

# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 22

Nummer 55

juni 1999

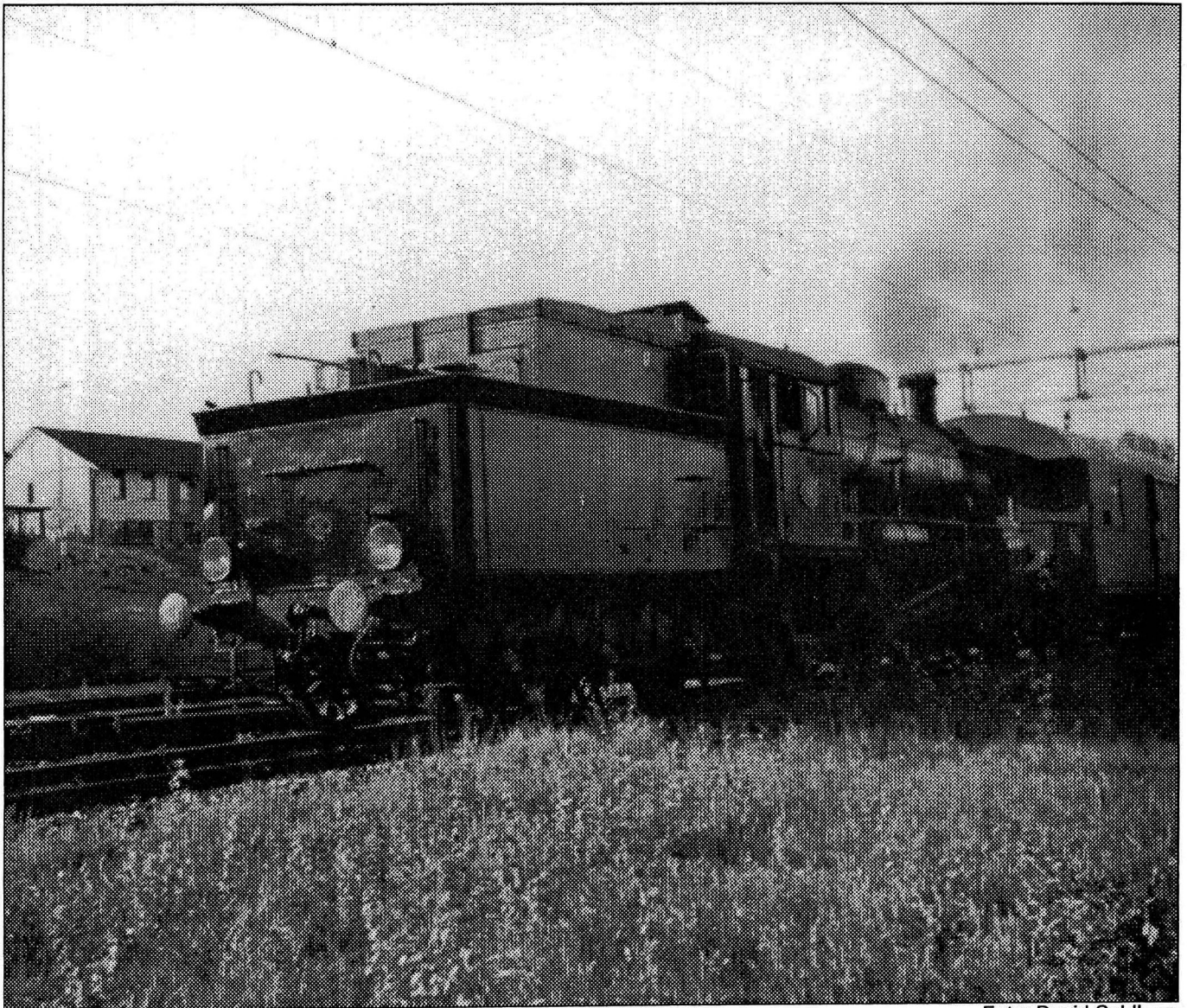


Foto: David Sohlberg

SWB A 95 (SJ B 1143) med vagnar i Molkom den 21 maj 1992.



VÄRMLANDSTÅG



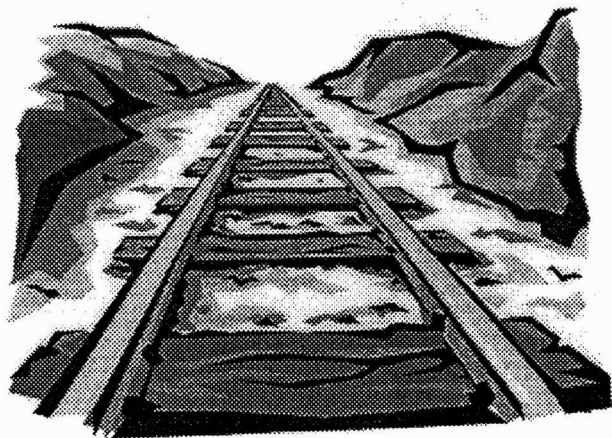
KLARSTAD-MALMÅ JÄRNVÄG

## TIMMERTÅGET

*Timmertåget* informerar om verksamheten inom Karlstads Modelljärnvägsklubb och Värmlandståg.

- Utgivare** Göran Sohlberg
- Redaktion** Göran Sohlberg och David Sohlberg.
- Adress** Timmertåget c/o Göran Sohlberg  
Karlslundsvägen 4, Liljedahl  
660 40 Segmon
- Telefon** 0555 - 91542, 070 - 2404441
- E-post** goran.sohlberg@beta.telenordia.se
- Värmlandståg / KMJ  
Rallaregatan 6  
665 32 Kil  
PG 96 97 08-7
- Bidrag** Redaktionen tar helst emot data- eller maskinskrivna bidrag. Kortare handskrivna bidrag inskrives av redaktionen men ges ingen prioritet vid platsbrist.
- Bildbidrag** Skicka med en lapp där du anger var och i vilket sammanhang bilden är tagen. Ange också vem/vilka/vad som är med på bilden.
- Redaktionen tar helst emot "vanliga pappkort".

**Tänk på att bidrag till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda i god tid innan manusstopp.**



## Glad sommar !

Då var det dags för ytterligare ett nummer av TIMMERTÅGET, tidskriften som kommer ut fler än två gånger om året. Detta nummer, liksom det förra, är helt redigerat av David Sohlberg.

Omdömet från medlemmarna angående förra numret har varit överväldigande, något som gör att pressen på att detta nummer skall bli lika bra ökar.

Bilderna från Nora var tagna med en digital-kamera, och bildkvaliten var godkänd tycker jag. Detta nummer kommer inte att innehålla lika många bilder som det förra, men en och annan bild kommer det att vara. Markus Blidhs korsord var uppskattat, så därför har han gjort ytterligare ett att lösa i sommarvärmen. Svaret på förgående kryzz finns på vagn 15.

Redaktionen önskar ytterligare medlemmar som kan skicka bidrag. Det är inte så himla svårt att få ihop något som kan publiceras i tidningen. Har ni bilder som ni tycker är passande så sänd dom till redaktionen.

## Innehåll

- KMJ Winterreise till Schweiz .....Vagn 3
- Protokollutdrag .....Vagn 6
- Värmlandstågs hemsida .....Vagn 7
- Berlin och Dresden 1999 .....Vagn 8
- Kalendern .....Vagn 12
- Nytt från maskinavdelningen .....Vagn 13
- Rapport från reseavdelningen .....Vagn 14
- Lösningen på förra kryzzet .....Vagn 15
- Slutsignalen med kryzzet .....Vagn 16



# Med KMJ:s Winterreise till snökaoset i Schweiz

För att kunna göra en kortare resa mitt i vintern var vi otrogna nog att denna gång flyga Karlstad – Köpenhamn – Zürich. Vi som gjorde det var Dan Carlsson, Mikael Lundström, Göran Baeckström (kom från Stockholm) och undertecknad Per Krogh. Vi kan från början säga att vi definitivt inte hade räknat med att århundradets snökaos skulle komma denna februari i Schweiz, men det förhöjde ju bara värdet av resan.

Micke hade kommit med något tidigare plan och hade redan hunnit smaka på det ”lokala blask” som numera kan köpas i en butik belägen invid vattentäkten vid Mellerudstorp, men som tillverkas i tyska Wolfenbüttel, när vi mötte honom på Zürich Hbf. Från Zürich flygplats åkte vi förstås med tåg då den har en äkta tåganslutning bara rulltrappan ned från ankomsthallen. Ut på stan där det definitivt inte var snökaos utan störtregn, till hotellet där vi gemensamt drack upp resten av ”blasket”.

