

# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB / VÄRMLANDSTÅG

Årgång 14

Nummer 46

September 1992



## TIMMERTÅGET

TIMMERTÅGET har ambitionen att utkomma med sex nummer per år. Tidningen presenterar verksamheten i Karlstads modelljärnvägsklub/Värmlandståg.

Artiklar och fotografier mottages tack-samt. Dessa sändes till redaktionen.

Redaktör: Urban Lavén  
Bäckvägen 49  
688 00 Storfors  
0550-606 66

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB  
VÄRMLANDSTÅG

Rallaregatan 6, 665 00 Kil  
Postgiro 96 97 08 - 7

### Styrelse:

Ordf: Dan Carlsson  
0554-144 52

Sekr: Urban Lavén  
0550-606 66

Kass: Per Krogh  
054-15 93 36

Ledm: Göran Sohlberg  
0555-915 42

Ledm: Martin Forsaeus  
0550-122 61

Supp: Thomas Halvorsson  
054-15 16 38

Supp: Jan Olsson  
054-83 03 56

Supp: Conny Seidlitz  
054-87 42 71

Kontaktperson Modelljärnvägen:  
Jan Olsson 054-83 03 56

Researrangemang och bokning:  
Göran Sohlberg 0555-915 42

### Medlemsavgifter:

100 kr/år = fullbetalande medlem

50 kr/år Ungdom = född 1976 och senare

50 kr/år Familjemedlem = bosatt på samma adress som fullbetalande medlem. Erhåller ej medlems-tidningen TIMMERTÅGET.

## REDS RUTA!

Den här gången får ni ett ganska stort nummer. Så här tjock har inte tidningen varit sedan julnumret 1990. Anledningen är det utlovade reserepotaget från Harzresan i gamla DDR, signerat Jan Olsson. Inte mindre än 13 sidor ägnas åt denna resa.

Vidare får ni reda på hur Håkan Hagegård lyckades som eldare på ånglok.

"Från Jan Olssons bildarkiv" har under det senaste året visat svenska tåg. Janne kommer att fortsätta med sina uppskattade bilder men kommer att byta tema. Måne det bli något utländskt?

Till sist vill jag tillönska alla en arbets-am höst i föreningens famn.

## INNEHÅLL

Styrelsen informerar .....	sid 3
Invigning av Hagegården .....	sid 4
Med KMJ till smalspårs- banorna i Harz .....	sid 6
Karta över banor och resmål i Harz .....	sid 18
Kalendern .....	sid 19
Modelljärnvägen .....	sid 19
Notiser .....	sid 20
Försäkringsfrågan .....	sid 21
Gåvor .....	sid 21
Höljerud bussminibolag .....	sid 22
Plåtburk med 4 hjul .....	sid 22
Från Jan Olssons bildarkiv .....	sid 23
Ritningsbilaga RBo11 (RS3) .....	sid 24

### Omslagsbilden:

99 7236-5, det lok som drog oss från Alexisbad till Harzgerode. När vi lämnade Harz gero de var det 99 7245-6 som ångade på. Dessa lok, byggda på 50 talet, är verkliga kolosser på smalspåret - och vackra.

Foto i Harzgerode 30/5 1992 av U Lavén.

# STYRELSEN INFORMERAR

**Rapporter diskussioner och beslut vid styrelsemötena 8 juli och 14 augusti.**

Detta är bara utdrag från protokollen. Önskas kompletta protokoll, Tag då kontakt med sekreteraren.

## Protokoll 8 juli

Föreningens ekonomi blir allt bättre så de kommande utgifterna för motorbyte på Du:n och inköpet av postvagnen kommer lätt att klaras.

Utbyggnaden av högtalarsystemet i vagnparken skall fortsätta. De vagnar som nu är aktuella är bägge B8:orna, AB6 och DF25.

Barvagnen har målats.

Postvagnen (DF25) är besiktad. Tidigare har en lagerrevision gjorts. Den utfördes i Kristinehamn.

SJ vill hyra restaurangvagnen för att sätta in den i "Hemliga tåget".

Ansökan om trafikeringstillstånd av Deje bruks bangård och SCAN-spåret har inlämnats till banverket.

Beslutades att föreningen skall inköpa en gassvets. Priser skall kollas.

En Da som skall skrotas i Kil kommer vi att ta hand om innan skärbrännarna gör sitt. Vi skall plocka ur motorena.

## Protokoll 14 augusti

Inför arrangemangen i Daglösen hyrs en högtalaranläggning. Det mesta inför "Dag-

lösen 92" verkar nu vara fixat.

Kostnader för inköp av en mobiltelefon till föreningen skall undersökas.

Motorena på Da är uttagna. Det skedde i Deje.

Barvagnen är nu färdigmålad och upp- märkt.

A5 är avställd för renovering.

Järnvägmuseet vill låna sovvagnen för en resa till Jokkmokk i februari 1993. Innan dess skall ångvärmen på vagnen fixas.

NBVJ skall låna sovvagnen i september. Vi lånar ut den utan kostnad.

Restaurangvagnen fick dispens att gå i 130 km/h i SJ:s hemliga tåg.

Spårarbeten har utförts i Deje.

Nya försäkringskrav kommer att ställas på föreningar. Det har talats om försäkringen skall täcka värden på 300 milj kr.

## NYA MEDLEMMAR

Som nya medlemmar i föreningen vill vi hälsa följande personer välkomna:

Kenny Prottengeier	USA
Gunnar Wiklund	Norra Hulteby, Ölme
Marianne Wiklund-Kruse	--
Thomas Wiklund-Kruse	--
Eva-Lena Wiklund-Kruse	--
Mikael Wiklund-Kruse	--
Fredrik Wiklund-Kruse	--

## Man stod och lyssnade.

Hur det var ännu tidigare än då Bergabanan öppnades, vet mor Emma Nilsson i Arvidstorp besked om. För en Hallandstidning berättar hon i en 90-årsintervju, att hon var med vid Västkustbanans invigning i Falkenberg anno 1886.

*"De flesta av oss hade inte sett ett tåg annat än på bilder och det var alltså en ren sensation. Åtminstone under ett år efter invigningen var det lite av högtid ute i Vinberg höra tåget mullra fram nedåt*

*skreahållet. Folk släppte vad de hade för händer och ställde sig att lyssna med glänsande ögon."*

Nu lyssnar man sällan när tåget kommer. Tyvärr och alltför ofta inte ens de, som borde lyssna - de som ska över vägövergången.

Från signalen nr 1-2 1948

# Invigning av Hagegården 21 juni

Foto: Fredrik Bergman

Text : Urban Lavén

Den 21 juni så var det då dags att inviga Hagegården i Brunskog. I festligheterna ingick ångtåg och invigaren var inte vem som helst...

*Håkan Hagegård som eldare, kan det va något det? Nä, han var inget vidare men med lite träning så kanske det kan bli något. Viljan fanns i alla fall. Han är mer hemma på Metrpolitan i New York än i hytten. Sjunga det kan han i alla fall. Han gav ett litet men välstämt prov på "Take the A-train" och "Chattanooga Cho Cho" i hyttfönstret*



Den 21 juni i år så var det dags för att äntligen inviga Hagegården i Brunskog. Byggnationen har pågått ett par år och initiativtagaren är den världsberömda sångaren och tenoren Håkan Hagegård.

Hagegården fick lagom till invigningen en egen hållplats, eller rättare sagt, hållplatsen Gunnarsbyn återuppstod efter många år. Den finns inte med i SJ:s tidtabeller varför den är så inofficiell. Kommer man åkande på järnvägen från Kil, hinner man se gården skymta till bakom björkskogen strax efter att man passerat tunneln i Brunsberg och åkt över järnvägsbanken i sjön Värmeln.

I och med byggnationen av Hagegården har

Brunskog för alltid skrivits in på den musikaliska världskartan. Här kommer musiker och sångare att träffas för att lära, träna och för att underhålla oss som möjligtvis kan anstränga oss att ta ett mycket sprucket C.

## Mycket Folk

När Hagegården invigdes gick ett extratåg från Karlstad till Gunnarsbyn. Dragare var vår SWB A95 och vagnarna i trä var inlånade från järnvägsföreningen i Grängesberg. Dessa hade hämtats ner ca en vecka tidigare.

Resan var annonserad i länstidningarna. I annonsen stod att biljetter beställes på järnvägsstationerna. Tydligtvis hade inte alla läst detta, då det under resans gång visade sig att vi lätt skulle

ha kunnat fyllt ca 6 vagnar till. Vi hade 3 vagnar med!!!

Att Håkan är en mycket populär person var inte att ta miste på. Redan i Karlstad var perrongen överfylld av folk som ville med. Konduktörerna hade den föga avundsvärda uppgiften att mota bort de som inte hade biljetter. Situationen var likadan i både Kil och Högboda. På sistnämnda stationen stod ett femtiotal personer varav två hade varit förutseende och skaffat biljetter.

Detta var mycket, mycket mer än vad Håkan, SJ och vi hade kunnat tänka oss.

### Håkan som eldare? Nej tack!

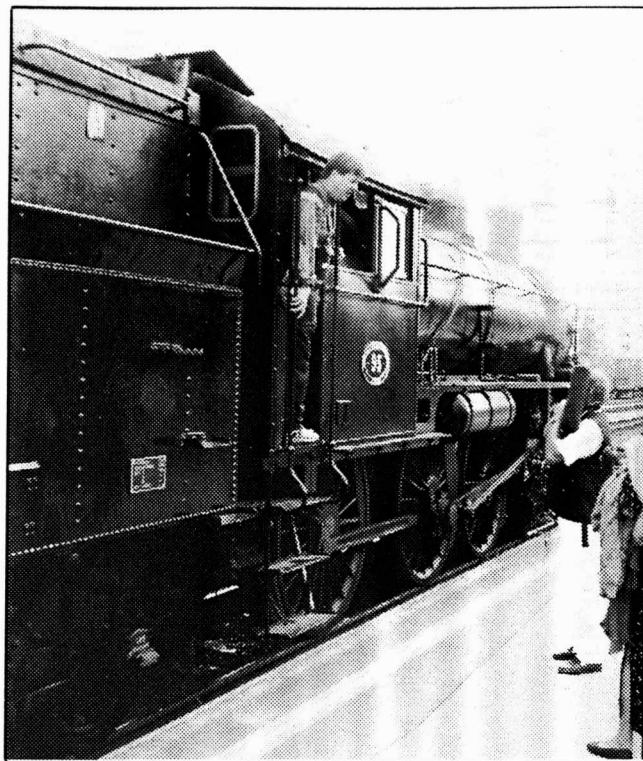
Invigningen filmades av Sebra film från Torsby och dessa var med bitvis på loket. Håkan som hade fått tag på något som liknade en amerikansk eldaruniform skulle förevigas i en roll som eldare. Att man som eldare skall vara lite skitig hör ju till, tyckte Håkan. Körde ner händerna i koltaget, gnuggade in rejält med koldamm och sen upp i ansiktet. Så var den saken fixad.

