

# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 22

Nummer 56

december 1999



Foto: David Sohlberg

SJ T44 337 med Värmlandstågs vagnar vid invigningen av spåret till TetraPak i Sunne.



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD-MALMÅ JÄRNVÄG

## TIMMERTÅGET

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

**Utgivare** KMJ / Värmlandståg

**Redaktion** David Sohlberg.

**Adress** David Sohlberg  
c/o Thuresson  
Finntorp Station  
662 91 ÄMÅL

**Telefon** 070 - 452 63 17

**E-post** david.sohlberg@mail.bip.net

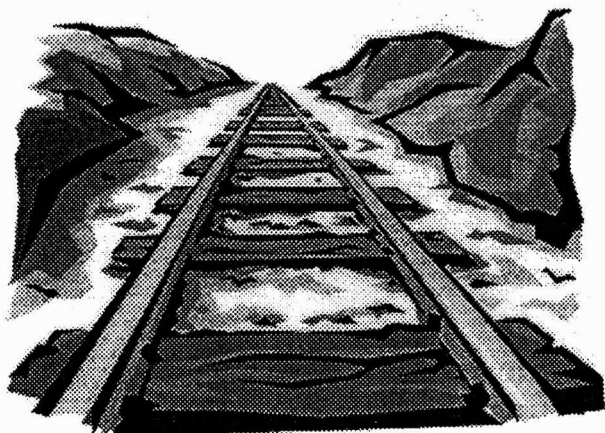
Värmlandståg / KMJ  
Rallaregatan 6  
665 32 Kil  
PG 96 97 08-7

**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.**



## Redaktören har ordet

Då var det dags för ett nytt nummer av den förträffliga tidskriften TIMMERTÅGET. Från och med detta nummer kommer någon annan att göra denna tidning. Jag har moget övervägt att avgå.

Inte för att det inte är roligt att göra detta, utan min tid räcker inte till. Jag har blivit "äldre" och hittat annat intresse nämligen familjen och husvagnen. Mitt angagemang i VTB Veteran-Tåg i Bergslagen, kommer att ta mycket tid framöver. Jag har även avgått som Trafikansvarig i JÅÅJ för samma sak. (från och med 2000).

Vem som kommer att ta över tidningen vet jag inte i skrivande stund. Jag har diskuterat lite med David (som för övrigt har gjort dom 3-4 sista numren) om han är intresserad. Det får nu bli styrelsen i KMJ som får försöka att övertala honom eller om annan intressent finns.

Jag vill samtidigt passa på och tacka för det ökade intresset för inkomna bidrag. Som jag sa när jag började med tidningen: den kommer bara ut om bidrag finns. Många medlemmar har uppmärksammat detta. För att inte omtala de förträffliga korsorden blandade med bokstäver och siffror (jag har aldrig varit med om det tidigare).

### Innehåll

|                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| JHRF:s höstmöte .....             | Vagn 4  |
| Veterantåg i Bergslagen .....     | Vagn 5  |
| Protokollutdrag .....             | Vagn 6  |
| Nytt från maskinavdelningen ..... | Vagn 7  |
| Sommarens och höstens resor ..... | Vagn 8  |
| Järnvägsspår i Berlin .....       | Vagn 11 |
| KMJ och kalendern .....           | Vagn 14 |
| Lösningen på förra kryzzet .....  | Vagn 15 |
| Slutsignalen med kryzzet .....    | Vagn 16 |



# Inbjudan till julbordsresa

*Härmed hälsas ni välkomna till  
1999 års julbordsresa i Värmlandstågs regi.  
Denna gång avreser vi från Kil station  
kl 10.15 lördagen den 11 december  
i riktning mot Ställdalen - Ludvika.*

## Program

Som vanligt öppnar baren tidigt och så blir det glögg, kaffe och pepparkakor. Sträcker på benen gör vi i Ludvika men exakt var vi vänder blir en senare fråga. Det gäller också var vi ställer oss med tåget för att avnjuta själva julbordet, kanske Bredsjö. **Återkomsten till Kil planeras till ca 17.30.** Vi får se vad det blir för lok, kanske blir det återinvigningsresa för vår Du2 349?!? Anslutningar till/från Karlstad, Oslo och Göteborg med ordinarie tåg finns.

## Priser

Vuxna: 400 kr

Ungdom upp till och med 20 år: 300 kr

Som vanligt är julbordet fritt för aktiva medlemmar samt för dem som tjänstgör under julbordsresan. För att räknas som aktiv krävs minst 40 timmars arbete i föreningens tjänst. Som vanligt har vi också några särskilt inbjudna gäster.