## Mot snön och RhB

Morgonen därpå med IC-tåg som faktiskt gick Zürich – Landquart (nära Chur i Graubünden) ohne halt. I Landquart fanns i alla fall snö om än vädret mest var blött. Byte till smalspåret på Rhätische Bahn och iväg i riktning Klosters. Mötena på stationerna började bli långa och ovanligt många och så meddelades i högtalarna att på grund av problem mellan Klosters och Davos så blev det förseningar på grund av tågföringen. Mycket lovande tänkte vi, som troligen till skillnad från de flesta andra passagerare ville ha snökaos, skulle vi över huvud taget komma fram till Davos? -Jodå, en timme sent från Klosters drog vi iväg över passet och uppe på toppen var det mycket snö och även några snöskottande RhB-tjänstemän i sin typiska tjänstemundering nämligen stor, vid filtmössa och slängkappa.

I Davos var det föralldel snö, men på oss regnade det under vår promenad i Europas högst belägna stad. Vidare med lokaltåg mot Filisur och där byte till banan över Albulapasset mot Samedan invid St Moritz i Inndalen.

Den lilla landsvägen parallellt är stängd vintertid och från Preda på toppen ned mot Bergün har man gjort om landsvägen till kalkbacke. Man tar alltså med sig eller hyr kälke och åker med liften, det vill säga



Foto: Göran Baeckström

## Bangården vid Lauterbrunnens järnvägsstation

tåget, upp till Preda och åker sedan kälke ned längs vägen till Bergün. En klart rekommendabel resa inte minst för oss tågentusiaster, för längs denna sträcka ligger en av de mest fantastiska delarna av Rhätische Bahn med järnvägen i oändliga loopar och vändtunnlar nedför berget så att man verkligen kan se tåget ur alla vinklar. Det är för resten längs denna sträcka som det serviceinriktade RhB hängt upp en inplastad graf vid en parkbänk på en plats där man kan se järnvägen på minst tre olika nivåer.

Vi avstod dock från detta kalkäventyr på grund av vädret denna gång. Från Samedan med järnvägen fram och tillbaka till Scoul– Tarasp som mest var en resa i dis och dimma och vi valde att vända direkt i Scoul – Tarasp, då ovetande om att bara några dagar senare så skulle byn ”på andra sidan berget” från Scoul – Tarasp, nämligen Galtür på Österrikiska sidan bli världskänd på ett mindre trevligt vis.

Övernattning i Samedan, dock utan att höra någon bjällra från en ko i en godsvagn, vilket var fallet då jag med flera övernattade där senast.

## Vidare mot Alp Grüm

Nästa dag tvärbanan mot Pontresina och byte av elsystem i bättre väder. Vi åkte vidare upp på en annan höjdpunkt på RhB nämligen Alp Grüm där järnvägen på ett grymt sätt viker nedåt och tåget ser ut att störta nedför dalgången. Utsikten från Alp Grüm är vidunderlig mot den italienskspråkiga delen av Graubünden. Man kan också se och höra tåget i omgångar

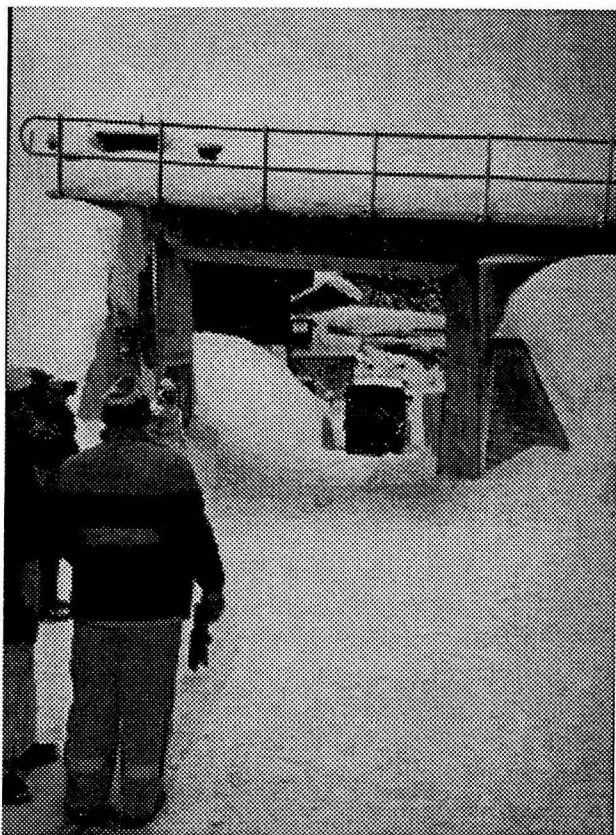


Foto:Göran Baeckström

### Snöig järnvägsbro i Wengen

under ganska lång tid efter det har lämnat stationen på sin resa söderut. Man kan sitta på serveringen på stationens baksida och njuta av sol, varm dryck och utsikt i det i stort sett snöfria landskapet. Jo, jag skrev rätt, snöfritt i stort sett och detta bara några mil från det stora snökaoset. Så omväxlande är vädermakterna i detta alplandskap. Tillbaka över Pontresina med en motorvagn som hade avgångstid före ankomsttid i Alp Grüm (?) och mot St Moritz.

### Inspektion av fjärrställverket i Filisur

Vidare tillbaka över Samedan åter till Filisur för här skulle det gå ett extra ångtåg. Man är väldigt mån av att inte annonsera exakta tider om sådana extratåg men av tågklararen i Filisur fick vi reda på när det skulle komma. I väntan på ångtåg kan man studera det jag egentligen är mera intresserad av nämligen fjärrställverket i Filisur. RhB är i stort sett fjärrstyrt men har en fjärr på varje järnvägsknut så varje sådan station styr ungefär 10 – 15 stationer, lagom för en man. I Filisur fanns lite av en "standardbemanning" på en sådan förgreningsstation, nämligen en lokaltåg-klarare, en biljettförsäljare och en fjärrtågklarare. Fast de hjälptes åt och när ankommande tåg var på väg in var även "fjärren" ute med en orange väst över uniformen för att hjälpa till att bevaka att inga personer just då

gick över spåren. Filisur styr alltså ungefär 12 stationer i 2 riktningar ut, varav jag tror den ena är mot Bever (förgreningen utanför Samedan), men jag är inte säker på den andra, antingen mot Davos eller Thusis. Så mycket kan jag säga att Samedan styr sträckorna mot Bever – Scuol – Tarasp, Pontresina och St Moritz medan Pontresina styr hela Berninabanan från St Moritz och långt ned mot Italien. Reichenau – Tamins (vi kommer dit senare) styr sträckorna mot Thusis, hela banan mot Disentis/ Muster och till Chur, medan Landquart styr banan Chur – Landquart – mot Davos.

### Ändrade planer

Medan jag står och kikar in i fönstret mot fjärren så kommer ångtåget inångande på stationen fast inte i så lysande fotoväder. Nu skulle vi egentligen ha plåtat tåget på Landwasser viadukt, men inser att dit kommer vi inte så lätt med tåg, för de stannar ju inte där. Vi åker till Tiefencastel i riktning mot Thusis, och då över Landwasser Viaduct, för att fänga ångtåget nästa gång, och där är det också snö och blött! Vi plåtar ångtåg igen och reser vidare förbi Thusis till Reichenau som är mest känt för att Hinterrhein och Vorderrhein rinner ihop just här och floden Rhen börjar, förutom att det är den järnvägsknut varifrån banan mot Disentis/Muster och därmed Furka - Oberalp-banan utgår. Här var det blött och disigt och begynnande mörker så mitt fotograferande hade i alla fall upphört när nu ångtåget passerade oss en tredje gång på sin rundresa från Landquart till Landquart. In till Chur för övernattnings och här regnade det rejält! Vår tilltänkta resplan sa sedan egentligen att vi skulle resa mot Disentis och Furka - Oberalp mot Andermatt och Brig, men tågklararen i Reichenau hade sagt att banan fortfarande var avstängd på två ställen och det var osäkert när den skulle öppnas igen.

Detta kungjordes också på ett anslag i Chur nästa morgon så den sträckan var inte aktuell, men nu ville vi ha snö. Arosabanen kanske och visst, det var ett korrekt val. Nu började det snöa redan i utkanten av Chur och under rejält snöfall och med meterhöga snövallar for vi sedan den med den vackra banan upp mot skidorten Arosa. Mest berömd här är Langwiesviadukten som även kan beskådas på en affisch i Värmlandstågs barvagn. I Arosa rejält med snö och skidåkarjet-set. Den speciella Arosaexpressen med blå vagnar ankom medan vi var där uppe som väl är speciellt avsedd för jet-setet? För övrigt ligger Arosabanans fjärr just i Arosa. Ner igen och så var frågan vart vi nu skulle söka snö i brist på FO-banan.