Något högre betyg som eldare fick han dock inte av M Forsaeus som för dagen var ordinarie kolkastare. Det är nog lika bra att han håller sig till sången. Skomakaren skall vara vid sin läst.

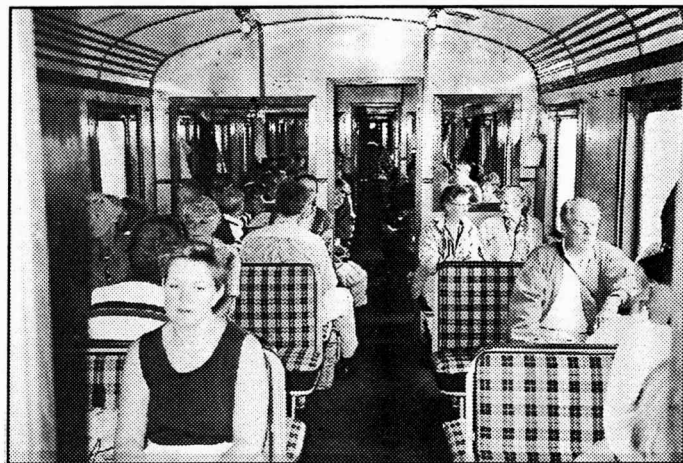
### Musikaliskt mottagande

När tåget rullade upp för backen mot den nya hållplatsen i Gunnarsbyn, som dagen till ära var både lövad och blomsterprydd, mottogs vi av ett spelmanslag och folk klädda i bygdedräkter.

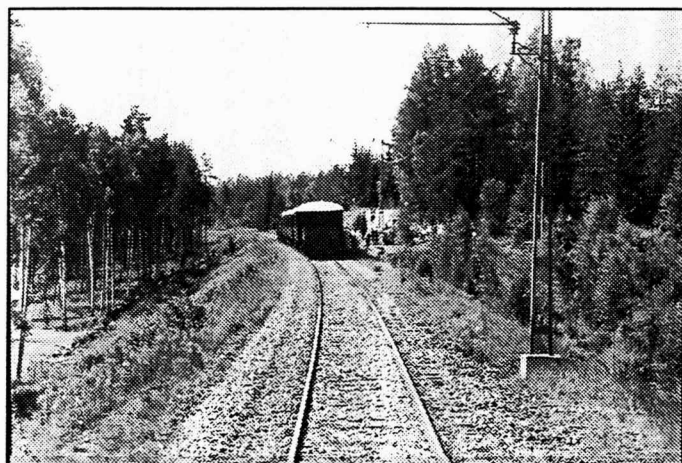
Håkan, som klivit av loket i Kil, ämnade det åter i Högboda efter att ha varit i vagnarna och hälsat på alla gästerna, hängde nu ut ur loket och vinkade glatt till mottagningskommittén. När resesällskapet klivit av gick man i procession den korta biten upp mot det nya kulturcentret vid Värmeln strand. Vi fortsatte med tåget till Arvika, vände loket på vändskivan och körde arvikabor till Gunnarsbyn. Vi backade sedan tillbaka till Edane där T Halvorsson tjänstgjorde som tkl och inväntade avgångstid för hemresan, naturligtvis med ett stopp i Gunnarsbyn.



*Inför avgången i Karlstad i samtal med Sebrafilm.*



*Fullsatt, men varför så trumpna miner?*



*Framme vid Gunnarsbyns hållplats.*

## Med KMJ till smalspårsbanorna i Harz

Text: Jan Olsson

Foto: Urban Lavén



*En vacker bana i vacker natur - det är Harzbanan! Här i Eisfelder Talmüle, där det dagligen bjuds på parallellkörning ut från stationen. Sk lokomotivrennen.*

Tag plats och läs Jan Olsson reseberättelse om KMJ-resan till fd DDR. En resa som alla deltagarna gav betyget "mer än godkänt". Vår reiseleiter G Bäckström har än en gång lyckats med en bra resplan. Karta med inritad resrutt finns på sid 18. Var så goda, lyssna till Jans ord, luta er tillbaka och "åk med"...

1992 års KMJ resa gick till Harz och smalspårsbanorna

där. Resan ägde rum tiden 27/5 - 31/5 och deltagare var följande:

Göran Bäckström - Reseledare  
Per Krogh - Blomfotograf  
Jan Olsson - Snarkare  
Urban Lavén - Permittent  
Gunnar Andersson - Novis  
Martin Andersson - Veteran  
Mikael Lundström - Munskänk  
Martin Forsaeus - Sakkunnig  
Nils-Erik Prånge - Numrolog

### Resan börjar

Resan inleddes den 27/5 då Gunnar, Martin, Jan och Mi-

kael samlades på Karlstad station för att ta 16.13 tåget mot Hallsberg. På tåget befann sig redan Per som stigit på i Åmotfors. I Kristinehamn anslöt sig Martin F och Urban till sällskapet. Efter byte i Hallsberg och Katrineholm kom vi med stekhet X22 till Norrköping. Här blev det ca 1½ tim paus i resandet. Denna användes till fika och glassätande, fotograferande av gula spårvagnar samt studium av bangård och 3 delad X23. Till sist kom Alfred Nobel

men till vår förvåning var Göran inte ute på plattformen direkt när tåget stannat. Nå, han uppenbarade sig strax ur en sovvagn som vi alla därpå bordade för att ta våra platser i besittning. Som planerat var hade Göran bokat två intilliggande kupéer och vi såg snabbt till att mellanväggen avlägsnades. Med tanke på det varma vädret hade Göran varit förutseende och beställt ett antal kalla tyska öl som vi genast lät oss väl smaka. Sen beordrades Das grosses tisch fram och mer mat och dryck beställdes och förtärdes medan vi susade söderut. Skymningen föll och det var riktigt Stämningfullt. Till sist kojade vi, Gunnar och Martin i en kupé längre bort i vagnen. Natten blev varm och lite orolig. Jan gjorde omgående skäl för resans tillnamn. När vi kommit på färjan till Puttgarden blev värmen olidlig, och Jan, Urban och Mikael gick upp på färjan för att svalka av sig.

### Framme i Tyskland

28/5.

Strax före Lübeck stegade vi upp och ordnade till kupéerna för frukost. Fick beröm av die Schaffnerin men även ett påpekande att vi glömt en spärr till mellanbädden. Ingen fick den i huvudet och frukosten intogs utan avbrott. Till Hamburg Hbf kom vi lite före tiden. Nisse syntes först inte till, han skulle komma med tågdelen från Oslo - Göteborg, men rätt som det var dök han upp i



På Norrköpings station i väntan på tåg söderut. Fr v Martin A, Urban, Jan, Gunnar, Per och Martin F.



Martin A Per och Mikael bakom "Das grosses Tisch" med tysk öl - vad annars!

vimlet och sällskapet blev fulltaligt. Nästa etapp skulle gå med ICE till Kassel Wilhelmshöhe. Tiden fram till avgång användes på diverse sätt av deltagarna. Här demonstrerades hur snabbt ett sällskap kan brytas upp. Jan och Nisse vände ryggen till ett ögonblick och vips var alla andra försvunna! Jan köpte karta över harzområdet. Andra studerade tågtrafiken. Efter ett tag upp-

täckte Jan en grupp med ryggsäckar på en plattform längre bort. Mycket riktigt, där var resten av gänget! Som tiden började nalkas 10.07 då vi skulle resa vidare drog vi oss till spår 14 varifrån vår ICE skulle avgå. Kollade på en infotavla var vagn 4 skulle stanna och drog oss dit.

**I 250 km/tim**

Mycket folk och trängsel.

Tåget kom, lok+12 vagnar+lok. Vi bordade vagn 4 och tog platserna i besittning. Vi satt i en öppen salong med blandad med- och motsittning.

Första intrycket av ICE var gott. Ljus och luftig salong, snygg färgsättning, bekväma om än lite väl fasta stolar, bord gömda i armstöden, uttag för free-style hörlurar, stora fönster med acceptabel fönster-stol anpassning, gardiner som drogs ner som på Y1.

Så var det dags för avgång. Mjuk start och långsam körning ut från Hbf och över Elbe till Hamburg Harburg. Sen ökade farten och efter ett tag uppmätte Jan km tiden till 18 sek = 200 km/tim. Därefter kom Nisse från vestibulen och bekräftade mätningen. En infotavla visade då aktuell hastighet. Med den högre hastigheten kom dessvärre ett störande buller från vagnsboggien, något vi inte väntat oss. Annars gick tåget fint, men Jan tyckte allt att X2000 gick än bättre.

### Neubaustrecke

Efter uppehåll i Hannover kom vi ut på Neubaustrecke. Här ökade farten till 250 km/tim. Efter Göttingen gick banan genom mer kuperat landskap till Kassel Wilhelmshöhe och här hade man byggt många och långa tunnlar. Före Kassel W var Jan, Per och Mikael till restaurangvagnen i vars baravdelning öl och mackor inköptes. Mikael åt på plats medan Jan tog med sin förtä-



*På Hamburg Hbf har Göran Bae, i mitten, köpt ett antal tegelstenar, dvs tyska kommunickor.*

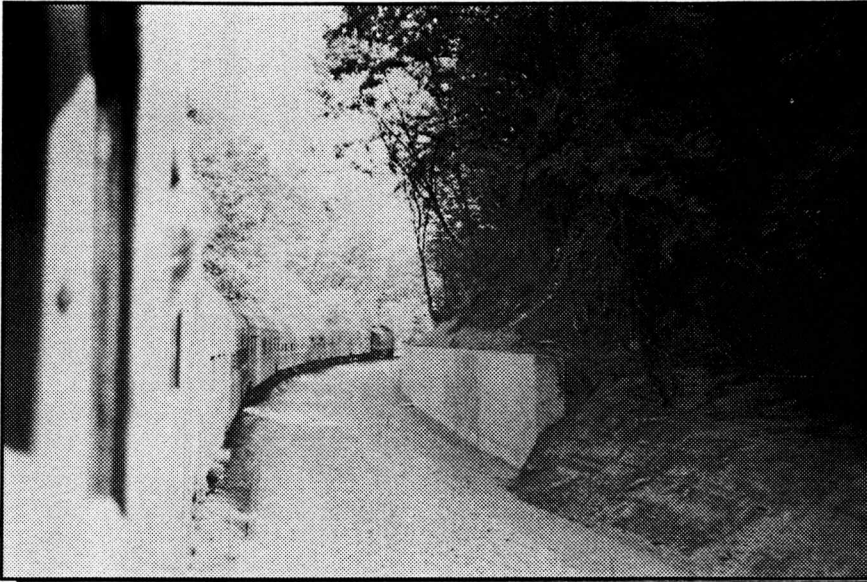
ring till sittvagnen. Hans måltid inspirerade andra att göra sammalunda! Strax före avstigningen i Kassel W fick Jan en förskräckelse då hans plånbok inte befann sig på plats. Efter hektiskt letande fann Jan den mellan stolarna dit den tyst och stilla glidit ner. Puuh!!