## Anmälan

skall ske till Dan Carlsson på telefon 0554/41533  
eller på e-postadress dan.carlsson.kmj@telia.com  
senast fredag den 3 december!!

Medlemmar i KMJ/Värmlandståg har företräde framför icke medlemmar. Frågor om medföljande barn etc ställs till Dan Carlsson vid anmälan.

Välkomna till ett  
förhoppningsvis vinterfagert Bergslagen!

# Försäkringsfrågor diskuterades på JHRF:s höstmöte i Gävle

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) har hållit sitt höstmöte i Gävle i närvaro av nio föreningar vilket ju är lite dåligt med tanke på att det finns 20 medlemsföreningar.

Den viktigaste frågan som var uppe var hanteringen av den trafikförsäkring som vi har haft kollektivt nu några år under administration av JHRF. Det har ju varit ute ett förslag från Marsh Försäkringsmäklare som vållat lite rabalder under året. Nu finner JHRF att förslaget är så pass bra för de flesta inblandade föreningarna, att detta är att föredra jämfört med nuvarande trafikförsäkring. Därför har JHRF beslutat släppa den kollektiva försäkringen och rekommendera varje medlemsförening att anta Marsh erbjudande.

## Måste skicka svar

Detta innebär att även KMJ måste skicka ett svar till Marsh där vi vill teckna deras Folksamförsäkring. JHRF försökte att få ett förslag direkt från Folksam på en ny kollektiv försäkring, men det ville inte Folksam göra, förmodligen för att man förbundit sig i avtal med Marsh att inte göra så.

En faktor är dock att den nya försäkringen gäller upp till maximalt 50 miljoner kronor, vilket är mindre än vad Banverket egentligen vill ha som maximalbelopp. Man vill återgå till 300 miljoner kronor som det var tidigare men ännu så länge och en bit in på år 2000 gäller 50 miljoner. JHRF jobbar också för att det ska räcka med 50 miljoner på sikt i ett nytt avtal (se nedan).

## Förenings- och kaskoförsäkring

Marsh erbjuder även föreningsförsäkring och kaskoförsäkring som vi får se hur vi ställer oss till. Vår nuvarande föreningsförsäkring hos Länsförsäkringar verkar billigare och den täcker dessutom modelljärnvägsloken. Vad gäller kaskoförsäkring ska vi kolla om vi till rimligt pris kan försäkra våra fordon mot främst glaskrossning och graffitimålning som ju är mest aktuellt. När vi ställde den frågan till Länsförsäkringar gick de närmast och gömde sig!

Den andra frågan som var uppe var ett nytt avtal med Banverket som JHRF jobbat mycket på. Man har gjort om texten en hel del i form av förenklingar i jämförelse med vad kommersiella trafikföretag har i sina avtal. Personligen tycker jag det är bra att vi får förenklade regler med tanke på den tunna administration vi som museiföreningar har, i synnerhet KMJ. Morrgan Claesson från BJs anser dock att museiföreningarna borde ha samma avtal som övriga trafikföretag för att inte bli behandlade som ett B-lag på järnvägsområdet. I mitt tycke är det acceptabelt att KMJ till och med tillhör C-laget med tanke på våra resurser, men det kan man ju ha olika åsikter om.

## Samla in föreskrifter

Det diskuterades om vi inom JHRF regi skulle försöka få fram gemensamma trafikföreskrifter för Veterantågsföreningar (VTF). I vårt fall skulle det inte bli så svårt. Vi tar bara bort B från VTBF så har vi VTF! Nåväl, så var väl inte tanken utan en arbetsgrupp skulle samla befintliga föreskrifter från de föreningar som nu fått trafiktillstånd. (Stackars SÅS har ännu inte fått sitt beviljat!) En naturlig sammanhållande kraft skulle kunna vara Gary Hörnaeus från SKÅJ. Någon arbetsgrupp utsågs däremot inte under sittande möte som man kunde förvänta sig. JHRF styrelse motiverade detta med att tilltänkta kandidater som inte var närvarande måste tillfrågas först. Personligen tror jag också att man ville undvika att få Morrgan invald i denna arbetsgrupp. Jag anser dock att sådana uppdrag som att ingå i arbetsgrupper vore utmärkt för Morrgan, men jag tycker inte att han ska tillhöra JHRF styrelse.

Diverse i förväg antagna diskussioner om JHRF funktion och arbetsmetoder uteblev helt, delvis av tidsbrist. Trevligt var det också att vara på Järnvägsmuseum och äta i en restaurangvagn, även om man inte hann se något mera av museet. Ordförande Ralph Simonson ledde mötet på ett mycket förtjänstfullt sätt.