Mot Interlaken-området och då var snabbaste vägen över Zürich – Bern, för så är det om man har små alp-

järnvägar längs fågelvägen så är ändå huvudlinjerna med tredubbla omvägar snabbare. Vi bytte i Zürich och vi bytte i Bern som blev mest bekant för att jag där tog ett par snabba steg bakåt i perrongens längdriktning när jag skulle fotografera ett inkommande ICE-tåg, och därvidlag föll handlöst baklänges över en bänk och knäckte ett par revben. Så till Interlaken där det tack och lov var snö, vilket det borde vara med tanke på de avstängningar som var i trakten. I Wengeralpområdet (Jungfrau Region) var enda öppna banan sträckan Interlaken Ost – Zweilütshinen – Lauterbrunnen – Wengen, medan Zweilütshinen – Grindelwald – Kleine Scheidegg – Wengen var avstängda liksom förståsbanan upp till Jungfraujoch och övriga banor i området. I riktning från Interlaken längs Brienzsee mot Brienz – Meiringen var förutom järnvägen även motorvägen och landsvägen på andra sidan sjön avstängda. Här hade man det fantastiska Schiffersatzverkehr då den enda transportmöjligheten var med båt på Brienzsee. Bortanför Meiringen var även Brünigbahn mot Luzern avstängd men här gick i alla fall buss längs landsvägen i stället. I Interlaken, vi bodde vid West, snöade det!

### Lavinsäker avfärd

Upp på morgonen för att åka det som gick, alltså till Wengen. Troligen är det för att man byggt en ny alternativ sträcka mellan Lauterbrunnen och Wengen som man faktiskt kan hålla banan öppen. Den nya sträckningen är förmodligen mera lavinsäker, för det var just lavinfaran som var orsak till banornas avstängning och inte igensnöade spår. Visst snöade de igen ibland med det röjde man kvickt upp, det var av rena säkerhetsskäl för att ingen lavin skulle råka komma och träffa ett helt tåg som banorna hölls stängda.

Från tåget kunde man se "pendeln" till Grindelwald, nämligen helikoptern, för till den byn var alla

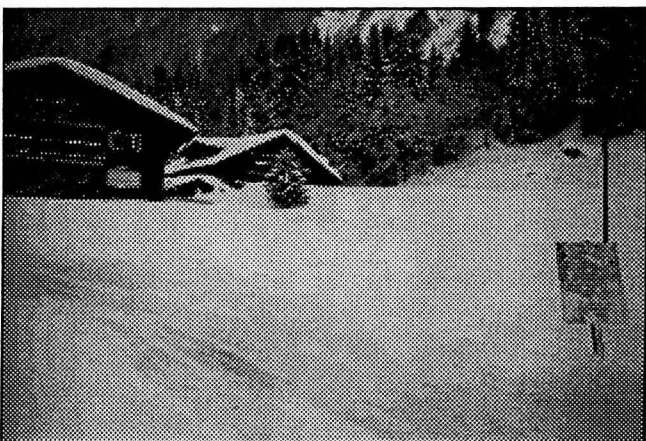


Foto: Göran Bäckström

Lavinfaran markeras av den gula skylten.



Foto: Göran Bäckström

Snöslungan på Wengens station har fullt upp.

järnvägar och landsvägar avstängda och man tog sig inte ens fram till fots/snöskoter/bandvagn heller på ett säkert sätt. Det hade gått en lavin även längs vägen/järnvägen mot Lauterbrunnen kunde vi se när vi for där, men endast landsvägen var avstängd. I Lauterbrunnen tillkopplades framför främre motorvagnen ett behövligt hjälpmedel, nämligen stora jätteplogen! Så upp till det som nu var ändstationen Wengen. Här fanns en dominerande sysselsättning, snöskottning. Uppåt 20 man höll på att skotta rent bangården och vid varenda hus och portingång stod en person och skottade snö. Mest fascinerande hur de blev av med snön, det var ju tvåmetershöga drivor åt alla håll. Även längs järnvägen mot Kleine Scheidegg pågick aktivitet, då en snöslunga röjde spåret. Uppenbart ville man hålla spåren öppna hela tiden för att snabbare kunna återta trafiken om lavinfaran bedömdes som mindre. De som tjänstgjorde på snöslungan fick väl ha någon form av risktillägg då de röjde längs de lavinfarliga sträckorna. Så ner igen via Interlaken till Spiez, där ordförande Dan en gång firade sin 25-årsdag på järnvägsrestaurangens perrongservering, tyvärr numera nedlagd.

### Kungligt mottagande på hemvägen

Häri från vände jag hemåt medan övriga sällskap får BLS-banan över Frutigen och den fantastiska nedfarten längs Rhonedalen till Brig och så vidare i denna dal över Sion – Lausanne – Biel till Solothurn, medan jag for mot Zürich flygplats och hemresa. Man hade kunnat läsa rubriker i tidningar om att "norske kungen är insnöad i Schweiz" men det löste sig tydligen för ombord på SAS-planet mot Köpenhamn så hälsades vi välkomna av kapten med "Mina majestäter, mina damer och herrar" och det var inte mig de menade med första delen av välkomsthälsningen.

**Per Krogh**

# Protokollutdrag

## Utdrag ur protokoll fört vid KMJ/Värmlandståg styrelsemöte 1999-05-10.

Närvarande: Per Krogh, Jan Olsson, Martin Andersson, Martin Forsaeus och Markus Blidh. Dan Carlsson del av mötet.

### §5 Ekonomi

I kassan finns för närvarande 49 kkr. Dessa fördelades på följande sätt:

- ångloksfond 32 kkr (varav 15 kkr för A 95 bet år 2000)
- elloksfond 10 kkr.
- kassa 7 kkr.

Väntade utgifter: Besiktning trycktankar Du2 349 och A 95

samt ångprov på A 95.

### §7 Fordon, LOK

A 95: Bytt trasig bult i ramen, översyn elsystemet, bytt luftslangar inkl ackermankranar (provades innan), justera flänsen till bottenkranen, smältpluggarna bör gjutas om.

Kallbesiktning genomförd OK.

Du2 349: Vilande.

Z49 102: Vilande.

Z6 352: Vilande

### VAGNAR

Ao 102: Täta takventiler, byte buffertar, byte ackermankranar.

Bo5b 3294: Byte batterier, boggibyte?, svarva hjul?

RCo1 3083: Montera dropplisterna.

Co14 2864: Intet, lagerrevision nästa år.

Co8d 219: Gnistskydd

Bygg bort centrifugalregulatorn på båda Co8d vagnarna.

Co8d 223 Byte batterier, klottersanering.

DFo6 2923: Värmen i sovavdelningen lagas, byt ackermankranar, bromscylindern,

### §10 VTB frågor

Inbjudan till ett TRI seminarium i Borlänge 05-18-19.

Deltar ej, bör meddelas.

Per Krogh omarbetade förslag skickas till övriga föreningar för synpunkter. Hyran för dragfordon tas upp i de fall det blir aktuellt.

Mikael Hanberg har utlovat blanketter som stöd vid resebeställning.

### §11 Resor

0. Vagnslån till filminspelning påtänkt.

2. Gårdefelt Kyl har 30 årsjubileum och vill åka Khn - Cg ToR kvällen 3/6. TMY + DFO6+RCO1+AO2+BO5b.

3. Förfrågan om körning till Ångrike Fryksdalen i Oleby 06-27 med ånglok. Sms: A 95 + DFO6 + RCO1 + CO8d + CO8d.

Tveksamt eftersom A 95 ej ångprovad och personal svår att ordna denna helg.

4. Första körning åt L Östervald Karlstad - Sillegården V Ämtervik - Karlstad 07-10. Rundgång i Sunne / Rottneros.

Sms A 95 + DFO6 + RCO1+ AO + BO5b.

5. Uthyrning av Co14 till JÅÅJ 07-07--07-11.

6. Anslutningståg till/från scoutläger i Tranås. Körsträcka Arvika - Kil - Åmål - Öxnered - Herrljunga - Falköping - Nässjö - Tranås. 07-31-08-08.

7. Värmlands Skogsägare???

8. 2:a l Östervald resan V Ämtervik - Karlstad. 08-28.

9. Oxhälja 09-04.

Stora ångtåget, 7 vagnar för resande.

Arr för Rotary och SJK-Västerås tveksamma. SJK får betala vanligt enkelpris om man vill åka med.

10. Förfrågan från NJK Solör-Odal om körning 2000-06-13

Kongsvinger - Roverud ToR. Sms: A 95 + DFO6 + RCO1 + CO8d + CO8d. Uppskattat pris 35 kkr, Dessutom tillkommer spåravgifter, trafikledningsavgift samt försäkring.

Kolla fordonens hjulstatus. NJK får ordna tillstånd för körning på norska spår. Eventuellt kan resan till/från Kongsvinger anordnas som en medlemsresa.