Kassel W visade sig vara en modern station med spår och

plattformar delvis överbyggda och med ett parkeringsdäck ovanpå. Inte direkt lämplig för fotografering. Vi bytte snabbt till ett IR tåg som tog oss in till Kassel Hbf, en större säckstation i äldre stil. Här intogs en snabblunch på stationens Burger King, lite fusk egentligen, men tiden var knapp till nästa tågs avgång, till Nordhausen.



*På plats i vagn 4 på ICE-tåget mot Kassel. Fr v Nisse Prånge, Martin F och Martin A. Det är i alla fall inte tyska rallymagasinet som har fångslat dom så totalt*



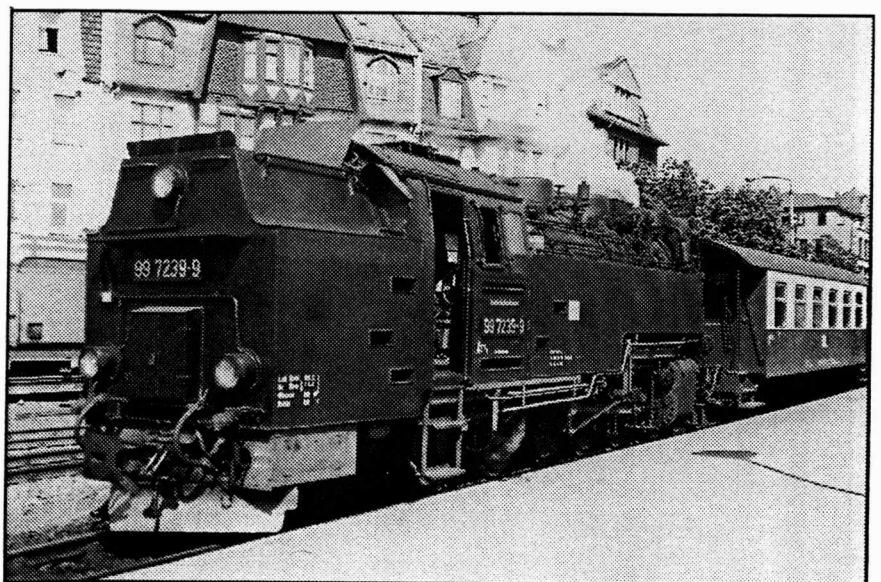
*På den återöppnade sträckan Kassel - Nordhausen bygger man ut till dubbelspår. Den nya banvallen syns tydligt.*

### Gamla gränsen passeras

Tåget 13.22 till Nordhausen bestod av en stor DR diesel litt 232, en Co' Co' maskin tillverkad i Sovjet i många hundra exemplar, samt ett antal gröna DR personvagnar. Vi rullade iväg under kraftigt motorbuller. Till Eichenberg följde vi den gamla huvudlinjen Frankfurt a M - Hannover. Såg hur Neu- baustrecke vek av norrut och försvann ner i en tunnel strax utanför Kassel. I Eichenberg stannade vi vid en nybyggd plattform i östra delen av stationen innan vi fortsatte österut på en återuppbyggd bandel mellan Eichenberg och Arenshausen. Invigning 27/5 1990. Sen fortsatte vi österut på DR linjen mot Nordhausen. På en del av sträckan pågick dubbelspårsarbeten. Gränspassagen vid Eichenberg såg i varje fall inte Jan. Däremot kunde man på avstånd se den gamla gränsgatan slingra sig

genom landskapet. Nu verkade den lite igenvuxen och torn och stängsel var borta. Resan till Nordhausen fortsatte i lungt tempo. I Heiligenstadt mötte vi ett persontåg draget av en 232 och i Wolframshausen stod en 202, en en-hyts Bo' Bo' diesellok, med några personvagnar. Strax före 16.00 var vi så framme i Nordhausen och här började det roliga på allvar.

Framme vid resans mål, smalspåret i Harz Nordhausen Nord, smalspårsstationen, låg alldeles intill DR stationen och vi gick raskt dit. Utanför stod en modern spårvagn men väl inne på stationen verkade tiden ha stått stilla ett antal decennier. En välputsad 99'a med nr 7239 stod pysande framför ett antal små röda boggiepersonvagnar. Fler entusiaster än vi var på plats och lok och tåg fotograferades intensivt. Vi tog plats i en av de främsta vagnarna och så småningom var det dags för avgång. Mot Harz, först över slättland, men snart kom vi in bland bergen och banan gick brant uppför till Eifelder Talmühle. Här var det verkligen livligt. Ångtåg från Gernrode och Wernigerode stod redan inne och det myllrade av resenärer överallt. 7239 fick vattenpåfyllning inför den fortsatta färden. över bergen till Wernigerode.

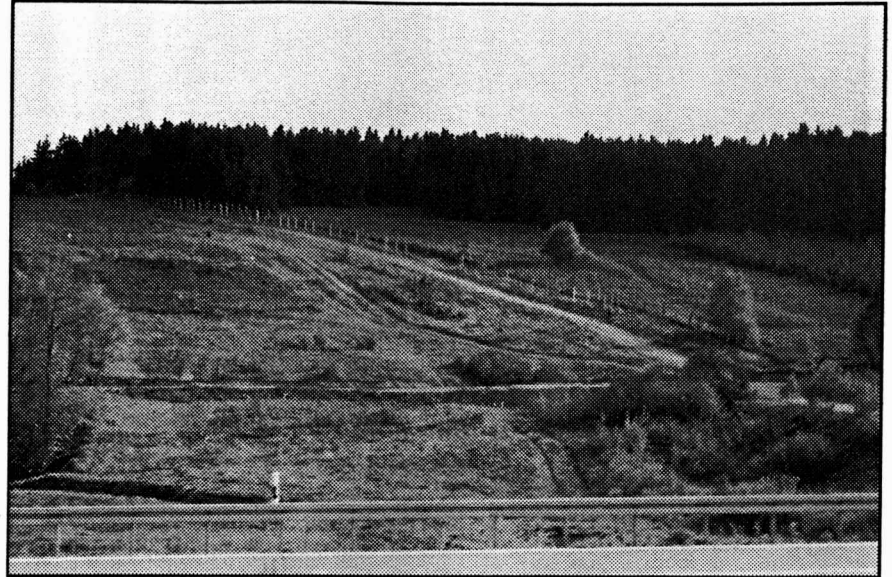


*Äntligen framme vid smalspåret med spårvidd 1000 mm. 99 7239-9 på Nordhausen Nord.*

Så blev det dags för avgång. Både vårt tåg och det till Gernrode avgick samtidigt och det blev en fin parallellkörning ut från Eisfelder Talmühle. Banorna löpte jämsides ca en km och här körde man sida vid sida tills banorna delade sig. Ett fint skådespel som blev omsorgsfullt fotograferat, både från tågen och dikeskanterna. Banan fortsatte sen uppför genom mörka skogar. På ett ställe körde vi på ett träd som fallit intill spåret. Tvärbroms och sen kom diverse personal och kollade bromsar innan vi kunde fortsätta. Fin start när vi stannat i en stigning.

### Dagens etappmål nått

Närmare Benneckenstein planade landskapet ut sig till en högslätt och blev mer öppet. I Benneckenstein lämnade vi tåget och efter att ha sett det fortsätta mot Wernigerode gick vi ner till byn och sökte upp våra inkvarteringar, vi hade fått rum på fyra olika ställen! Samhället var prydligt men mycket stillsamt. På vägen ner passerade vi "Zum Zwei Löwen" där vi senare åt middag. Men först var en del av oss tillbaka till stationen för att se kvällståget till Nordhausen passera. 99 7234 kom dragande på 6 personvagnar. Innan dess hade den tjänstgörande platsvakten vevat ner bommarna. Tåget gick och vi började tänka på middag. Bahnhofsgastätte verkade inte så inbjudande så vi gick till "Zum Zwei Löwen" där vi



*Den antifascistiska vallen. Numera kan man använda den, som en gång var en av världen mest hårdbevakade gränser, som vandringsled. Här ser vi gränsen från tåget utanför Sorge.*

fick en bra middag till hyfsat pris.

### Till fots i gränsland

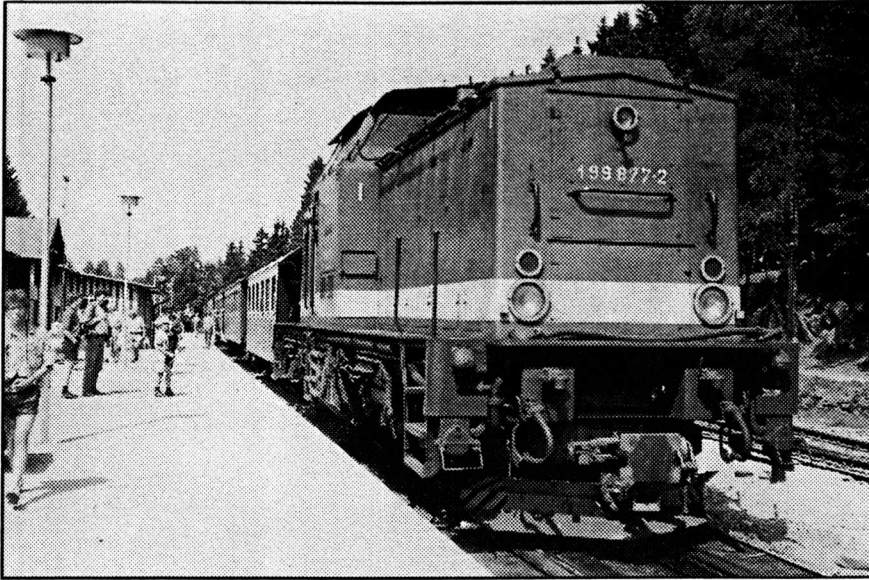
Efter middagen gjorde vi en längre promenad mot grannbyn Hohegeiss. Utanför samhället började vägen gå uppför genom en tät skog. Efter ett tag kom vi till den inre delen av den "antifascistiska skyddsval-len" och längre upp, nästan vid Hohegeiss, kom den egentliga gränsen. Båda delarna bestod av en bred gata genom skogen med körväg för patrullfordon, dike och spår av gränsstaket. En otrevlig anblick, skönt att den blivit onödig. Vid den gamla gränsen vände vi tillbaka och gick tillbaka ner till Benneckenstein. Vid början av samhället låg något som liknade ett vaktorn och intill fanns en kiosk där det var lite stöjt. I själva samhället var det helt stilla. Vi återvände till våra

inkvarteringar för natten.

