, för att gå in som ordinarie om motionen går igenom. Samarbetet har under tiden från höstmötet ändock inte blivit bättre. Problemen från förr har kvarstått. Göran Baeckström uttryckte sitt missnöje över att kommunikationen mellan Värmlandstags "ledningsvalda" fortfarande inte fungerar. G Bae. yrkade på att en uppmaning från vårmötet skulle riktas till till sektionsledningen att man måste få det att fungera bättre och framför allt att börja prata med varann. Denna uppmaning godtog av mötet.

Motion

Då motionen innebär en ändring av § 16 i stadgarna, beslutades efter många diskussioner att ändra denna till följande skrivning: Sektionernas verksamhet leds av en sektionsledning som består av minst tre ledamöter av vilka minst en ingår i styrelsen. Sektionsledning utser inom sig en sektionsledare.  
Anm. Ändringen består i det understrukna ordet som är nytt.

§ 11

verksamhetsåret 1988.

Motion

Då inte fler ärenden fanns att behandla så avslutades mötet.

§ 13

Då inte fler ärenden fanns att behandla så avslutades mötet.

Aval.

*Urban Lavén*

Urban Lavén  
sekr.

*Dan Carlsson*

Dan Carlsson  
ordf.

*Gunnar Andersson*

Gunnar Andersson  
Just man

*Fredrik Kling*

Fredrik Kling  
Just man

§ 1  
Öppnande  
Dan Carlsson öppnade mötet och hälsade alla välkomna till vårmötet.

§ 2  
Just. män  
Till justeringsmän valdes Gunnar Andersson och Fredrik Kling.

§ 3  
Röstlängd  
Röstlängd upprättad och godkänd. (Samma som närvarolistan).

§ 4  
Mötets behör.  
På frågan om mötet var behörigen utlyst beslutades att att så var fallet.

§ 5  
mötesordf  
Som mötesordförande valdes Göran Baeckström som tackade för förtroendet att få leda vårmötesförhandlingarna

§ 6  
Mötessekr.  
Som mötessekreterare valdes sittande, Urban Lavén.

§ 7  
Dagordning  
Dagordning genomgicks och fastställdes.

§ 8  
Verks. ber.  
Göran Baeckström föredrog verksamhetsberättelsen och då ingen hade något att tillägga eller invände, lades den till handlingarna.

§ 9  
Resultat o balansräkn.  
Göran Bae. föredrog även balans och resultaträkningarna, även här hade ingen något att tillägga varför den godkändes och lades till handlingarna

§ 10  
Rev. ber.  
Gunnar Andersson uppläste revisionsberättelsen för verksamhetsåret 1988 där han fann alla räkenskaper noggrant förda, och därför föreslog mötet att bevilja ansvarsfrihet för det gångna året. Gunnar Andersson berömdes även G. Bae. för det fina arbete som lagts ned i kassaböckerna.