11. Uthyrning av RCO1 till JÅÅJ 05-25. Måste tillbaka före 06-03!

12. SKÅJ kan ev. tänkas hyra Co8d vagnarna under

vintern. I så fall måste avtal avseende skador m. m. upprättas. Fastprisuthyrning lämpligt i detta fall.

### §12 Försäljning

Intet nytt om ev. köp av MDR127.

### §13 Modelljärnvägen

Inbrott i lokalen 05-06. De flesta loken och en del vagnar borta. Person med diverse MJ-materiel samt en KMJ inbjudan till julbordet 1998 påträffad av polisen.

### §16 Skrivelser

Äldre JHRF protokoll till Per Krogh.  
Här diskuterades även frågan avseende försäkringen.  
Vad gör vi om många föreningar lämnar / slutar nyttja

JHRF försäkringen? Vi skall tillskriva försäkringsmäklaren och fråga om kostnader för våra behov av försäkringsskydd.

### §17 Övriga beslut

Ny broschyr om KMJ/Värmlandståg bör tas fram.  
Diskussion om utförande, innehåll m m.

### §18 Övrigt

Ny hemsida för KMJ/Värmlandståg under utveckling

### §20 Avslutande

Förklarade Per K mötet avslutat.



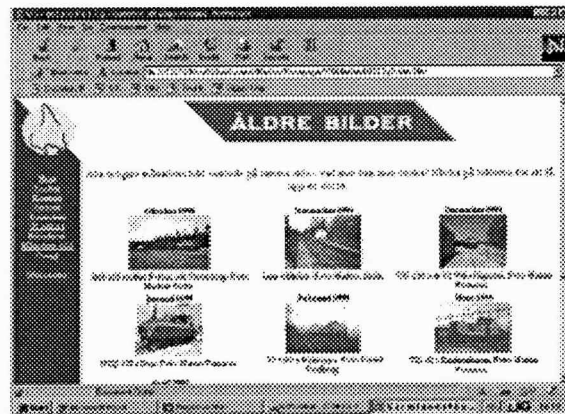
# Värmlandstågs hemsida har fått nytt utseende

Efter att ha fyllt 1 år 1999-05-09 är en ny hemsida nu under utveckling. Den nuvarande fick det första året över 2300 besök, vilket måste anses som en mycket bra siffra. Tack alla ni som besökt sidan, trots ibland bristande uppdateringar.

Den nya hemsidan kommer att innehålla en utökad fordonssektion som förhoppningsvis med tiden kommer att bli komplett. Sedan en tid tillbaka har vi också "begåvats" med reklam överst på sidan, vilket är något vi får stå ut med. Tack vare reklamen har vi nämligen obegränsat med plats på vårt konto, och därför kommer nu alla gamla "månadens bild" att kunna hämtas hem för användning som skrivbordsunderlägg.

Den nya sidan borde fungera bättre i 640x480 bildpunkters upplösning än den gamla, men som tidigare rekommenderar jag 800x600.

**Markus Blidh**



Du har väl inte glömt adressen till  
Värmlandstågs hemsida ?

**<http://members.xoom.com/varmlandstag>**

# Dag för dagskildring av KMJ:s vårresa till Berlin och Dresden

*1999 års vårresa kom att gå till Berlin och Dresden. Grundtanken var att studera spårburen trafik med mera i Berlin samt att göra ett besök på Dampfloxfest i Dresden. Vi skulle bo fyra nätter i Berlin, och således slippa släpa på packning varje dag. Rum bokades i förväg av Göran Baeckström som stod som initiativtagare till resan; senare kom han dock att hoppa av av diverse skäl.*

*Deltagare blev slutligen Per Krogh, Jan Olsson, Martin Forsaeus och Nils-Erik Prånge.*

*Hur det hela avlöpte? Läs följande!*

**11/5** Per och Jan avreste från Karlstad 19.35 med RE 59 mot Stockholm. Sammansättning Rc6 1341 + B7 + B2 + BF9R + A7, platser i B7'an. Kul att vara på väg ut, om än resan inte är så lång. Martin Forsaeus anslöt i Kristinehamn. Under färden till Stockholm intogs några färdöl, vilket höjde stämningen än mer. Per och Martin var även till BF9R vagnen för kaffe, muffins och macka. Småprat om tåg och resor. Till centralen kom vi cirka 10 minuter före tiden. Där mötte Göran med en bunt papper och kartor. Bokningsbekräftelser till hotellen ingick givetvis. Vi förflyttade oss sen till spår 11 varifrån nattåget till Malmö skulle avgå. Ett rent sov- och liggvagnståg. 9/10 vagnar med en F5 på slutet. Våra sovplatser var i en renoverad WL1 (nr 5016). Kupéerna i WL1 är fortfarande de bästa trebäddskupéer vi har i landet (förf. åsikt). Resan ner till Malmö förlöpte lugnt och stilla.

**12/5** Ankom till Malmö i tid. Grått och mulet ute, inte det bästa väder inte. I Hässleholms-trakten var det misstänkt likt snöglopp på marken. Snabbt byte till IR 317 Kurt Tucholsky mot Berlin. Sammansättning: Rc6 + Rc2 + B + B + AB. Bara

DBAG vagnar. Tåget var välbesatt. Rätt omgående kollades pass och så fick alla skriva namn till passagerarlistan för färjan. Rullade sen ner till Trelleborg. Där växlade T44 273 vagnar av/på färjan. Nattåget från Berlin stod på ett spår intill, WL + BC + BC + AB?, de fick ett av våra lok för turen upp till Malmö. Vi behövde inte vänta så länge på ombordväxlingen. Vid 8-tiden var vi ombord. Snabbt upp till restaurangen för en stadig och låååång frukost. När vi var mätta och belåtna kollade vi lite i tax-free och gjorde några mindre inköp, gick en vända ute på däck, fann det kallt och blåsigt ute, återvände ner till tåget där vi satt och slöade resen av överfarten. Martin och Per hittade först intressanta godsvagnar på spåren intill.

Ankom till Sassnitz Fährhafen, det vill säga Muckran, strax före 12. Nytt och modernt färjeläge med utmärkta spårförhållanden jämfört med det trånga Sassnitz. Där väntade tre vagnar till, dessvärre ingen med buffé eller liknande, och tåget växladess snabbt ihop. Sen rullade vi söderut mot Stralsund. Vi hade trevligt sällskap i kupén, ett äldre par från Grums som skulle till eget hus i trakten av Greifswald. Damen hade tidigare bott i före detta DDR och hade en del att berätta om livet där. I Stralsund gick vi in på Hbf varvid färdriktningen byttes. Ett rätt stort ombygge av stationen pågick. I infarten kunde de tre rundstallarna beskådas. Grumsparet bytte här till annat tåg mot Greifswald. Under den fortsatta resan ner mot Berlin lättade molnen och det blev riktigt varmt och skönt. Ett antal sidolinjer kunde observeras från tåget, några nedlagda, andra med enbart godstrafik. I Neubrandenburg stod ett nytt Talentsätt tillhörande Ostmecklenburgische Privat-någonting. Den bristande serveringen ombord, morr, medförde att den reservproviant vi inköpt på färjan till viss del förtärdes, bland annat Pers traditionella Anton Berg-ask! Efter Neustrelitz blev linjen dubbelspårig och farten högre.

Tyvärr mer moln igen. Infarten till Berlin gick denna gång efter Oranienburg i en slinga väster om staden med infart via Spandau. Landskapet inte direkt stadsläkande, mest ängsmark och skog. Ett antal imponerande spårkorsningar med banor i flera plan passerades. IR 316 stannade på Spandau och Berlin Zoo innan slut-stationen Ostbahnhof.

Här gick vi en sväng utanför och konstaterade att man byggde om rätt så ordentligt. Provisoriska lokaler för biljetter med mera var det som gällde. Rätt omgående tog vi S-bahn till Berlin Lichtenberg och därifrån U5 till Hellersdorf, där hotellet raskt lokaliserades och rummet intogs. Vi installerade oss på rummet och vilade en stund innan vi åter drog ut på stan.

Från Hellersdorf fanns både spårvagn och U-bahn att välja mellan. Vi tog spårvagn och fick en lång resa in till Alexanderplatz. Spårvägen gick delvis på egen banvall, men resan tog ändå sin rundliga tid. Man fick dock se en hel del av den delen av Berlin. Vid Alexanderplatz gick vi av och letade upp en restaurang för middag. Åt på Altberliner Weissbierstube, ett trevligt ställe med mysig inredning. Denna första måltid bestod av schnitzel, öl och efterrätt, apfelstrudel för Jan, glass för de andra. Gott! Sen gick vi en sväng genom det restaurerade Nikolaiviertel, innan vi fann det för gott återvända till hotellet. Med U5 denna gång, betydligt snabbare än spårvagnen. Ingen väckning beställdes till nästa morgon.