Per Krogh



# Veterantåg i Bergslagen

Vårt samarbetsorgan Trafikförvaltningen Veterantåg i Bergslagen, förkortat VTB, har nu äntligen hållit årets kombinerade årsmöte, styrelsemöte och ledningsgruppsmöte. Det är ju tillsammans med föreningarna Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs Järnväg (JÅÅJ) och Nora Bergslags VeteranJärnväg (NBVJ) som vi har vårt egna trafikstillstånd för trafik på statens spåransläggningar.

## **Följande mycket kompetenta ledningsgrupp valdes:**

Trafikchef: Mikael Hanberg, tågklarerare Kopparberg  
Maskinchef: Thomas Halvorsson, omformartekniker Åmål  
Personal-/Utbildningschef: Göran Sohlberg, lokförare Liljedal

## **Följande fantastiskt kompetenta säkerhetskommitté valdes:**

Säkerhetschef: Ulf Bergman, tågklarerare Örebro  
Ledamot: Martin Forsaeus, järnvägssalltiallo Kristinehamn  
Ledamot: Roger Lundberg, lokförare Västerås

## **Följande inte fullt så kompetenta styrelse valdes:**

Ordförande: Kurt Jacobsson, Karlskoga  
Sekreterare: Per Krogh, Karlstad  
Kassör: Carsten Aaby-Sörensen, Åmål  
Ledamot: Ing-Marie Bågenholm, Karlskoga  
Ledamot: Dan Carlsson, Kil  
Ledamot: Jack Hammarström, Svanskog

Nu gäller det att få de administrativa rutinerna att fungera. Själva trafikarbetet har fungerat bra redan under detta år. Undantaget är mest att det är svårt för anställd SJ-personal att förstå att de måste vara formellt godkända som trafikpersonal även inom VTB. Det krävs vissa handlingar som godkända säo-prov och läkarintyg registrerade hos VTB. Detta är ju en skillnad mot när vi körde på SJ trafikstillstånd.

## **Förbättra rutinerna**

Vidare bör vi förbättra rutinerna för ordergivning, postgång för trafikmeddelanden och hanteringen av våra egna trafikföreskrifter.

Vad gäller administrationen måste vi få till rutinen att trafikchefen kvartalsvis rapporterar in körda bruttotonkilometer till Banverket som sedan fakturerar oss kvartalsvis. Vi måste också få till att respektive förenings resechef beräknar bedömd banverkskostnad och meddelar respektive kassör efter varje resa så att denne kan betala in beloppet till VTB kassör.

Dessutom måste ju detaljrapportering ske av exakta fordon och vikter till VTB trafikchef. När så fakturan från banverket kommer ska detta belopp finnas inne i VTB:s kassa. Lite mer rutiner runt postgång och arkivering behövs också. NBVJ kansli i Nora ska också utgöra VTB kansli.

För administrativa kostnader ska varje förening betala en avgift som beräknas uppgå till högst 1000 kronor per förening och år.

Årsmöte år 2000 planeras till den 19/2 i Svanskog.

**Per Krogh**

## **Säkerhetsutbildning för VTB-personal**

På VTB årsmöte diskuterade vi vilken typ av utbildning som var viktigast just nu. Vi kom då fram till att vi måste ha "att vistas på bangård" och "elskyddsföreskrifter".

Nu har vi ingen sådan skraddarsydd utbildning klar, men jag skall under vintern lägga fram ett förslag till en sådan till Järnvägsinspektionen. Om allt går i lås skall den vara klar till februari - mars år 2000. Då kan vi köra utbildningen under våren, så är vi klara till säsongen 2000.

Den första biten klarar vi av själva men vi måste

få hjälp med elbiten. Jag har redan varit i kontakt med Banverket (läs Christer Andersson), som har lovat att ställa upp.

Kursen kommer att vara på en dag (sex lektionstimmar á 45 min ) givetvis med kafferast. Alla som kommer att hjälpa till med tågtrafik, säkerhetstjänst eller annat, måste ha denna kurs. Även ni som bara skall hjälpa till med disken. Jag kommer med ytterligare information längre fram.

**Göran Sohlberg Utb. ansvarig**

# Protokollutdrag

## Utdrag ur protokoll fört vid KMJ/Värmlandståg styrelsemöte 1999-10-06.

Närvarande: Dan C, Jan O, Per K, Martin A och Markus B. Gunnar A åhörare.