### Två besvikelser: diesel och trasig videofilm

#### 29/5

Efter frukost inleddes dagens verksamhet med att några av oss gick ut längs linjen mot Wernigerode för att fotografera morgontåget till Nordhausen. Vi fann ett bra fotoställe vid toppen av en 33 % stigning, men dessvärre hördes snart en tyfon blåsa i fjärran i stället för en förväntad ångvissla. Förgrymmat, diesellok och här som det var ett så bra fotoställe! Nå det var inget att göra åt, och det tåg som efter en stund kom mullrande uppför backen var sevärt det också. 199 871-5 dvs 112 som försetts med 3-axliga smalspårsboggier kom dragande på ett fem vagnars persontåg. Personvagnarna verkade än mindre efter det stora loket. När tåget passerat



*199 877-2 i Schierke. Ett normalspårslök som egentligen har Bo' Bo'-boggier. När det rullar här på 1000 mm spårvidd har den utrustats med två Co'-boggier.*

återvände vi till stationen dit resten av sällskapet kom lite senare. Vi hade gott om tid tills dess att vårt tåg skulle komma så att vi han med att ta en öl på bahnhofsgastette och även inköpa två videofilmer om Harz, en med tåg och en mer allmän film. Gott öl, mendet skulle sedan visa sig att tågfilmen dessvärre var felaktig och innehöll bara ca 5 min

tågscener. Så kom tåget och vi fortsatte vår resa.

Dagens resande inleddes med att vi åkte till Drei-Annen Hohne för att där byta tåg och åka upp till Schierke på Brock-enbanan. I Sorge korsade vi den numera rivna smalspårsbanan Tanne-Braunlage och i Elend (vilka ortsnamn!) mötte vi ett tåg draget av 99 7239-9 I Drei-Annen Hohne bytte till

schierketåget som drogs av 199 877-2. Till Schierke var det 5 km och banan gick i stark stigning genom tät skog. I Schierke var det stopp. Banan till Brocken öppnades först den 1/7. Fint stationshus och mycket folk. Per passade på att prova traktens "lokala blask" dvs Schierker Feuerstein, en välkryddad Schnapps, och åt därtill en kringla. Loket gick runt och snart var det dags för återfärd till Drei-Annen Hohne. Bytte till tåg mot Nordhausen, som vi medföljde till Elend där vi steg av.

### Fotmarsch men inga visor

Här lämnade vi järnvägen ett tag. Göran hade studerat kartan och funnit att det bara var ca 6 km till Königshütte och nästa järnväg. Således lades en liten fotvandring in på programmet. Vi drog alltså iväg längs landsvägen österut. Solen sken och det var varmt och skönt. Att gå på asfalt blev tröttsamt, och efter en paus letade vi ut oss i

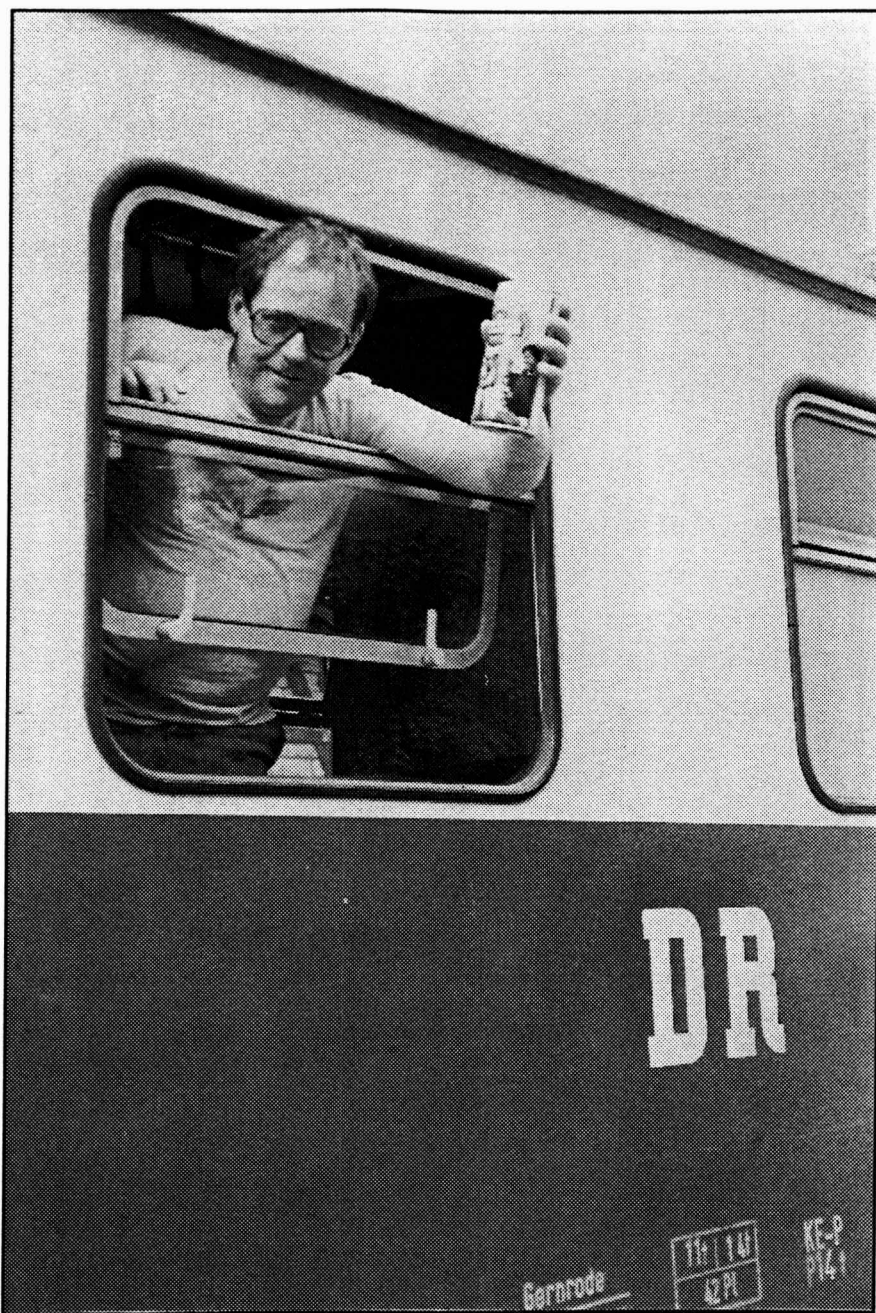


*Glatt gäng på promenad i tyska naturen. Här har vi samtliga resedeltagare: Stående fr v, Martin A, Jan O, Martin F, Gunnar A, Göran Bae, Mikael L och Per K. Sittande fr v: Nils-Erik (Nisse) P och Urban L. Med kameran på marken och med självutlösaren fixar man en gruppbild.*

skogen. En stig i rätt riktning hittades och det blev trevligare att gå. Det enda som fattades var sjungandet av käcka tyska marschvisor, men såna kunde vi tyvärr inga. Stigen gick längs en liten flod, Kalte Bode, bäck tyckte Jan att den mest liknade, som efter ett tag bildade en sjö. Här tog vi nästa rast. Per såg intressanta blommor och intog märkliga ställningar för att få dem på bild. Vi andra fick roliga bilder på Per! Vi drog vidare längs sjön och kom fram till en damm som orsakade denna. Paus på nytt innan vi klarade av den sista etappen ner till Königshütte. Vandringen gick bra, ingen klagade på skoskav.

### På 25kV-bana

I Königshytte väntade nästa tågresa. Banan Blankenburg - Königshütte (normalspår. Red anm) är elektrifierad med 25kV 50 Hz ström, enda elektrifieringen i sitt slag inom DR-området. Banan transporterar kalk och en del persontrafik. Vi skulle medfölja 13.50 tåget till Blankenburg. Det kom draget av en väldig Co' Co' maskin litt 171 nr 005. En F och 2 B vagnar var sammansättningen på det lilla tåget som dock var mer än tillräckligt för passage-rarantalet. Vi och övriga resenärer steg på och så bar det det i väg i sakta mak. Konduktören kom, men efter ha sett ett par Interrailkort tog hon för givet att alla hade såna och gick vidare. Inte långt från Königshütte passerade vi



*Tyskland kräva dessa drycker... Är man i Tyskland då hör det till att kasta i sig ett antal bärs per dag. Här Micke, märkligt nog med ett danskt ölfabrikat i näven???*

lastplatsen för den kalk som utgör banans godstrafikunderlag. I Elbingerode mötte vi ett minimalt godståg med två lok, och i Hüttenrode stod ett pt med 171 001-1. Banan gick delvis i kuperad terräng och stigningarna var mycket kraftiga. I Rübeland fanns ett roligt parti med tunnel-bro-tunnel. Nedfarten till Blankenburg var så pass brant att man varit tvungen bygga en säckstation,

Michaelsberg, och byta riktning för att komma ner till staden. En avancerad löfsjöväxel!

Under uppehållet hann några med att köpa korv och pommes frites till en lite sen lunch. Till Halberstadt fortsatte vi med ett dubbeldäckt lokaltåg draget av en 202'a. Vid infarten till Halberstadt passerade vi lokstationen och här stod ett par ånglok bland de allstädes

närvarande 232'orna. I Halberstadt åt resten av sällskapet en än senare lunch på stationsrestaurangen.