**13/5** Alla vaknade till på allvar strax efter 08.00. Morgonbestyr och sedan till det rejäla frukostbordet. Här fanns till och med rökt lax!! Sen packade vi ihop bagaget, checkade ut och åkte in till Ostbahnhof. Konstaterade att vi gärna bott kvar där övriga nätter. Några av oss krympte kontantkassan väl mycket med att betala rummet, 70 DM, kontant. Det fick ordnas senare med uttag i bankomat. På Berlin Lichtenberg ordnades platsbiljetter för lördagens resa till Dresden och på Ostbahnhof satte vi packningarna i boxar för att vara mer lediga under dagens övningar. Sen ut i stadens vimmel.

Hållpunkt ett var Alexanderplatz och TV tornet. Kön till kassan verkade först stå stilla men sen lossnade den och vi kom in till hissarna och åkte up. 203 m till utsiktsplattformen och 207 till den roterande restaurangen. Snabba hissar som hade höjdmätare ovanför dörren. Utsikten över staden var inte att klaga

på, synd bara att det var lite dis i luften. Denna gång nedanför liknade mest en modelljärnväg som man kunde hålla bra koll på trafiken därnere. S-bahn, U5, RE/RB och andra tåg rullade i båda riktningarna. Efter att ha gått ett varv runt plattformen kom någon på att vi nog borde prova den roterande restaurangen så trappa upp. Sagt och gjort, vi fann ett bord och beställde kaffe i kanna och tårta. Gott men inte helt billigt, höjdtillägg som väntat. Satt sedan och åt ett varv runt, hade tårtdisken som hållpunkt, innan vi tog till sig hissen ner och fortsatte stadsvandringen.

Nästa hållpunkt var Brandenburger Tor. Vi sneddade över Alexanderplatz, förbi Humboldt-Universität Republik och Berliner Dom och följde sedan över den Linden. Här kom en regnskur och vi gjorde ett kort besök på ett bilvaruhus där vi beundrade ett par bilar med prislappar på över 500 000 DM. Vid Brandenburger Tor och Riksdagshuset pågick ett avsevärt byggande. På Riksdagshuset har man byggt en märklig glaskupol, som bryter avgjort mot den gamla arkitekturen. Man kunde gå in, men kön var så lång och verkade stå stilla, så det gjorde vi inte. Efter att ha gått ett varv runt huset tog vi buss 100 till Breitscheidplatz, Ku'damm. Fick se en del av Tiergarten som inbjöd till sköna promenader ut under träden, men inte denna gång. Borta i före detta Västberlins centrum fann vi en MJ affär, Nürnberger Strasse 21, vars skyltfönster vi kollade in. Sen till Berlin Zoo för att åka S-bahn till Ostbahnhof där vi skulle möta Nisse när han kom med IR 316. Tåget med Nisse ombord kom dock några minuter sent. Planen för eftermiddagen och kvällen var att åka ut till det hotell vi skulle nyttja resten av tiden, checka in och sedan göra en tur på en mindre bana norr om Lustgarten. Middag skulle intagas på lämplig plats under kvällen.

Till Buchholz, där hotellet låg, tog vi oss med S-bahn och spårvagn. Visst krångel vid Schönhauser Allé beroende på byte till så kallad S-Bahn-ersatzverkehr, det vill säga buss. Arbete på banan fram till Bornholmer Strasse. Vi missade lite och tog i stället spårvagn 50 som tog oss nästan ända fram. Bara en liten promenad på 12 till 15 minuter. Hotellet var fint, men på grund av läget inte ett som man skulle gå spontant. Bra rum erhöles, Jan och Per fick ut en bra Bahnblick!! Sen vidtog en längre promenad, på ca 25 minuter, till S-banestationen Berlin-Karow. Här från kunde man åka till Weinickendorf eller Schönhaechen. På den sistnämnda banan pågick dock arbete så tågen

vände i Klosterfelde. Vi åkte således till Weinickendorf dit våra dagskort typ ABC gällde.

Banan var inte elektrifierad och tåget bestod av en 219 diesel och tre lokaltågsvagnar varav en manövervagn. Vi tog första tåg som gick till Klosterfelde. Halvvägs till grenstationen Basdorf mötte vi tåg på en ren mötestation, med bemannat ställverk och allt. Inte fjärrblockering här inte! I Basdorf hade vi tid att gå en sväng i samhället innan tåget till Weinickendorf anlände. Vid stationen såg det rät risigt ut, men lite längre bort fanns ett litet trevligt centrum med ett par restauranger, den som såg finast ut var dessvärre stängd. Ingen middag här. Stationen var för övrigt rätt stor med diverse verkstäder och såväl kolgård som vattenhäst! Tåget till Weinickendorf kom, och vi åkte vidare ut på landet. På en mellanstation, (Zühlsdorf), verkade serveringen vara öppen, men vi gick inte av och undersökte närmare. Weinickendorf station var synnerligen risig och stängd. Banan fortsatte och delade sig just efter stationen, en linje till Liebenwalde och en till Sachsenhausen / Fichtengrund. Banan till Liebenwalde hade haft persontrafik tidigare. Under uppehållet sökte vi efter ett matställe, men utan framgång. På återvägen såg vi ånyo den troligen öppna stationskrogen men som det blivit lite sent åkte vi tillbaka till Berlin-Karow, där vi sett ett Gaststätte nära stationen. Magen började knorra lite efter mat och öl!

Mat och öl blev det, men inte riktigt som vi tänkt. När i kom in på bykrogen fick vi veta att det enda som fanns var Bockwurst och Kartoffelsalat. Allt annat var slut, uppätet. Vi gick en liten sväng och sökte efter något alternativ, men det lax inte. Åter till det första stället där vi glatt togs emot och utspisades med utmärkt Bockwurst, Kartoffelsalat av bästa slag och gott tyskt öl. Magen fick sitt till slut. Så kom Per på den roliga idén att vi nästa morgon skulle åka varsin väg till Berlin Lichtenberg för att klara ut snabbaste vägen dit med tanke på lördagens resa. Sen återstod bara den långa promenaden hem i den mörka kvällen. För säkerhets skull gick vi vid sidan om vägen för att undkomma bilarna som kom i god fart! Dagens övningar gjorde nattsömnen god för alla.

**14/5** Strax före klockan åtta knackade Martin på och undrade om jag och Per skulle ha frukost eller ej. På med kläderna och ner till matsalen. Där satt ett antal svenskar och åt frukost, en bussresa tydligen. Per hade inte glömt vad han föreslagit kvällen innan, och vi fick våra olika resrutter.

Strax efter klockan nio drog vi iväg med följande resvägar: Per och Nisse började med promenad till

spårvagn 50. Per åkte spårvagn 50 till Vinetastrasse, U2 till Alexanderplats och därifrån med U5 till Lichtenberg, snabbast. Nisse åkte spårvagn 50 till Bornholmer Strasse, bytte till S1/S2 till Friedrichstrasse och sen vidare med S5/S7 till Lichtenberg. Jan och Martin tog den längre promenaden till Berlin-Karow. Jan åkte sedan S4 till Bornholmer Strasse, buss till Schönhauser Allée, S8 + S5/S7 till Lichtenberg med byte i Ostkreutz, långsammaste väg, tog hela 1.24 tim. Martin slutligen åkte S4 från Berlin-Karow ut till Bernau och sen med RE tillbaka till Lichtenberg. Ingen kom bort och vi återsamlades igen på Lichtenberg. Nästa etapp på dagens resande var ett RE till Potsdam. Vi hade precis missat ett så det blev förmiddagskaffe på ett litet café mitt emot stationen. Vykort skrevs också. Sen var det dags igen: RE till Potsdam via Ostkreutz - Schönefeld - Seddin, en resa sunt södra delen av Berlin. Även här ringa bebyggelse och rent lantlig natur långa sträckor. Ett antal komplicerade spårkorsningar förhöjde intresset. Infarten till Potsdam var fin då banan passerade över en sjö och sen längs med en annan. Stationen modern och med S-bahn plattformar. Vi avstod från det kulturella som finns i staden och fortsatte till Wannsee. En tanke att åka buss längs Havel omintetgjordes då bussen inte gick ännu. Lunch intogs i stället på stationsrestaurangen som dessvärre vätte mot buss-hållplatserna! Klass C med andra ord. Maten var dock god och solen värmd gott. Sen drog vi inåt staden igen för att besöka tågbokhandel och MJ affär. RE norrut till Bf Zoo och sen U-bahn en bit söderut igen. Bokhandeln hade en hel del att bjuda på och vi köpte en del, någon mer än planerat! Sen tog vi lite skilda vägar ett par timmar och återsamlades vid kyrkoruinen vid Breidsheidplatz. MJ affären på Nürnberger Strasse 21 hann några också besöka. Mest begagnad materiel visade det sig. Sen var det dags för middag, sparris-meny stod på programmet, och vi fann en lite finare restaurang vid Wittenbergplatz som gav oss vad vi önskade. Mätta och belåtna fortsatte vi till Potsdamer Platz och besåg de avsevärda byggarbetena som pågår där. Sen med S-bahn till Birkenwerder för att så avsluta med att åka S-bahn till Berlin-Karow förbi den nedlagda/ej öppnade stationen Buchholz Nord, som vi sett nära hotellet. Planen var god, men avstånden i Berlin är längre än man tror så det tog sin tid att fullborda resan. En miss var att inte byta tåg i Hohen Nauendorf, det hade vi sparat tid på. En sista etappen ner till Berlin-Karow bjöd på en enkelspårssträcka med i varje fall en station på linjen, utan mötesspår. Ingen drog i nödbromsen vid passage av Buchholz