### §3 Föregående mötes protokoll

§4 Nya medlemmar var Lennart Lindeström och Egon Hörbäck

§7 Vagn med dåligt tak var den G-vagn med ångloksdelar

§9 Höstmöte hos Intentia i Expositionshuset.

### §4 Medlemsärenden

En ny medlem blev resultatet av Kulturhusens Dag i Kil

### §5 Ekonomi

I kassan finns f.n. 122 kkr.

Dessa fördelades på följande sätt:

ångloksfond 42 kkr (varav 15 kkr för A 95 bet år 2000), elloksfond 10 kkr och kassa 70 kkr.

Kända inkomster:

V Ämtervik resan för Värmlandstrafik styrelse 25 kkr.

Kända utgifter:

till Nässjö föreningen 1 kkr för lån av trafiktillstånd, diverse materiel till Du2 349 8 kkr och försäkringsavgift till JHRF.

### §7 Fordon

### §8 Spår

Kontaktledningen på scanspåret måste jordas för att möjliggöra takarbeten under godkända förhållanden.

### §9 Trafiksäkerhet

Grundkurs för vistelse i spårområde samt elsäkerhetskurs bör genomföras i Kil. (Mer om detta på vagn 5. Reds amn). Vi skall ha orange väst/jacka vid vistelse i spårområde. VTB märkning!

Urban L har lämnat incidentrapport efter urspårningen i Khn.

### §11 Resor

Ny körning i samarbete med Freja 99-10-20.

Resenärer denna gång Värmlandstrafik styrelse.

Fordon: A 95 + DFo6 + RCo1 + Ao + Bo5b.

Åker med oss V Ämtervik - Sunne - Kil - Karlstad.

Transport Kil - V Ämtervik och Karlstad - Kil.

Man åter i RCo1 varför lång gångtid önskas. En tim uppehåll i Kil inplanerat, tåget ställs på värme den tiden.

En fråga om att köra av JÅÅJ lånad Y7 del av sträckan diskuterades och avvisades.

En trolig körning Kil - Sunne - Torsby - Lysvik - Kil 99-10-23 diskuterades. A 95 + DFo6 + RCo1 + Ao.

Julbordsresor till Grythyttan från Karlstad 99-12-04 och 12-18 föreslagna av Lennart Ö. Prisförslag: 25 kkr med inhyrd Rc. Kan vi köra med egen Du blir vinsten högre.

Julbordsresa för KMJ/Värmlandståg 99-12-11.

Rundtur i Bergslagen diskuterades. Följande resplan nämndes Kil - Ställdalen - Ludvika - Snyten - Ängelsberg - Ramnäs - Kolbäck - Eskilstuna - Örebro via Käglan - Laxå - Kil. Här återstår en del planering. Lånad Rc villkor för denna långa tur.

NJK Solör-Odal körningen 2000-06-13.

Mötet med normmännen hålls vid lämplig tidpunkt.

### §13 Modelljärnvägen

Mikael L återinträder som MJ chef. Besöksfrekvensen har fallit senaste perioden.

### §14 Medlemsarrangemang

Antalet storkörningar har reducerats till två per säsong.

|                              |       |     |
|------------------------------|-------|-----|
| Hjulmarknad                  | 12-04 | GB? |
| Julbordsresa                 | 12-11 | DC  |
| Storkörning/lilla jul-bordet | 12-12 | DC  |

### §19 Nästa möte

Onsdagen den 10/11 1999 kl 18.00 i TÅGAB lokalen, Kristinehamn.

# Nytt från maskinavdelningen

## Lok

### SWB A 95

Under våren gjordes A 95 klar för kallbesiktning och ångprov. Båda proven blev godkända.

I samband med ångprovet gjordes en provtur med ensamt lok till Högboda och åter, inga anmärkningar. Vidare besiktigades trycktankarna, även de med godkänt resultat. Under våren och hösten renoverades belysningen, så nu har vi väl uppmärkta strömbrytare och ny belysning i hytten.

När nu A 95 efter tre års arbeten (ej kontinuerligt!) åter är driftduglig kunde två resor genomföras. Den första den 26/8, en lagom lång tur upp till Sunne, sen ner till Karlstad och så hem till Kil igen. Sammansättning: A 95 + DFo6 2923 + RCo1 3083 + Ao 102 + Bo5b 3294. Resenärerna steg på i Västra Ämtervik efter rundgången i Sunne och medföljde tåget till Karlstad. Den andra körningen ägde rum den 20/10, gick samma tur och med samma sammansättning, men denna gång steg man på i V Ämtervik, åkte med till Sunne och åkte sedan tillbaka ner till Karlstad. Den gången stod vi en timme i Kil för att förlänga restiden lite och värma tåget.