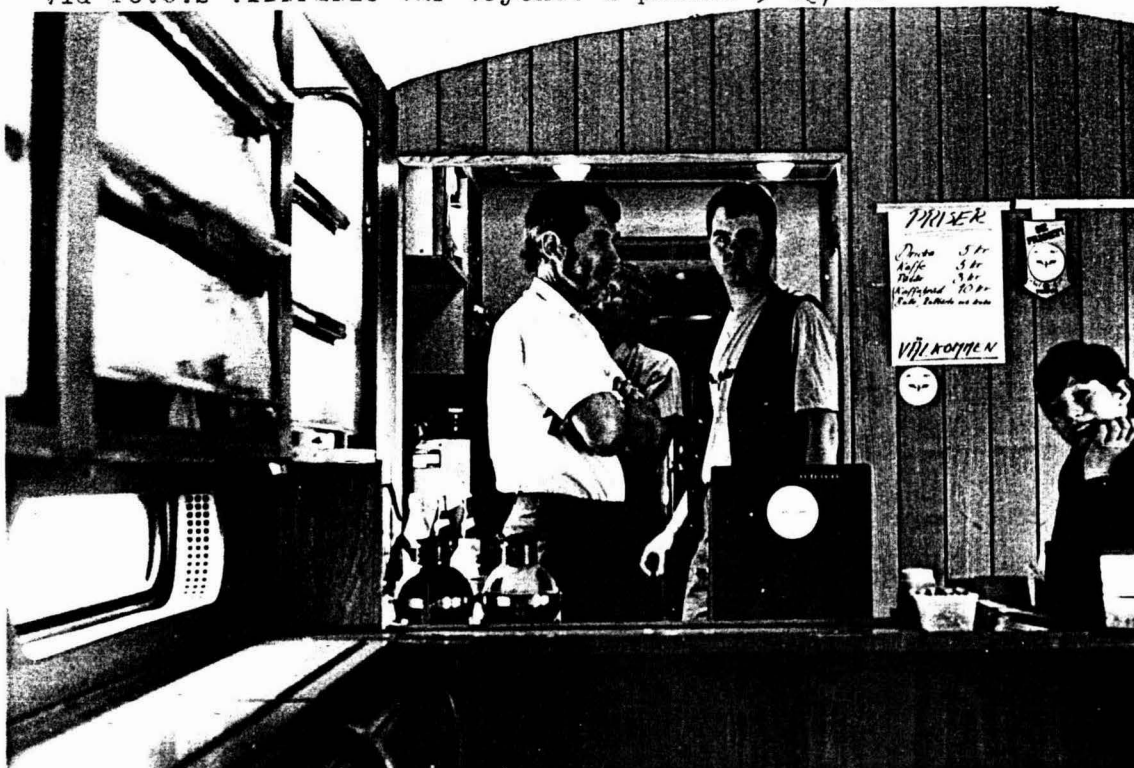
## MOLKOMS MARKNAD 6/5

Som jag skrev på sidan 2 så skulle dessa bilder egentligen rastrerats för att få upp kvalitén på trycket, men nu tar det tid och för att få ut tidningen någon gång så försöker vi att ta rastreering till ett annat nummer. Vi får hoppas att det går att se vad bilderna föreställer ändå. Filmen är på 400 ASA och därmed ganska grovkornig. Det borde bli ganska bra vid fotokopiering.

Nåväl, Molkoms Marknad var en av våra fina resor i år och här kommer en bildrapport på folk och få som fick allt att fungera så bra. Samtliga foto och text U. Lavén



En välförtjänt kaffe-paus för Gunde och Bengt dagen innan resan. Vid fotots tillfälle var trycket i pannan 9 kg/cm.



Lugna innan stormen i RS 3:an. Fr. v. Gunnar Andersson, Göran Schlicers (skymd), Dan Carlsson och David Lohlborg.



Det är knappt att man tror det är sant. Men om man tittar ordentligt så kan man se att Anders Håkansson håller i en spade.



Leif Sörensen tömmer kolbaljan i Molkom.



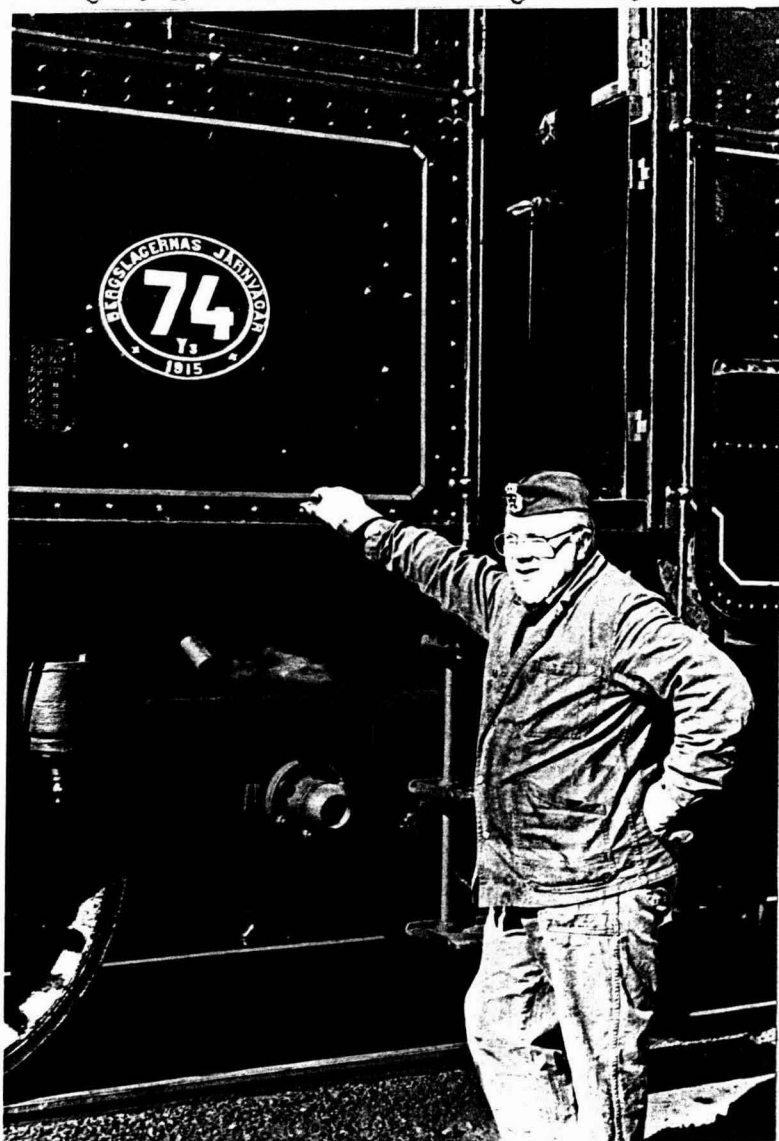
Dagens tågklarerare i Molkom, Arne Lilja.