Nord, men hotellet syntes tydligt från tåget. I Berlin-Karow kom vi i tveksamhet om hur länge linje 50 trafikerades på kvällarna. Slutet blev åter den långa promenaden till hotellet, i mörker! Efter återkomsten tog vi välförtjänt öl/thé i restaurangen innan sängdags.

**15/5** Mulet och lite svalt väder när vi gick till spårvagnen. Resan ner till Lichtenberg gick snabbt och utan problem. IR tåget till Dresden var inte så fullt med andra tågentusiaster som vi trott, så platsbiljetterna kunde vi klarat oss utan. Resan ner till Dresden var händelselös, bortsett från att vi såg ångtåget Berlin - Dresden på en parallellbana strax efter Grossenhain. Det verkade tuffa på rätt bra! På Radebeul Ost stod ett veteranåtgång mot Radeberg draget av en IV K inne när vi passerade. Väl framme på Dresden Hbf ordnades först biljetter till pendeltåget till Dresden Altstadt, där aktiviteterna var. Sen snabb lunch på öl och korv. Så kom vi på att det gick ångtåg till Bad Schandau draget av 01 137 och till Altenberg draget av 50 3648-8. Efter viss tvekan bestämde oss för att åka till Altenberg. Linjen har starka stigningar vilket lockade mer än snälltågss fart efter 01 137. Innan avfärd hann vi med att bese 01 137 när den återkom från första turen till Bad Schandau. Sen till den plattform som altenbergtåget utgick ifrån. Vi var inte direkt ensamma om att vilja åka ångtåg till Altenberg men lyckades få två mittplatser i en kupé i slutet av tåget. Priser och tidtabell visste vi inte, bara avgångstiden. Priset var humant, 25 DM, tiderna lite sämre. Återkomst till Dresden först 18.50 efter ett nära 2 timmar långt uppehåll i Altenberg. Då hade aktiviteterna vid Dresden Altstadt slutat och tåget hem gick 19.04. Lösningen blev att lämna tåget före Altenberg och ta vanligt tåg tillbaka för att hinna med Dresden Altstadt delen också.

Färden till Lauenstein, där vi lämnade tåget, var dock fin. Solen behagade lysa och linjen gick upp längs en fin liten floddal. Branta stigningar fick 50'an att slita lite, trots det för den nog lätta tåget. Tunnlar förhöjde stämningen genom att fylla tåget med stenkolsrök. Fina omgivningarna med bland annat ett slott och flera trevliga små samhällen. På den parallellt gående vägen körde ett antal bilar med åskådare. Ibland i skaplig fart för att hinna till nästa fotoställe. Tyvärr ingen fotokörning, med under uppehållet i Bärenstein gavs tillfälle att fotografera loket och manskapet under arbetet. I Lauenstein mötte vi nedgående tåg, och bytte snabbt till detta. För snabbt, Martins ryggsäck blev kvar i kupén. Den bevakades dock noga av de andra resenärerna och kunde

avhämtas på Dresden Hbf när tåget återkom dit 18.50.

Om ångtåget var fullt var det lugnare på det ordinarie tåget tillbaka. Efter ankomsten till Dresden Hbf åkte vi med nästa ång/dieselpendel till Dresden Altstadt för begivenheterna där. Det var en del. Flera ånglok körde fram och tillbaka med hytterna fulla med åksugna besökare, en stor tjeckisk maskin, 475.179(?) körde iväg mot Hbf, andra lok stod uppställda kalla, det fanns en MJ utställning med avskräckande lång kö samt ett avsevärt antal stånd där det mesta av bok/video/tidning/souvenir fanns att köpa. Mat och dryck av olika slags var det inte heller brist på. Kort sagt, en järnvägmuseidag i större format var det. Fast när jag tänker efter finns allt en hel del att se på även på en järnvägmuseidag i Gävle! I vart fall strosade vi runt på enskilda vägar och möttes först efter ett bra tag. En del inköp gjordes också innan det var dags ta sista pendeln tillbaka till Dresden Hbf och ryggsäckshämtning på ångtåget. Det gick utan problem. Sen var det bara att invänta EC Vindobona för återfärden till Berlin. Den resan skedde till 90% i R-vagnen. Ett bord för fyra fanns ledigt och vi åt ordentligt medan vi rullade norrut i kvällsmörkret. Efter ankomsten till Ostbahnhof åkt vi raka vägen hem till hotellet där kvällen avslutades med öl/vin och thé i restaurangen före sänggåendet. Nisse grubblade lite på morgonens mycket tidiga avresa. Första spårvagnen, cirka 05.20 gällde för hans del, hamburgertåget gick 06.25.

**16/5** Nisse avvek som sagt mycket tidigt. Vi andra kunde ta det rätt lugnt då vi beslutat åka med IR till Pasewalk, från Ostbahnhof 10.27. Den morgonen var det strålande sol, och vi fick en riktigt fin resdag. Vi åt alltså frukost i godan ro, packade ihop alla pinaler, betalade, det mesta i vart fall, en kvällsnota kom nog bort i hanteringen, och travade så iväg till spårvagnshållplatsen. Resan ner till Ostbahnhof gick utan problem, viss väntan på U-bahn på Vinetastrasse, men tid hade vi gott om. IR tåget vi skulle åka med kom in med en manövervagn främst, men tyvärr bytte tåget färdriktning på Ostbahnhof. Utfarten från Berlin gick inte via Lichtenberg utan på ett spår som gick lite söder/ öster om den stationen. Kom efter en stund fram till Berlin-Karow och fortsatte sen fram till Bernau där det var uppehåll. S-bahn till Bernau var enkelspårig med ett par mötesstationer. Sen rullade vi vidare norrut. Fin resa till Pasewalk. Naturen mer intressant än den man ser längs banan via Neubrandenburg. Tog en förmiddagsfika i bistron innan vi lämnade tåget och Pasewalk. Här bytte vi till en talentmotorvagn och åkte tvärs över

landet till Neubrandenburg. Åkte tillsammans på en Schöne Woechenende biljett för 35 DEM, billigare än tre enkla biljetter. Fint landskap även här. Mötte ett östgående tåg på en mötesplats utan persontrafik. Det var ett "vanligt" tåg, tur att det inte var ett sådant i vår förbindelse! Verkade gå vartannat tåg med Talentmotorvagn. I Neubrandenburg hade vi tid att fotografera "vår" talentmotorvagn, gå in till torget, bese lite av ringmuren, åka upp i ett typiskt 60-talshus, 15 våningar, och bese den fina utsikten och sedan återvända till stationen för nästa etapp till Stralsund. Under den etappen nickade vi alla till lite grand!

På Stralsund Hbf passade vi på att ta en eftermiddagsfika innan vi bordade det enligt datorn fullbokade tåget till Malmö, IR 317. Datorn hade inte rätt, cirka 25% var ledigt. Inte heller kom någon biljettkontrollant så några problem här blev det inte. Kom till Sassnitz Fährhafen, Muckran, där vi fick vänta lite innan ombordväxlingen. Väl ombord uppsökte vi snabbt en salong med vilstolar, där vi slappade ett tag innan middagen. Denna intogs i matsalen, struts/hälleflundra/sjötunga samt öl och vin.

Efter denna goda måltid kändes det bättre igen, trots att resan var inne på sista etappen. Sen till taxfree för ett troligen sista inköp, för Jan i varje fall. Därefter till baren för en irish coffe som avslutning på kvällen. I Trelleborg var det inget söl. Vi kom snabbt av färjan och rullade raskt upp till Malmö. Pass- men ej tullkontroll. Bytte till nattåget till Stockholm, liggvagn denna gång. Jan passade på att lämna tillbaka det nyckelkort till WL1 5016, kupé 31-33, som han fått med sig efter nerresan. Den återstående resan hem till Karlstad gick även den via Stockholm. Frukost på Centralen innan den sista etappen med RE 51 mot Oslo. Per steg av i Hallsberg för att åka till Örebro där ett möte väntade, Martin gick av i Kristinehamn och Jan avslutade resan på Karlstad C.