#### Vaddå - åka buss??

Slutligen tog vi dagens sista tåg till Thale. De som köpte biljett Blankenburg - Thale via Halberstadt hade fått ett påpekande att det var mycket närmare och snabbare att ta bussen direkt. Ett faktum är att avståndet Blankenburg - Thale bara var ca 8 km, att jämföras med 46,6 km med tåg. Om resan till Thale kan bara sägas att den inte gick fort, att vi såg ett par skrotfärdiga ånglok i utfarten från Halberstadt och att vi mötte ett persontåg i Ditfurt.

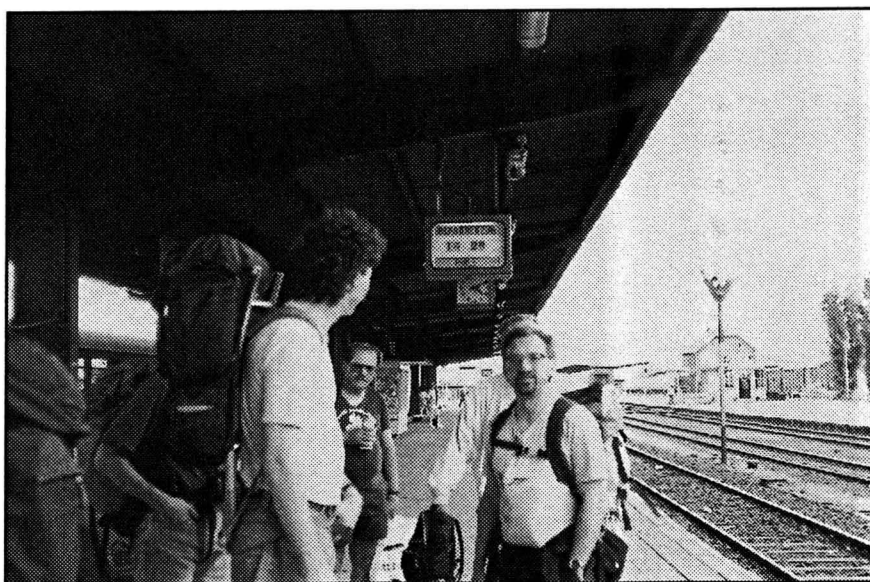
I Thale gjorde Göran en lite besvärande upptäckt. Det tåg vi hade planerat ta till Gernrode på lördag morgon gick inte längre. När vi sen skulle gå till hotell Forelle uppstod en liten dispyt om vi skulle gå eller ta taxi. Göran tog dock befälet och beordrade marsch. Några knotade lite men kom efter. På Forelle hade vi fått rum i olika storlekar, och eftersom ryktet om Jans snarkningar spritt sig fick han ta enkelrummet, tack för det! Sen gick Jan och Göran upp till stationen igen för att undersöka möjligheterna att ta sig till Gernrode med buss istället. Det visade sig omöjligt så det fick bli taxi.

#### Forell på Forell

Sen åt vi middag på hotellet och den kom att bli resans



*Skrotfärdigt ånglok på Halberstadts lokstation.*



*I Halberstadt i väntan på tåget till Thale. Per, Micke och Janne.*

trevligaste. God mat, vissa åttforell, och diverse goda drycker gav en härlig stämning och vi roade oss å det bästa.

#### Med trevlig taxichaufför till Gernrode

30/5

Denna dag var det frukost 8.30 och därefter åkte vi taxi

till Gernrode. En trevlig chaufför med fin merca körde dit oss i två omgångar. Chauffören var pratsam och rätt lätt att förstå och han förtalte lite om livet i fd DDR, bl a om sina problem att besöka släkt i Västtyskland. (Se förra nummret av Timmertåget. Red anm). Om framtiden trodde han att det nog skulle bli bra, men att det

säkert skulle ta några år. Orsakerna till sammanbrottet ansåg han vara både ekonomiska och politiska. När vi sedan gjorde upp resan kostade det bara 5 DM/person!

I Gernrode låg smalspårsstationen och normalspårsstationen intill varandra med en gata emellan. 99 6102, 3-axlig stod avställd på ett spår, 199 870-7 stod lite längre bort. 99 7246-6 som skulle dra vårt tåg stod inne i stallet för tillsyn. Ett växlande antal resenärer samlades efterhand på plattformen. Borta på den andra stationen möttes två tåg dragna av 202 lok. Så var 99'an färdig och den backade bort och hämtade personvagnarna och drog fram till plattformen. Alla välldes ombord. Sedan bar det av till Alexisbad.

### Tretågsmöte i Alexisbad

Först över slättland men sen in bland bergen igen. Branta stigningar och snäva kurvor gav goda fotomöjligheter. Efter 15 km var vi framme i Alexisbad där vi bytte till tåget till Harzgerode. Men först var det mängder att se på stationen. Tåg från alla håll stod inne. Två vagnar från Gernrode växlades över till det mötande tåget. Till sist var allt klart och tågen började avgå. Först det till Eisfelder Talmühle, ivrigt fotograferat av diverse entusiaster. Sen det till Gernrode och till sist vårt tåg till Harzgerode, sedan loket gått runt och kopplat till i rätt ände.

I Harzgerode tog vi lunchuppehåll. Efter att ha sett oss omkring på stationen lite grann drog vi ut på stan för att finna något lämpligt matställe. Staden var trevlig med en del fina byggnader i centum. Efter ett visst letande fann vi en Biergarten där vi fick en riktigt fin lunch. Därpå gick vi lite mer i staden och fann då att kvarteren utanför centrum var lite mer slitna. En rolighet var att en butik hade likör i lokformade flaskor! Sen tillbaka till stationen där ankommande tåg fotograferades. Urban fann 99 7245-6 byggt 1956, alltså jämnårigt, och fotograferades stående vid loket. Så fortsatte resan, först till Alexisbad för tågbyte till Eisfelder Talmühle tåget. Denna bandel var rakare och ibland var vi uppe i maxfarten 40 km/tim. I Friedrichshöhe mötte vi GHE T1, en veteramotorvagn som man kan hyra för extratåg.

### Knäcker resten av smalspårsnätet

Efter Strassberg kom vi in på den 1983 återuppbyggda delen ner till Steige. Steige station är märklig så till vida som den har en vändslinga för att göra det möjligt för tåg att gå Gernrode

- Eisfelder Talmühle utan att behöva göra rundgång med loket i Steige. Vårt tåg fortsatte ner till Hasselfelde och vände där så vi behövde inte nyttja specialslingan. Mellan Steige och Hasselfelde hade man fina vyer mot Brocken. Efter uppehållet i Hasselfelde åkte vi tillbaka till Steige och fortsatte ner till Eisfelder Talmühle. Brant krokig nerfart till Eisfelder T. På stationen var det lika livligt som dagen innan. Dock hade tåget från Wernigerode en 199'a denna gång.

### Värmlandstågsreklam i Tyskland!

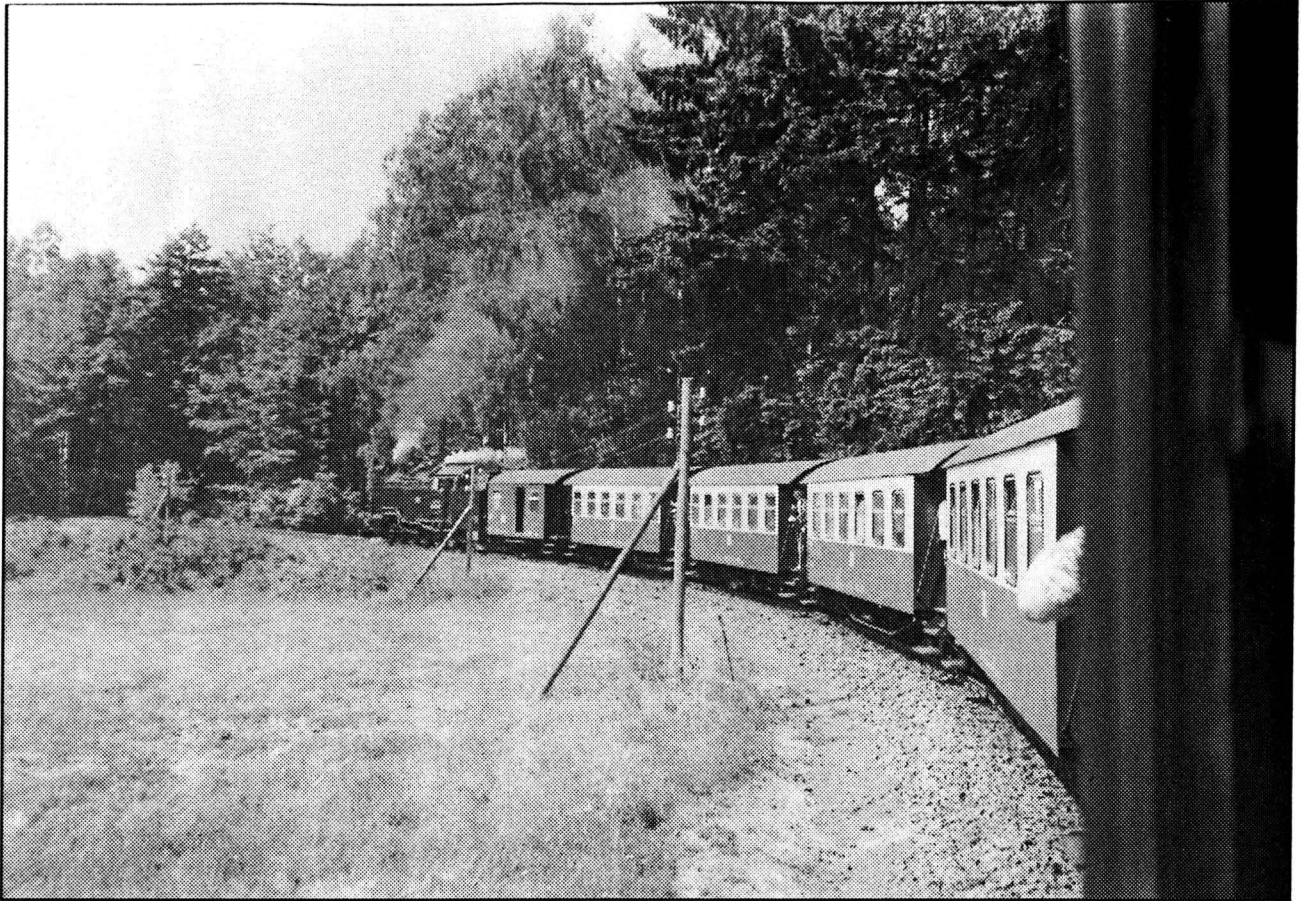
Under uppehållet var martin A inne på stationen och upptäckte en vägg med diverse tågdekaler. Jan hade ett par Värmlandstågsdekaler i packningen, och en sådan sattes fast bland de övriga. Bildbevis finnes. Sen ombord på wernigerodetåget för dagens sista etapp. Ytterligare en fin parallellkörning ut från stationen. Sen förbi Bennenckenstein, Sorge, Elend, Drei-Annen Hohne och till sist ner till Wernigerode längs en mycket fin bandel med fina utsikter över dalen och bergen omkring. Här ligger f ö banans