Båda körningarna gick bra, inga större problem utom att belysningen på eldarens vattenståndsglas inte fungerade och att eldstadsringen lossnade och föll in i fyren. Båda händelserna skedde den 26/8 och åtgärdades till nästa körning. På natten den 26/8 regnade det intensivt när vi kom tillbaka till Kil och skulle växla undan tåget. Det var inte helt lustigt!

Det måste även nämnas att många ställde upp på dessa körningar vilket gjorde att allt fungerade mycket bra och inga behövde slita ut sig. Jättebra!!

Efter den 20/10 har loket ställts av för vintern. Arbetspärmen innehåller en del åtgärder, men inga av mer allvarlig natur.

Arbete på A 95 sker huvudsakligen tisdag/lördag. Kontakta undertecknad på 054-830356 för närmare besked om vilka dagar som är aktuella.

**Jan Olsson**

### Projekt Du2 349

Arbetet med loket har sedan förra numret knallat på riktigt bra. B-hytten har nu hux flux gjorts klar så när på lite småfix. Flänssmörjningen har återmonterats. En

hel del av översyningsprogrammet har åtgärdats. Återstår gör bl. a. montera renoverade fönster till maskinrummet, lacka fönsterramar på resten av loket, återstående punkter på översyn 4 programmet och en provtur. Hinner vi färdigt detta och provturen går bra, så kan vi använda loket till julbordsresorna till Grythyttan i december. Om inte, så får vi hyra Rc-lok.

**Fredrik Bergman**

### SJ Zsh 102

utgick 1999-09-05 från verkstaden i Kristinehamn efter årlig översyn och kompletterande arbeten. En diger arbetslista har stått till grund för arbetena, av vilka kan nämnas följande: Hytten har skrapats och målats invändigt, likaså har hela loket slipats och sprutmålats med hjälp av personal från Tågabs verkstad. Lokets luftsystem är ombyggt, och istället för att som tidigare ha en stor huvudluftbehållare är loket numera utrustat med två små tankar. Detta medför att en uppstart med tillhörande luftladdning numera går väldigt snabbt. Alla bromsslangar och kranar har bytts för att förebygga läckor.

**Markus Blidh**

## Vagnar

### SDJ Co8d 233

står f.n. i lokstallet i Kristinehamn och är under storrenovering. Efter flera klotterattacker och årtal i solstrålarnas våld är vagnen inte direkt någon fröjd för ögat. Korgen och taket har nu gått över, och samtliga rosthål har svetats igen, och nitförbanden har körts över med nålhacka så att färgflagorna sprutade åt alla håll. Korgsidorna har också slipats för att få bra fäste för färgen. Så småningom kommer vagnen att målas, och taket kommer att målas med silverfärg à la Co14 2864. Ett annat arbete som har utförts är översyn av värmesystemet, och efter reparation fungerar det numera utmärkt! Eftersom det läckte in vatten vid några av takventilerna har samtliga ventiler plockats ner, skrapats, målats och satts upp igen med ordentligt med tätningsmassa, så förhoppningsvis ska det vara tätt nu. Andra arbeten som gjorts är de vanliga underhållsjobben; buffertbyte, utbyte av bromsslangar och kranar, översyn och uppsmörjning av bromscylindern m.m.

**Markus Blidh**

# Sommarens och höstens resor

## Tranåsresa nr 1 990730-990731

För min del började resan redan på fredagskvällen, då TMY 101 skulle avgå från Kristinehamn för att vara avgångsberedd på lördag morgon. Sedan förare Lavén tankat upp 1800 liter diesel var det avgångsdags för tjt 32121. I strålände sol passerades Karlstad, där ett långt tåg med uppemot 15 sextiotalsvagnar stod över spår 1. Det var tjänstetåg från Norge med uthyrda vagnar som skulle på service. Framme i Kil växlades loket ner till Scanspåret för att dra fram tåget. När till sist alla vagnarna stod på bangården hade det hunnit bli mörkt och klockan närmade sig 22.

Efter att ha stärkt oss med pizza i SJs överliggningslokaler begav vi oss till postvagnen för att övernatta. Vi hade nu fått sällskap av förare Bengt-Åke Karlsson, som skulle hjälpa oss med resandet nästa dag. Tidigt tidigt tidigt (ur underteknads synvinkel) nästa morgon, d.v.s. före klockan sex (och detta på en lördag!!!) var det dags att gå upp. Efter uppstart av lok och fournering av restaurangvagnen kunde vi lämna Kil strax före halv sju som tjänstetåg 32133 mot Arvika.