Så blev det med 1999 års KMJ vårresa, det blir inte den sista kan man förmoda.

Jan Olsson



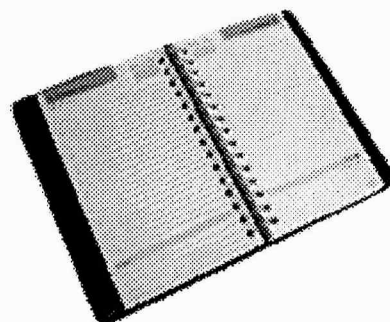
## Kalendern

### Trivselkvällar och modelljärnvägen

Hemma-hos-kvällarna och storkörningarna har sommaruppehåll och börjar igen i september. Håll utkik på Värmlandstågs hemsida för att få reda på mer exakt tidpunkt.

### Värmlandståg - Resor

Reseavdelningen har i det här numret en egen kalender på vagn 14. För att få mer information om resor går det annars bra att kontakta Fredrik Bergman direkt, 019-312294.



# Nytt från maskinavdelningen

**Du2 349** Sedan förra numret av "Timmertåget" så har följande hänt: De öppningsbara fönstren i B-hytten har nu reno-verats och monterats. Fönsterhissarna har monterats efter renoivering och uppsmörjning. Väggar och tak har skrapats, slipats, tvättats och målats. De demonterade väggplåtarna har nu målats och montering har påbörjats.

Nya förarbrdsskivor har inköpts och sågats till. Montering av dessa återstår. De tre nya trä mellan-läggen som fungerar som distanser mellan yttertakets genomföringsisolatorer har monterats klart. Nya packningar till cirkulationspumpen för kylning av transformatorolja har monterats. Lokets styrventil som

varit hos NAF i Lund för renoivering har också den monterats. Lokets huvudluftbehållare har besiktats och godkänts av SA (statens anläggningsprovning) för tre år till. Instrumentpanelen av teak har demonterats, skrapats, slipats och lackats. Två fönster i maskinrummet har plockats ur för renoivering. Vinkeljärren som håller fönstren på plats var så rostiga att skruvskallarna hade gått av, hm, inte bra alltså!

Arbetet fortsätter men det kommer att gå betydligt långsammare under sommaren då vi ju får prioritera att sköta vårat ånglok och vagnar för de reseuppdrag vi har åtagit oss.

**Fredrik Bergman**

## Zsh 102

Arbetet med 102:an, som fortfarande står i Kristinehamn, fortskrider. Hyttens insida är i det närmaste färdigmålad och slipning av lokomotorn inför en fullständig yttre ommålning har påbörjats. I samband med ommålningen kommer SJ-bokstäverna på hyttssidorna att tas ned och ersättas med SJ-metkrokar för att få rätt littera till rätt märkning. De två nya huvudbehållarna är inmonterade och anslutna till tryckluftssystemet. Hänglåsbeslag har iordningställt och monterats.

**Markus Blidh**

**A 95** Pannan är kallbesiktigad och godkänd och ångprov sker snarast möjligt. Vi har även gjort en kalltryckning med hyfsat resultat.

Trycktankarna är också besiktigade. I samband med ångprovet skall även dessa testas för godkännande.

Vidare har vi bytt bromsslangar och ackermankranar samt sett över belysningen och märkt upp strömställarna ordentligt. Översyn av smörjvekar är påbörjad. Tidigare har den avbrutna bulten i ramverket ersatts med en ny.

Efter godkänt ångprov skall vi göra ett par provturer med och utan vagnar för att se att allt fungerar som det skall efter den lång avställningen.

När allt är OK tekniskt återstår en hel del puts för att få en snygg maskin att visa upp för våra resenärer. Alla händer är välkomna!!

Första körning är den 10 juli om Gud vill och grejerna håller!

Den 5 juni genomfördes ett "eget" ångprov av A 95 med enligt oss (Dan C och Jan O) godkänt resultat.

Nu beställer vi ångprov av SA och försöker samordna det med provkörning av loket, ensamt och med last. Ett par andra saker har även konstaterats och delvis åtgärdats. Driftsättningen drar närmare, känns det som!!

**Jan Olsson / Ånglokschef och resereporter**



# Rapport från reseavdelningen

Då ingen annan visat intresse för att vara reseansvarig i föreningen så har undertecknad åtagits den intressanta och utmanande uppgiften tills vidare. Det känns dock lite "off" att bo i Örebro och inte vara närmare verkligheten. För att klara uppgiften som reseansvarig så krävs det att de ansvariga för de olika ansvarsområden t.ex. maskinchef, ånglokschef, vagnchef, restaurangvagnschef, personalchef med flera gör vad som krävs och helst lite till. De olika cheferna behöver i sin tur stöd av övriga medlemmar och personer i och utanför föreningen som är inblandade i

verksamheten för att hela "cirkusen" ska komma ut på en lyckad och framgångsrik turné i och utanför det vackra Värmland. Ni som vill hjälpa till hör av er till de olika ansvarsområdeschefer för ni behövs verkligen! Om ni är osäkra på vem eller vilka som ni ska kontakta så hör gärna av er till mig så kan jag vidareförmedla telefonnummer m.m. Jag har telefonnummer hem 019-312294, mobil 010-691 3315. Nu kör vi!

Fredrik Bergman

## Turnéplanen för 1999 ser preliminärt ut som följer:

Datum	Information om resebeställare, sträcka, tågsammansättning m.m.
990710	<b>Ångtåg i samarbete med ångbåtsföreningen Freja.</b> Turen går: Kil - Karlstad (transport), Karlstad - Sillegården (med resenärer), Sillegården - Sunne - Sillegården (transport till Sunne för rundgång av lok, vattenfyllning, slaggning, städning av vagnar och rast m.m.), Sillegården - Karlstad (med resenärer), Karlstad - Kil (transport). Aktuella fordon: A 95 (ånglok) + DFo6 2923 (personelvagn) + RCo1 3083 (restaurangvagn) + Bo5b 3294 (andraklassvagn) + Ao 102 (barvagn).
990731	<b>Scoutresa.</b> Ett gäng med scouter som ska åka till Tranås på läger. Turen går: Kil - Arvika (transport), Arvika - Hallsberg - Tranås - Nässjö. Scouter stiger på i Arvika, Kil, Karlstad, Kristinehamn och Degerfors. Avstigning i Tranås. Transport till Nässjö för uppställning (till 990808) och städning av vagnar. Troligen transport av hyrt TÅGAB-diesellok och DFo6 2923 till Kristinehamn dagen efter. Aktuella fordon: TÅGAB diesellok + DFo6 2923 + RCo1 3083 + Bo5b 3294 + Co8d 219 + 223 (både 219 och 223 tredjeklassvagnar) + Co14 2864 (sovvagn som går att ha som sittvagn). Tillkommer transport av inhyrd TÅGAB diesel Kristinehamn - Kil.
990808	<b>Scoutåterresa.</b> Troligen transport av hyrd TÅGAB diesellok och DFo6 2923 Kristinehamn - Nässjö kvällen innan. Nässjö - Tranås - Hallsberg - Arvika. Scouter stiger på i Tranås och kliver av där de steg på 990731. Arvika - Kil (transport). Tillkommer transport av inhyrd TÅGAB diesel Kil - Kristinehamn. Aktuella fordon: Samma tågsätt som nedresan.
990826	<b>Ångtåg i samarbete med ångbåtsföreningen Freja.</b> Turen går: Kil - Sunne - Sillegården (transport till Sillegården, rundgång av lok i Sunne och vattentagning), Sillegården - Karlstad med resenärer. Uppehåll i Kil för tillkoppling av ATC-lok), Karlstad - Kil (transport). Aktuella fordon: A 95 + DFo6 + RCo 1 + Ao + Bo5b.
990904	<b>Oxhälja i Filipstad.</b> Samarrangemang med Tågakeriet i Bergslagen. Turen går: Kil - Kristinehamn (transport eventuellt kvällen innan). Kristinehamn - Filipstad - Kristinehamn (resenärer), Kristinehamn - Kil (transport). Aktuella fordon: A 95 eller TÅGAB-diesellok + DFo6 + RCo1 + Bo5b + Co8d + Co8d + två eller tre inhyrda vagnar.