*På motstående sida överst:*

*99 7246-6 med tåget från Gernrode mot Alexisbad. Stäckan är 15 km med många kraftiga stigningar och skarpa kurvor. Här fanns det hur många diggartillfällen som helst, då man kunde både höra och se loket arbeta.*

*Under:*

*Tretågsmöte på Alexisbads station. Rundgångar, rangering, ånga och koldoft. Förutom stationen verkade Alexisbad vara en mycket vacker ort, av döma av det lilla vi hann att se från fönstret. Till vänster är tåget till Harzgerode innan loket gjort rundgång. I mitten tåget mot Gernrode och till höger det tåg vi kom med och som fortsätter till Eisfelder Talmühle.*

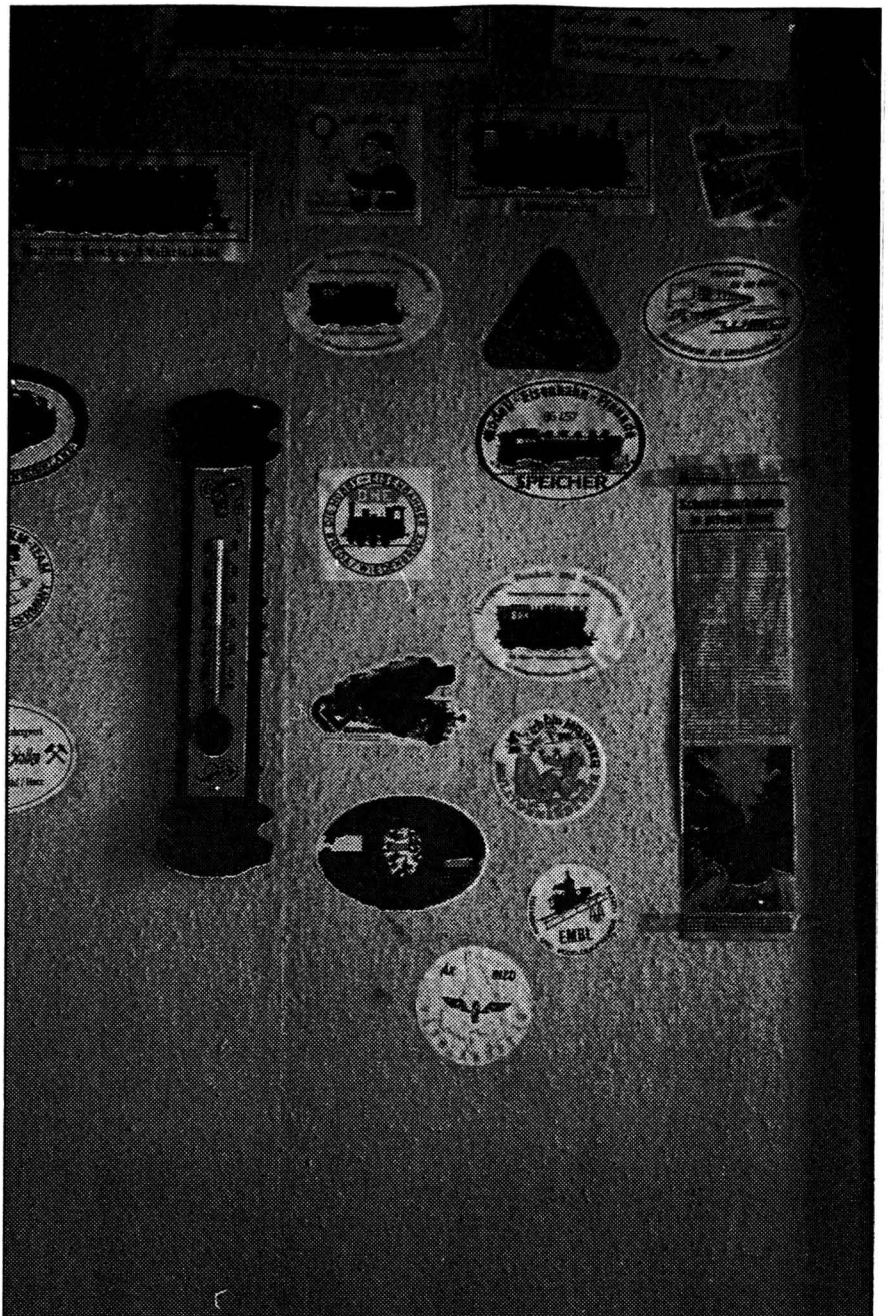


enda tunnel. I Wernigerode-Westentor stod några äldre gröna personvagnar.

Efter Ankomsten till Wernigerode gick vi först bort till smalspårsstationen och besåg ett antal ång- och diesel-lok. Ett mindre lok med axelföljd 1'C 1' nr 21 stod påeldat för att gå i ett extratåg nästa morgon. Sen gick vi till hotellet för inkvartering innan vi återvände till stationen för att äta middag på den grekiska restaurang vi sett där. Maten var god och väl tilltagen, de som tog dubbla grillspett hade att göra med att få ner allt köttet.

### Ett studiebesök på lokstationen

Mätta och belåtna gick vi sen ut på plattformen vid normalspåret. En DR tjänsteman uppenbarade sig och antydde att vi skulle gå över till smalspårsdelen. Så vi gjorde. Väl där kom Urban i samspråk med en Lokleiter och vi blev inviterade att bese stall och lok. Urban hade presenterat sig som lokförare och han fick en noggrann demonstration av en 199'a. Sen frågade Jan om vi fick se på en 99'a och det gick också bra. Fick veta att kolförrådet räckte för en dags tjänst, att loken hade både injektor och matarvattenpump, radiotelefon fanns för tågledningen med mera information. Fick vidare veta att lok 99 7222-5 som vi haft i tåget från Eisfelder Talmühle var det enda kvarvarande av de ur-



*På en vägg i stationen Eisfelder Talmühle sitter vår Värmlandstågsdekal. Fotot är inte så bra men den sitter längst ner.*

sprungliga loken från 1931 De två andra, 99 221 och 99 223, gick till Norge vintern 1942/44 och sattes in på Thamshavnsbanen. De överlevde kriget och slopades först 1953 resp 1947. Övriga lok för harzbanorna är byggda senare, 1954-56, efter mönster av 7222. Efter lokvisningen var vi inne på expeditionen och fick veta mer om arbetet. När vi till sist

tackade för oss och gick fick Jan med sig en tjänstetidtabell för smalspåret som gåva. Detta besök var verkligen intressant och en höjdpunkt på resan.

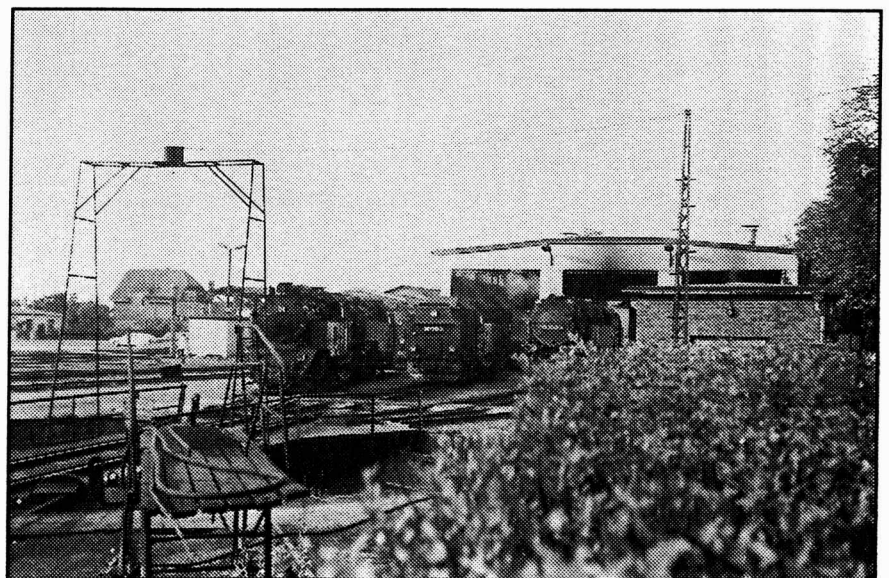
### Resan går mot sitt slut 31/3

Dagen då sällskapet upplöstes. På morgonen gick Jan bort till smalspåret och såg 21'an med ett extratåg. Sen tog Jan 9.36



*"Lokomotivrennen" i Eisfelder Talmühle. Denna kappkörning ut från stationen kan knappt ej beskrivas, den måste upplevas! I ca en kilometer löper banorna parallellt i ett uppförslut, så ni kan tänka er hur det låter. Banan var även kantad med ivriga filmare och fotografer. Det är tydligen kutym att "bjussa" på sig själv från tågpersonalen. Vilken uppvisning!!!*

tåget till Halle för att fotsätta på egen hand till Frankrike och Schweiz. Stor samling vid tåget och allmän handskakning före avgången. Lite senare åkte resten av sällskapet mot Berlin. I Magdeburg avvek Urban för att via Schwerin ta sig till Hamburg för att därefter åka norrut med Alfred Nobel. Återstående deltagare fortsatte till Berlin där man bl a besökte Museum für Technik und Verkehr. På kvällen åkte så Göran, Per, Martin F och Nisse mot södra DDR och Gunnar, Martin A och Mikael tog tåget till Malmö via Sassnitz. Deras resa blev besvärlig då tåget blev ca 1½ tim sent från Berlin. Ankomsten till Malmö blev