Efter rundgång i Arvika intogs frukost i postvagnen, och en halvtimme före avgång började de första scouterna dyka upp på stationsområdet. Med en mullrande TMY i täten kunde vi sedan lämna Arvika vid kvart i åtta. Ju mer tiden gick, desto mer försenade blev vi. Tidtabellen var helt klart överoptimistiskt

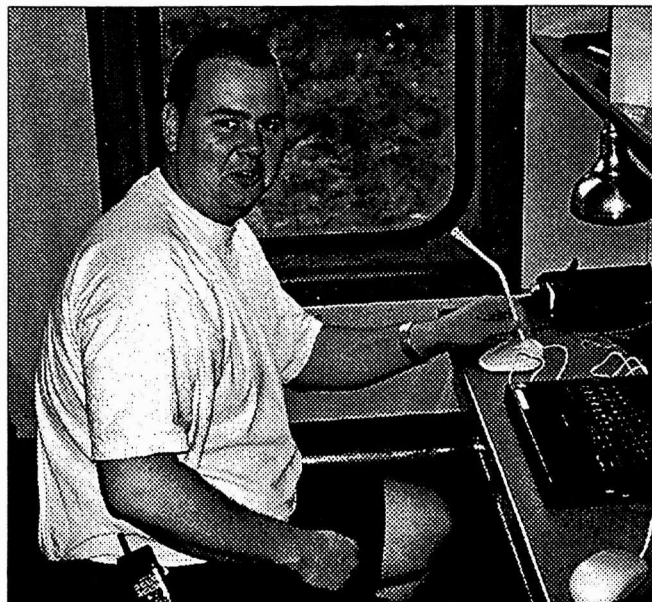


Foto: Markus Blihd

Dan Carlsson förbereder sig för lite databehandling i postvagnens tjänstekupé.

lagd, för vi tappade massor av tid på stationerna, och även lite på linjen. Uppehåll för påstigande gjordes i Fagerås, Kil, Karlstad och Degerfors. I Hallsberg gjordes ett icke tidtabellslagt uppehåll för byte av förare. Tbfh Lavén övergick till att vara förare Lavén, och förare Karlsson blev istället Tbfh Karlsson.

Bakom den härligt smattrande TMY:n bar det sedan av mot Tranås. Eftersom Tranås båda plattformsspår ligger vid tågspåren fanns där ingen möjlighet att stå någon längre tid, utan så fort scouterna hade gått av drog vi iväg mot Nässjö.

Vagnarna växlades ner på ett spår som kallades "Böljan", och som ibland användes som uppställningspår för Vättertågs X14-motorvagnar. På spåret intill stod ett av Banverkets nya diesellok, DLL 0906D parkerat. Under växlingen gjorde Datachef Blihd och hans assistent, Carlsson, de första primitiva försöken med ljudupptagningar, bland annat ljudet av buffertar som går ihop, bromsgnissel och



Foto: Markus Blihd

Avstigning för alla scouter i Tranås efter resan dit den sista juli.

mystisk kommentar från förare Lavén om "en svettig TMY". Efter att korv och mos intagits i en stekhet restaurangvagn kopplades postvagnen från de andra vagnarna, och med TMY 101 i spetsen drog vi tillbaka mot Värmland.

Avgången från Hallsberg hörde till de bättre, med endast TMY och postvagn och ganska mycket folk på perrongen var det en upplevelse att stå i "muppöppningen" och bakom den enorma GM-dieseln lämna Hallsberg snabbare än en skallad bäver. Framme i Kristinehamn ställdes postvagnen på ett spår mellan bangården och lokstallet, och TMY gick till stall.

**Markus Blidh**

### Tranåsresa nummer 2 990808

Resa nummer 2 började inte fullt så tidigt som den första. 07:40 lämnade TMY 101, dragande på postvagnen, Kristinehamn som tjt 32222. Förare var vår medlem Kjell Molander, och tbfh var ingen mindre än VTB Trafikchef Mikael Hanberg. Vädret ute var inget vidare, men lite frukost och tågvärme gjorde det ändå varmt och skönt i postvagnen.