Brandbevakningsgänget fick göra några småsläckningar längs banan. Från vänster: Magnus Heder, Håkan Järpsten, Anders Håkansson och Stenholm.



Filipstads dragspelsklubb bjöd på underhållning i tåget hela dagen. Resenärerna mös och gladdes.



Detta lok är byggt 1915 i.....

# VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!

Dessa resor är planerade och många av dem är redan klara och skall köras.

Den 3:e Juni blir det en grisresa till Ställdalen, t o r. Grisresenärerna är lärarna i Forshaga. Det är inte elevernas påhitt om att lärarna skulle vara svinaktiga eller så. Vid avgång i Kil skall en gris medfölja tåget för att efter ett par kilometers färd kidnappas av ett par beridna Cowboys i Halla. Tågrån och överfall i våra skogar. Bäva månne jvgspersonalen. Under resans gång kommer man att ha flera uppehåll för kaffe och mat. Det här med grisen förbryllar både red och säkert många läsare. Skulle vi av t ex Gunnar Andersson i kommande nummer få ett resereferat och förklaring på grisens "behörighet".

Den 9:e Juni har vi chartrats ett företag i Karlstad via Peter Lööv. Det blir ånglok och två vagnar på sträckan Karlstad - Arvika.

13:e Juni har Volvo! hyrtåget mellan Sunne och Västra Ämtervik. Det är en ren transport av volvoanställda som skall till Västra Ämtervik för att äta på restaurang. Man hade tagit kontakt med SJ och ville ha ånglok men som alla vet är vi de enda i detta område som kan fixa sådant varför SJ kontaktade oss i denna fråga.

Kolla i almanackan om du är ledig den 17:e Juni. Då arrangerar vi en klubbresa till Grängesberg med Y l. Det är gruvans dag som arrangeras och som vanligt får vi ta hissen ner i bergslagens undre värld för att se hur den gruvliga brytningen går till. Här nere ger man järnet. Passa på att följ med ty detta är den absolut sista chansen att besöka gruvorna då dessa är nedlagda nästa år.

I Charlottenberg och Åmål skall vi medverka i filminspelningen av 1939. Datum ej bestämt.

En medlemsresa till Strömstad skall genomföras 11-13 Augusti. Sista anmälningsdatum 15 Juli. Mer om resan i nästa nummer.

Fryksdalsbanans dag 6:e Augusti.

Kil Hela veckan i Augusti  
En resa ev mellan Karlstad och sunne t o r . Kanske den skall utgå från Skoghall. Detta i September.

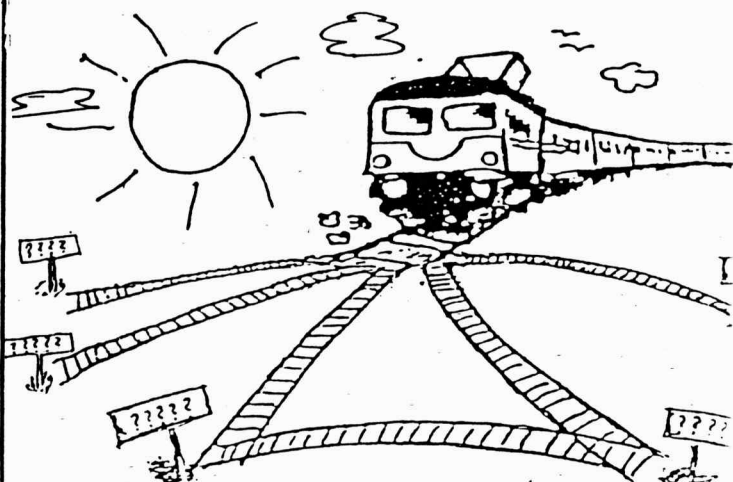
Som ni ser kära läsare och medlemmar så är det många resor på gång. Reseavdelningen vill ha en indikation på hur många som kan ställa upp i sommar och med vad man kan ställa upp och göra. Hör av er till Thomas Halvorsson eller Göran Sohlberg.

Hälsningar Göran Sohlberg.  
Resechef.

## ÅNGLOKSREPARATIONSDAGAR

Thomas Halvorsson har lagt fram ett förslag att alla som är sugna på att greja med ångloket träffas på Tisdagar för reparationer. Detta är något som behövs för det är alltid något som behöver göras och förbättras.

Välkomna alla Tisdagar.



Fler resor 1989?