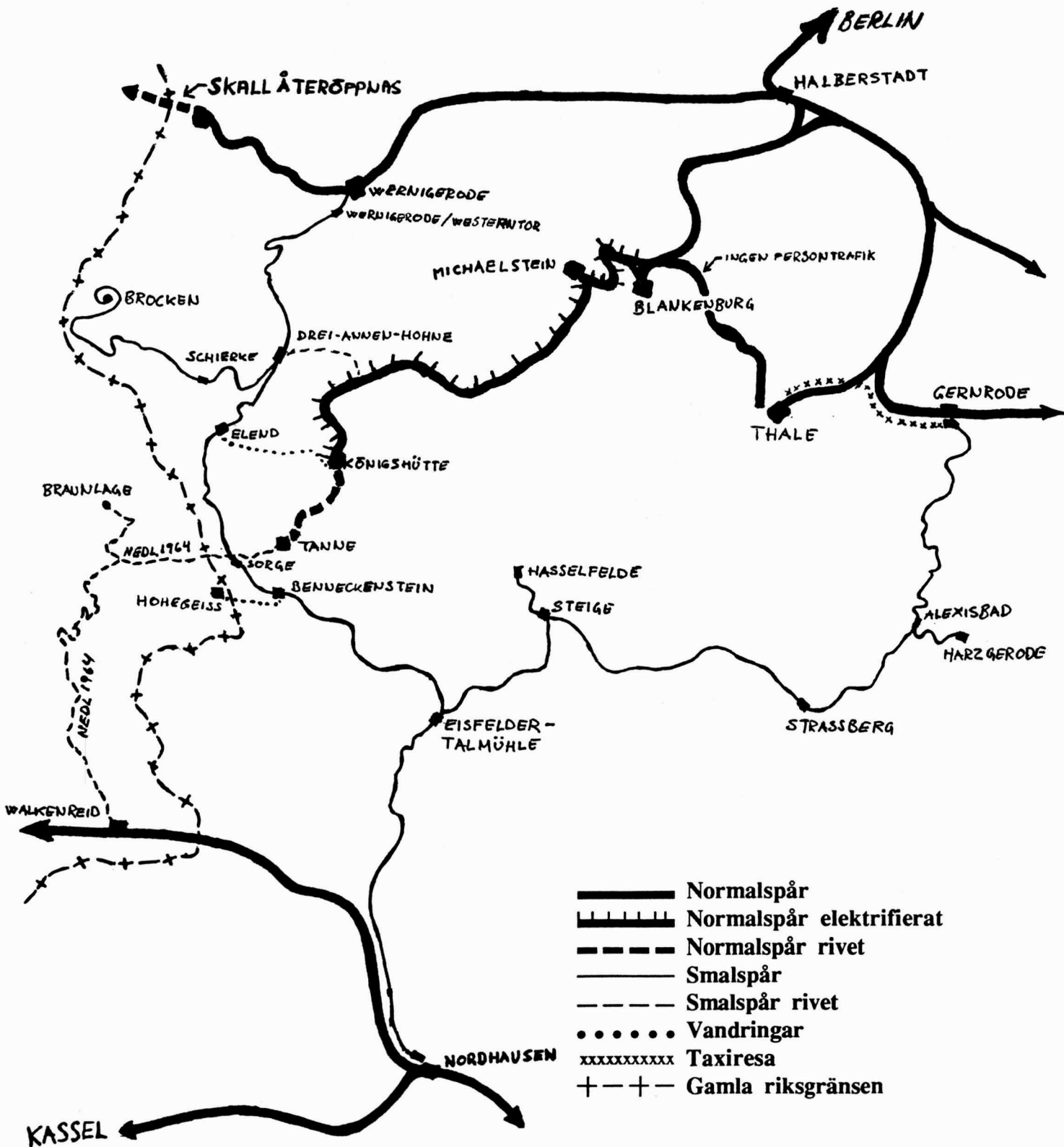
*På smalspårslokstationen i Wernigerode. Massor av lok under ånga. Det var här vi blev så väl mottagna av en "lokleiter" och fick en fin guidning i flera timmar och demonstration av lok. Såväl av ånga som diesel. Att vandra runt bland dessa lok är sannerligen som att åka tidsmaskin.*

också sen och planerade anslutningar bröts. Till Karlstad kom man så sent på kvällen att SJ fick bjuda på taxi till respektive bostad. Sammanfattningsvis kan sägas

att detta nog får anses vara KMJ bästa vårresa hittills. Vi fick vara med om mycket roligt och se massor, och inte bara tåg. Fd DDR visade sig intressant att besöka och rykten

förmåler att nästa års KMJ resa kommer att gå åt samma håll. Gränstrakterna mot Tcheckoslovakien lär vara intressanta.

### Karta över banor och resmål i Harz



## Julbordsresan

Vart årets julbordsresa kommer att gå vet vi ännu inte. På senaste styrelsemötet framkom flera förslag.

Vi vill redan nu hissa flaggan och se till att ni plockar in det i almanackan.

Den 12 december bär det av någonstans i Sverige. I nästa TIMMERTÅGET kommer en annons om resmål och om vart ni kan vända er för anmälan.

Som sagt, kom ihåg 12 dec!

## Modelljärnvägen

Nu har modelljärnvägssäsongen dragit i gång igen. Vi hälsar alla kör- och byggsugna modellrallare välkomna till höst-vinter-vårverksamheten.

Det finns som vanligt en hel del att göra. Landskapsarbeten i Höljerud och runt Klarstad för att nämna några exempel. Det elektriska behöver efter ett par års körningar en genomgång. Vid en storkörning i våras drabbades vi av strömavbrott på en sträcka. Märkligt då linjen i fråga är oelektrifierad!

Ett antal växlar kommer att bytas ut och vi börjar nu få förståelse för banverket och dess underhåll. Grejorna slits faktiskt ut på modelljärnvägen också.

Vi bygger varje onsdagskväll med start 18.00-18.30.

Om ni har några frågor så ring vår kontaktperson för modelljärnvägen, Jan Olsson. Hans tel nr finner ni på sid 2. Skulle han inte svara går det bra att ringa till någon annan i styrelsen.

Välkomna att umgås med likasinnade.

*Till modelljärnvägen är ni alla hjärtligt välkomna. För att titta, bygga eller köra. Här ett godståg i kurvan runt "Granskogs såg och snickeri AB.*

## KALENDERN

Varje onsdag kväll kl 18.30 är det byggkväll på modelljärnvägen.

Varje tisdag och även vissa helger, är det underhållsarbete på något av Värmlandstågs fordon i Deje eller Kil. Tag kontakt med Thomas Halvorsson. Tel nr sid 2.

7 okt Styrelsemöte kl 18.30 i KMJ-lokalen.

17 okt Trivselkväll\*

18 okt Storkörning

7 nov Trivselkväll\*

8 nov Storkörning

5 dec Hjulmarknad Stockholm. Ev trivselkväll hemma hos Göran Baeckström.

12 dec Julbordsresa

13 dec Storkörning

\* Med **Trivselkväll** menas att en medlem inbjuder övriga medlemmar och tittar på dia eller videofilm samt bjuder på en bit mat. Om modelljärnväg finnes kör vi den. En mångårig tradition hos KMJ-medlemmar. För information var kvällen hålls eller om Du själv vill anordna ett samkväm, ring Per Krogh. Tel nr på sid 2.

På den måntaliga **storkörningen** träffs på modelljärnvägsklubben och kör ett eller flera dygn efter tidtabell. Medlemmar och besökare tar med sig egna fordon. Efter halva "dygnet" tar vi fikapaus. Storkörning börjar kl 12.00.



## SJK-VÄRMLAND

Vår klubbmästare i SJK, Jan Olsson, kallar till ett SJK-möte den 3 okt. Platsen blir som vanligt i Dialogen i Karlstad stadsbibliotek. Mötet börjar kl 13.00.

Mötets trevnad, och hur intressant det blir, beror på just dig som kommer. Ämnet blir medlemmarnas bilder.

Tag med sommarens resebilder och låt andra njuta av dem. Det går naturligtvis att komma med äldre bilder också. Projektor och video finns i Lokalen

Välkomna allihop!

## Undrar hur många...

av våra medlemmar som sitter i källaren i lödkolvsrök och bygger modelljärnväg? Nu tänker jag inte göra en gallup, men visst vore det intressant att veta. Några kan dock pekas ut på en gång.

Från Göran Baeckström fick jag en läcker, tecknad, bild med modellrallare och med texten "Oss modellrallare emellan". Kanske den ursprungligen kommer från någon gammal hobbytidskrift. Den är som gjord för överskrift till "hemma hos repotage".

Vad jag är ute efter, är bilder och en berättelse om just Din modellbana, för att publicera den i TIMMERTÅGET. Det spelar ingen roll om banan för länge sedan är riven eller om manuset är handskrivet. Tag kontakt med red!

## Spårarbeten

Den 19 sep gjordes stora spårarbeten på SCAN-spåret i Kil. Det byttes slipers, nästan ett femtontal. Detta spår, som vi med SCAN:s goda vilja disponerar, var i skriande behov av upprustning. De kubb som byttes ut var mycket dåliga och var skyldiga till att spårvidden blev allt mer rysk. Flera medlemmar ur föreningen ställde upp och grävde, baxade och spikade. Rena rallarlaget. Nu ligger spåret bra igen, så den akuta urspårningsrisken är borta.

## Säljes TÅG-BIL

En biege Volvo 242 av 1982 års modell i fint skick säljes. Bilen har stor vana av banvallskörningar på flera olika underlag och har använts i tågjakter i såväl Sverige som i alpländerna.

Vid intresse kontakta Per Krogh  
på tel:

054-11 39 39 el 15 93 36

## I nästa nummer...

blir det ett stort repotage från vår födelsedagsfest "Daglösen 92" i just Daglösen. (Som om nån inte skulle fatta att det var i Daglösen, öööh!).

Red tog visserligen bilder men då jag hade mycket annat för mej så blev de inte så många och inte heller så bra.

Har Du någon eller några bilder som du vill låna ut till tidningen så blir både red och läsarna tacksamma. Adressen finner ni på sid 2.

Bilderna returneras naturligtvis så fort som möjligt.

Tack på förhand

Red.

## Lok i vila / arbete

Den sista turen med ångloket för i år gjordes den 20 september. Loket kördes upp till Deje i ett tjänstetåg, för att ställas upp för vinterns "ide".

Samtidigt som loket kördes upp, passade vi på att hänga på ett par personvagnar som kommer att få en översyn och upprustning under vintersäsongen.

Vår Du2 349 kommer förhoppningsvis inte att få en lungn stund i vinter. Loket har ställts in i stall i Kil och skall förberedas för byte av motorer.