Mellan Hallsberg och Nässjö regnade det lite, men när vi närmade oss Nässjö var det uppehåll, och några gånger tittade till och med solen fram. Loket och postvagnen kopplades till det övriga tågsättet, som hade klarat veckan i Nässjö utan skadegörelse. Efter vattenfyllning och annat växlandes tåget ner till spår 8, och drog till sig en och annan blick. Några spår längre bort stod Nässjö Jvm:s tåg uppställt, med Ra i tåten. Alla KMJ:are bjöds in till NJ:s R2 för en kopp kaffe och tilltugg. Mycket uppskattat av oss kaffesugna!

Nässjö's tåg skulle avgå mot Tranås före oss, för att hämta scouter som skulle till Stockholmsområdet och Gästrikland. Återigen intogs mat i restaurangvagnen, om jag inte minns fel var det även denna gång korv och mos. Så småningom avgick vi från Nässjö 13:40 i skepnad av tjänstetåg 30200.

Efter en tids uppehåll utanför Tranås kunde vi gå in till perrongen och våra resenärer kunde borda tåget. I väg bar det, och under hela resan var kommersen i restaurangvagnen god. Det

var först efter uppehållet i Kil som den började avta. Utbudet bestod av korv med bröd, dricka, kaffe och kaffebröd.

Till sist var vi framme i Arvika, och när samtliga scouter stigit av inleddes operation städning, vilken utfördes och var klar när vi närmade oss Fagerås.

Under uppehållet i Arvika passerade Järnvägs-museums extratåg från Hamar förbi. I tåten gick T44 275, och förutom en bunt äldre personvagnar medfördes också T41 204. MX 1001 och MZ 1401.

När sedan vi kom till Kil stod tåget där för att delas upp i två delar, och gissa om det blev uppståndelse bland de danska tågmupparna när en silvermålad TMY rullar in med nitade stålvagnar! Det var ordentligt med liv på Kils bangård den kvällen, med fyra GM-lok igång och Hg2 787 och 654 växlandes. Vid avgången från Kil med ensamt lok vinkade de danska mupparna glatt och med ackompanjemang av 567:ans alla 16 cylindrar kunde vi lämna Kils station bakom oss. Framme i Kristinehamn gick loket omedelbart ned till stall och ställdes upp intill stallväggen. Ännu en lyckad resa var över!

**Markus Blidh**

### WM-data 990826

I samarbete med ångbåtsföreningen Freja körde vi detta datum en tur Kil - Sunne - Karlstad - Kil, som en del i ett arrangemang. De resande hade först åkt veteranbuss mellan Karlstad och Fryksta, sedan fortsatt med båt till Västra Ämtervik där de hade ätit,



Foto: Markus Blidh

Scouter på väg hem i RCo1 3083.

och sedan tagit tåget tillbaka till Karlstad. Vi lämnade Kil med A95 och dess trygga ångstötår främst, för att gå raka vägen till Sunne. Tåget hade under eftermiddagen stått värmekopplat i Kil, eftersom ångvärmen inte är inkopplad/är obefintlig i våra vagnar var vi tvungna att värma upp tåget i förväg.

Vi ankom Sunne utan problem med en backgående A95, och rundgång samt vattentagning gjordes. Personalmat serverades i form av hamburgare med pommes frites från en lokal gourmetrestaurang. Vid halvnotiden på kvällen lämnade vi sedan Sunne och gick ner till Västra Ämtervik, där det gjordes uppehåll för påstigande. Stämningen i barvagnen var hög under den resterande delen av resan, och själv tillbringade jag tiden i barvagnens tjänstekupé. Efter ett längre uppehåll i Kil kunde vi avgå mot Karlstad, där de nöjda resenärerna steg av. När rundgången var avslutad åkte vi tillbaka till Kil, där A95:an växlade ner vagnarna på Scanspåret, och sedan gick till stall. Nu hade regnet börjat vräka ner, vilket fick till följd att den lyckade resan fick en blöt avslutning!

**Marcus Blidh**

### Oxhäljaresan 990904

Enligt traditionen brukar vi köra extratåg till Oxhäljemarknaden i Filipstad. 1999 var inget undantag, utan detta år körde Värmlandståg ett tågpar bestående av TMY 106, Co8d 219 och 223, Bo5b 3294, RCo1 3083 och DFo6 2923. TMY:n var inhyrd från Tågab och målad i det amerikanska bolaget Great Northern's färger efter att ha använts vid en filminspelning.

Efter att tåget hade växlats upp till Inlands-

banespåret var det genomgång i postvagnen, där dagens tbfh, Lars Yngström, talade om biljettpreiser och annat. 10:00 mullrade så TMY 106 igång med Urban Lavén bakom spakarna.