Fredrik Bergman

# Lösningen på förra kryzzet

<sup>1</sup> B	A	<sup>2</sup> R	V	A	<sup>3</sup> G	N		<sup>4</sup> O	L	J	E	T	<sup>5</sup> Å	G	<sup>6</sup> E	<sup>7</sup> T
A		C			D		<sup>8</sup> K	M	J				L		<sup>3</sup> L	Å
<sup>2</sup> N	T		<sup>9</sup> D	<sup>10</sup> U			I			<sup>11</sup> Å		<sup>12</sup> H		<sup>13</sup> L		G
G		<sup>14</sup> D	I	E	<sup>15</sup> S	E	L	<sup>16</sup> F	I	N	<sup>17</sup> K	A		<sup>5</sup> M	R	A
Å		<sup>6</sup> R	E		T			R		<sup>7</sup> G	M		<sup>10</sup> L	E		B
R		<sup>11</sup> O	S	L	O		<sup>12</sup> K	O	<sup>18</sup> L						<sup>19</sup> M	
D			E		P			<sup>13</sup> N	Y	K	<sup>20</sup> R	O	<sup>21</sup> P	P	A	
	<sup>22</sup> H	Å	L	L	P	L	<sup>23</sup> A	T	S		U		Å			<sup>24</sup> H
<sup>15</sup> D	A		L		B		G		<sup>16</sup> E	<sup>25</sup> L	L	O	K			A
	L		O		O		J			<sup>17</sup> A	L			<sup>18</sup> A	L	P
	<sup>19</sup> M	A	K		<sup>20</sup> C	<sup>26</sup> V		<sup>27</sup> F	Ö	R	A	R	E			A
<sup>28</sup> Ö	S			<sup>29</sup> S	K	I		S		S				<sup>30</sup> M		R
<sup>21</sup> S	T	A	L	L		<sup>23</sup> A	R		<sup>24</sup> Z	S	<sup>31</sup> H			<sup>25</sup> D	<sup>32</sup> R	A
<sup>26</sup> T	A			A		G		<sup>33</sup> N		<sup>30</sup> O	R	S	<sup>34</sup> A		<sup>31</sup> Å	N
	<sup>32</sup> D	<sup>35</sup> R	A	G	K	R	O	K	E	N			<sup>33</sup> S	A	N	D
<sup>36</sup> J		A				A		A			<sup>34</sup> M	V	J			A

Efter förra numrets svårlösta (?) korsord kommer längst bak i detta nummer uppföljaren; korsord nummer två. Till att börja med måste jag dementera Göran Sohlbergs uttalande i Timmertåget nummer 51 (mars 1998): "Jag har fått in massor av svar, många har tyvärr varit fel, bl.a. har Per K tyckt att det borde vara RC6, men siffror används inte i korsord, eller hur Per?". - Jodå Per och Göran, man får använda siffror i korsord, åtminstone i detta! Några av svaren innehåller siffror för att piffa upp litegrann.

Markus Blidh

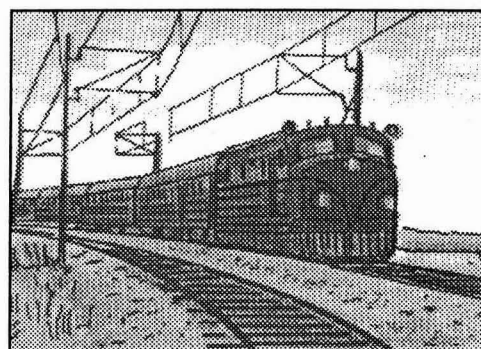


## Näst sist ...

- Sola, bada, åk tåg, men glöm inte manusstoppet till Timmertåget 56 den 10 november! Till detta nummers manusstopp hade nästan inga bidrag inkommit till redaktionen och på grund av detta blev det en nästan desperat jakt efter bidrag via e-post. För att slippa stressa på slutet är det bra att ha de flesta bidragen så tidigt som möjligt för att kunna göra en översikt av innehållet.

Trevlig sommar!

Redaktionen



Nästa manusstopp 10 november 1999!

## Slutsignalen

1 K		2 T		3 V	4 O	S	S	L	5 O	6 H		7 O		8 S	D
2 M	9 U	P	10 P	A	R				1 L	0	V	S	0	P	
4 J	A		5	T	S		11 B		E					6 A	12 G
		13 T		7 T	A		9 A	H		14	15 M	16	17 E	R	E
	18 R	R		E		19 T	C			10 M	O	R	A		
	11 V	A	N	N	20 A	C	K	A		12	T			21 K	22 S
			13 T	Z		E		23 R		O			24 S	R	R
25 N	26 O	27 K		O		28 M	B		S		R		15 T	A	M
16 O	M	F	O	R	29 M	A	R	30 S	T	A	T	I	O	N	
H		J		17 N	A	H	20 O	M			R		31 C	V	
22 A	4		31 R		L		23 N	A	32 L	H	A	C	K	A	
B		33 M	A	L	M	A		26 L	E		L		27 H	G	Z
	29 O	L		B		30 K	A	N	A	L		32 O	N		
34 B				35 S		34 N	E		A			L		36 F	
	37 V	A	38 R	39 M	L	A	40 N	D		41 B		42 T	M	43 Y	
35 B	3		38 C	G		39 S	J		40 S	S	A	B		41 B	

## Lodrätt:

- Förenings-Värmlands stolthet
- Smalspårigt diesellok
- Kan vara bra att ha om man ska hålla ånglok med nödvändigheter
- Fortfarande ena änden av DHdJ
- Uttryck från sydligare länder och även del av namnet på den plats där Ångrike Fryksdalen håller till
- Drivmedel för dragfordonen på Sveriges första järnväg
- Öppen vagn med idrottsklingande namn
- Kan ev. vara bra att ha om man har tänkt att köra tåg
- Gammalt elväxellok
- All ... bra är bra ...
- Bäb, plats längs värmländsk länsbana
- General Electric
- Byggmaterial för gamla personvagnar
- Kort för svaret på vågrätt 14
- Redskap för transport av banavdelningens material
- Se Lodrätt 10
- Danskt ellok
- Rättvik
- Ploglok modell mindre
- SJs bekvämaste 1:a klass-

## vagn

- Bra att ha för att lyfta urspårad material på spåret
- Svensk tillverkare av hydraulväxlar till bl.a. T22
- Resandetåg
- Cst
- Stor svensk loktillverkare som verkar ha fått lite kultstatus på senare år
- Öppen godsvagn
- Fryksdalsbanans signatur
- Sexaxligt boggielok med hemstation Eskilstuna
- Den svenska utgångsplatsen för Öresundsbron
- I detta landskap, på dess högland, ligger en mycket berömd järnvägsknut
- Rapidlok
- Hållplats på Nordvästra Stambanan
- Mellerud
- SJ-litterat för SWB A 95
- En av SJs konkurrenter
- Elokk för snälltågstjänst
- Dieselhydrauliskt växellok från Esslingen
- Sveriges vanligaste ellok
- Sexaxligt boggielok, SKÅJ har det enda bevarade
- Nässjö Järnvägsmuseum
- Borås
- De stora plogloken med GM-motor har detta littera

43. Ett klassiskt svenskt motorvagnsfordon

## Vågrätt:

- Kan vara bra att dra på spåret i halkiga tider
- Tågfantaster i pluralform
- Numera ägaren till lokfabriken i Kiel
- Bör man svara om någon frågar om man skall med och åka tåg
- Rottneros
- Ånge
- Gammalt ånglok
- Hette SJKs ånglok hos SJ (två svar!)
- Älmhult
- Knutpunkt i Dalarna som gett namn åt en speciell kniv
- Station längs DVVJ
- Hette de personförande tågen förr i tiden
- Första namnet på T21
- Lagom av denna vara gläder elloket
- Tåganmälan
- Ser till att eltågen kan rulla i den omfattning de gör
- Nils Andersson
- Amerikansk motsvarighet till "Jvg"
- Tågcentral alt Torrklosett
- Se Lodrätt 26
- Karlstad

22. Vanligt pappersformat

- Mycket användbart verktyg när man ska få bort färg från nitar
- Skattkärr
- Passande betalningsmedel i Oslo
- Luleå
- Hg med multipelkörningsanordning
- Malmbanan
- Populär dryck på KMJ värresor, alt. olja på tyska
- Järnvägsbron i Töreboda går över Göta ...
- Tidigare benämning på Hvst Örebro
- Ska man använda datorn bör den stå på ...
- Station längs KMJ
- Nisse Eriksson
- Ombyggd 40-talsvagn som knappast någon gillade (två lösningar!)
- Ånglok för snälltågstjänst
- Hemlän för KMJ
- Charlottenberg
- Statens Järnvägar
- Detta företag ser till "Stålpendeln" har last
- Ej år 2000-säkrat uttryck för det år KMJ bildades
- Gammeldansk