## Försäkringsfrågor för järnvägsföreningar

På ett JHRF-möte i augusti framkom att föreningarna kommer att få ta ett stort ansvar i framtiden vad gäller försäkringar. En sak är säker, det blir dyrare än nuvarande försäkringspremie.

De statliga myndigheterna och SJ kommer att ställa ett försäkringskrav på föreningarna. Försäkringsbeloppet kommer att sättas till 300 milj kr. I samband med detta kommer föreningarna också att överta arbetsgivaransvaret. I dag vilar detta ansvar på SJ. Tekniskt sett är det SJ som utför vår trafik men fysiskt sett är det vi.

Man har krävt in offerter från 14 försäkringsbolag för att se var premien hamnar. De flesta bolagen verkar ovana vid att försäkra en sådan här verksamhet då buden skiljde mycket. De billigaste premierna hamnade på ca 500 000 kr. Vad det skulle innebära för vår verksamhet kan väl var och en förstå. Den summan är högre än vår omsättning.

I Sverige finns 21 föreningar som bedriver museitågstrafik enligt samma principer som vi gör. Nu har frågan ställts om dessa föreningar kan gå samman i en försäkring och dela på premien. I så fall skulle det

hamna på betydligt mer acceptabla 25 000 kr.

Av premien är 40% en fast avgift. Ytterligare 40% är en rörlig tåtkilometeravgift dvs man betalar efter hur mycket man kör. Till sist 20% av avgiften som är en rörlig fordonsavgift, alltså man betalar efter hur stor lok- och vagnpark man har.

JHRF (Järnvägshistoriska riksförbundet) som tillsammans med en försäkringsexpert, har åtagit sig att samordna försäkringsfrågan, har ett stort arbete framför sig, och det brådskar då kraven från SJ hårdnar. Egentligen skulle det ha varit stopp för trafiken redan 1 september men nu har en tidsbegränsad dispens givits.

I en skrivelse från SJ, undertecknad chefen för persontrafiken, Karl-Erik Strand, kan man läsa: "Då försäkringsskyddet ej ännu är löst, enl JHRF försäkringsexpert Lars Svahn, får nuvarande försäkringsskydd gälla efter 920901 dock längst till och med 921015. Efter detta datum får inga resor företas förrän försäkringsskyddet är ordnat."

Som sagt, kraven hårdnar och vi får hoppas att det löser sig till det bästa. Annars kommer Sverige att bli en attraktion fattigare.

---

## Gåvor vid Daglösen 92

I samband med vår födelsedagsfest "Daglösen 92" överlämnades några gåvor från vänföreningar och vänner.

Under kvällen bildades hastigt och lustigt föreningen "Värmlandstågs Vänner" med BJ:saren Tommy Berqvist i spetsen. Övriga medlemmar i denna hedervärda förening är också från BJ:s. Gåvan bestod av en i plåt utskuren loksiluett för väggmontage. Naturligtvis, på baksidan, förberedd för belysning. Siluetten som är dryga metern, föreställer vår SWB A95. Det fantastiska är också att Tommy tog ledigt en dag för att rota fram skärbrännare och plåt för att kunna överlämna den till oss under

festligheterna. Sämt uppskattar vi och "Värmlandstågs Vänner" kan räkna med vissa privilegier i framtiden.

Från NBVJ kom en revisionsbok tillhörande SJ B 1143 dvs vår SWB A95. I den kan man följa vilka revisioner som loket genomgått under 40- och 50-talen. Mycket intressant läsning. Vi bugar och tackar dessa föreningar för hågkomsten och gåvor. Officiella tackbrev kommer er snart tillhanda.

## Höljerud omnibussbolag

Vår arge konkurrent, bussbolaget i Höljerud, har nu dragit igång en stor PR-satsning för att locka våra tågresenärer över till det, i mitt tycke, obekväma bussresande alternativet. Den mest framträdande delen av kampanjen är en väl tilltagen skylt på bussens tak med texten "Klarstadsexpressen" i djärvt halvliggande kursiv stil med en inramning av klatschiga sk "fartstrajps". Skylten har designats av konst- och skyltmålare Malte Q Phensél och måste sägas vara synnerligen iögonfallande ock expressiv, en känsla av svindlande hastighet som den förmedlar.

Hurvida satsningen lockat nya passagerare till bussbolaget är ännu för tidigt att uttala sig om. Klart står endast, att bussen numera plägar ligga ytterligare ca 13 minuter efter tidtabellen på g a det extra vidmotstånd, som den imponerande reklamskylten medför.

Bussbolaget har dock räknat med en ökad resandetillströmning då linjen nu fått tresiffrigt nummer för att bättre svara mot den väntade, ökande passagerartillströmningen.

Sven Kvalstervik

## Ritningsbilagan

I TIMMERTÅGET nr 32/1989 visade vi en ritning på hur vår restaurangvagn ser ut idag. Detta nummers ritningsbilaga, som vanligt på sista sidan, går ett antal år tillbaka i tiden och visar hur vagnens inredning såg ut på 60-talet. Om det också är leveransutförandet låter vi var osagt, kanske någon läsare vet?

Det mest iögonfallande är den märkligt

utformade bardisken som ser ut som ett spegelvänt "roten ur-tecken". 2:a klass salongen innehöll 22 sittplatser. Sedemera, när vagntypen gick i Intercity Natt-tågen, gjordes denna del om till en clubdel med soffor och fotöljer.

I vår vagn har väggen mellan restaurangen och Clubdelen avlägsnats och hela vagnen är nu en matsal.

## Och här vill vi...

visa att vi inte bara har stora och små tåg i föreningen.

Vi har även någonting som kan placeras in under ½-skala också.

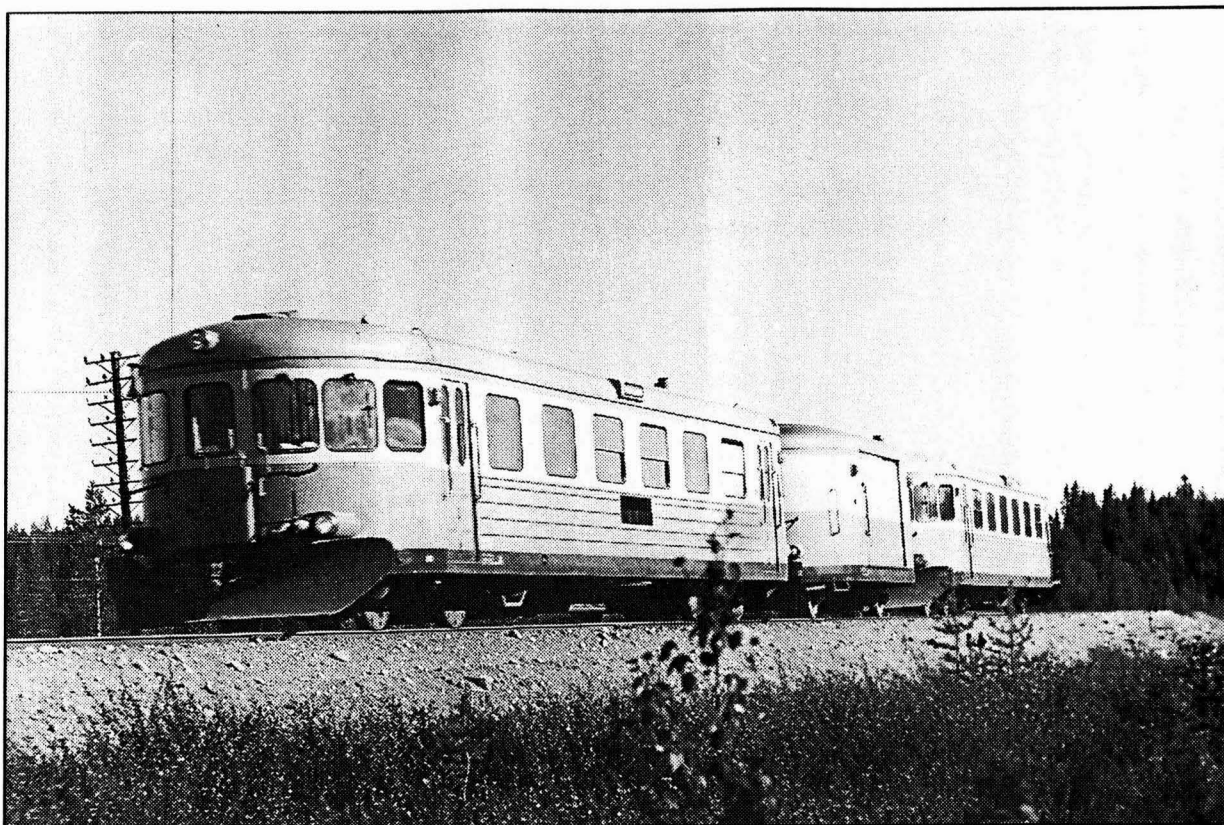
I Deje står detta vidunder, en plåtlåda med ett hjul i varje hörn.

Här är det Conny Seidlitz som har plockat fram hammare och huggmejsel. Få se om det hjälper...

Fotot tog Fredrik Bergman i Deje i juni -92



## Från Jan Olssons bildarkiv



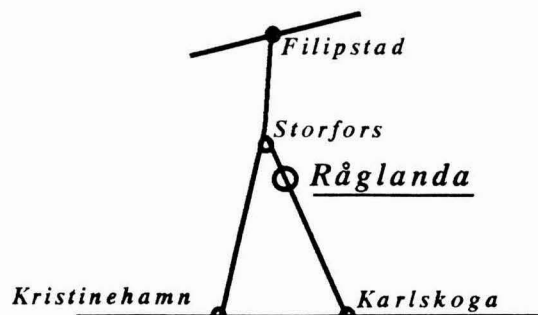
*Ett inlandsbanetåg med särpräglad sammansättning var pt 4772 på bandelen Storuman - Sorsele. Y7 + UFV fortsatte mot Arvidsjaur medan Y7 återvände till Storuman. Bilden tagen ca 2 km söder om Sorsele den 27 / 8 -72.*

# Råglanda Byggcenter AB

Det kompletta byggvaruhuset för  
modellrallare och järnvägsföreningar.

Här finns allt ni behöver till  
er verksamhet

- \*VIRKE
- \*SPÅNPLATTOR
- \*MASONIT
- \*FÄRG OCH LIM
- \*LACK
- \*STORT VERKTYGSSORTIMENT



VÄLKOMNA PÅ BESÖK ELLER RING 0550-910 00, 910 85 FAX 910 09