Det var ganska mycket folk med från Kristinehamn, och även i Nässundet steg det på många. Som vanligt var det stora mängder resenärer i Storfors, och när vi lämnade stationen var det i det närmaste fullsatt. När det sedan visade sig att det var många som skulle på även i Nykroppa blev det trångt i tåget, med många stående i korridorerna.

Till sist kunde vi rulla in på stationen i Filipstad, och folket välldes ut. Både Daglösen och Filipstad var extrabevakade för vår skull. Efter en sväng på marknaden med obligatoriskt kokosbollsinköp serverades i postvagnen mat, som bestod av makaroner och gratinerad falukorv. Lite drygt en halvtimme före avgång började det komma resenärer till tåget.

Som vanligt var det mindre folk som åkte med tillbaka, så när rst 11711 lämnade Filipstad 15:00 fanns det fortfarande platser kvar. Allteftersom blev det mer och mer plats i tåget, och till sist var vi framme i Kristinehamn igen.

Tågsättet ställdes upp på "sandspåret" utanför lokstallet, som nyligen hade avelektrifierats, och naturligtvis blev Värmlandståg först med att provåka det nydieselfierade spåret! Co8d 223 växladades in i spår 8 i lokstallet, men innan dess växladades Zsh 102 ut. 102:an var nyrenoverad och grann, medan 223 var i behov av renovering. Vid 19-tiden på kvällen var tåget urstädat och klart, allt var färdigväxlat och 1999 års Oxhäljatåg var avslutat!

**Markus Blidh**



Foto: Markus Blidh

Tågab TMY 106 i Great Northernmålning med Oxhälja tåget i Filipstad.

# Järnvägsspår i Berlin

Jag gillar tyska järnvägar, inte minst i gamla DDR och alla dess gamla ställverkshus. I Berlin får man en blandning av allt, där blandning av stor stad med järnvägshistoria, ett världskrig med sönderbombad stad, en mur som på ett otroligt sätt delat staden mitt itu och dess period av östmiljö och västmiljö i samma stad och nu åter sammanfogning i det nya Berlin. Detta ger många spår att finna på olika sätt och gör staden extra intressant för oss järnvägsintresserade.

Berlin fick, vid järnvägens uppkomst under 1800-talet, precis som de flesta andra storstäder, en station för varje bana som gick från staden i olika riktningar. Runt om i staden fanns runt 1880 tio stora stationer med tåg i varje riktning och vissa av dessa stationer låg egentligen väldigt nära varandra.

På ett tidigt stadium insåg man att dessa stationer och linjer måste byggas ihop med en cirkelbana vilken var färdig vid denna tid och som en dåtida sista komplettering så byggdes det som kom att kallas Stadtbahn, nämligen förbindelse-banan i öst-västlig riktning, korsande cirkelbanan i vad som fortfarande heter Ostkreuz och Westkreuz. De flesta banor gick annars ut i nordlig eller sydlig riktning.

## S-bahn fick ström

Så kom 1900-talet och med det en elektrifiering som kom igång rejält på 20-talet. Det var lokaltrafikens S-bahn som nu fick sin strömskena. I praktiken överensstämde S-banans sträckningar helt med fjärrtågens från de gamla stationerna ut från alla håll, cirkelbanan och Stadtbahn. Oftast består linjerna av 4 spår, dubbelspårig S-bahn och dubbelspårig oelektificerad normaltågsbana.

En sista S-banelinje som på flera sätt skiljde sig från övriga nätet tillkom i slutet av 30-talet. Det var Nordsüdbahn som förband Nord-bahnhof norrut med de båda stationerna Potsdamer Bf och Anhalter Bf söderut. Denna byggdes som en ren S-bana utan parallella fjärrtåg eller godståg och den byggdes i huvudsak i tunnel under centrum. Inget lätt bygge på den tiden och så skulle man under floden Spree också. Dessutom var det lite knixigt att ansluta först till Potsdamer och sedan göra en rejäl krok österut till närbelägna Anhalter för att sedan svänga söderut igen för att komma upp ur jorden vid Yorkstrasse.

Ironiskt nog fick denna bana en mycket kort tid för sitt ursprungliga syfte då de tre stationerna som den

främst band ihop, alla förstördes under kriget och aldrig kom att byggas upp till in tidigare stora betydelse igen. För detta sörjde ju också att den sovjetiska ockupationsmakten som spärrade in Väst-Berlin från 1951 så någon möjlighet till att åka fjärrtåg ut ur västra Berlin inte längre fanns och då försvann också behovet av alla huvudstationer inom västra delen av staden.

## Ny östlig ringbana

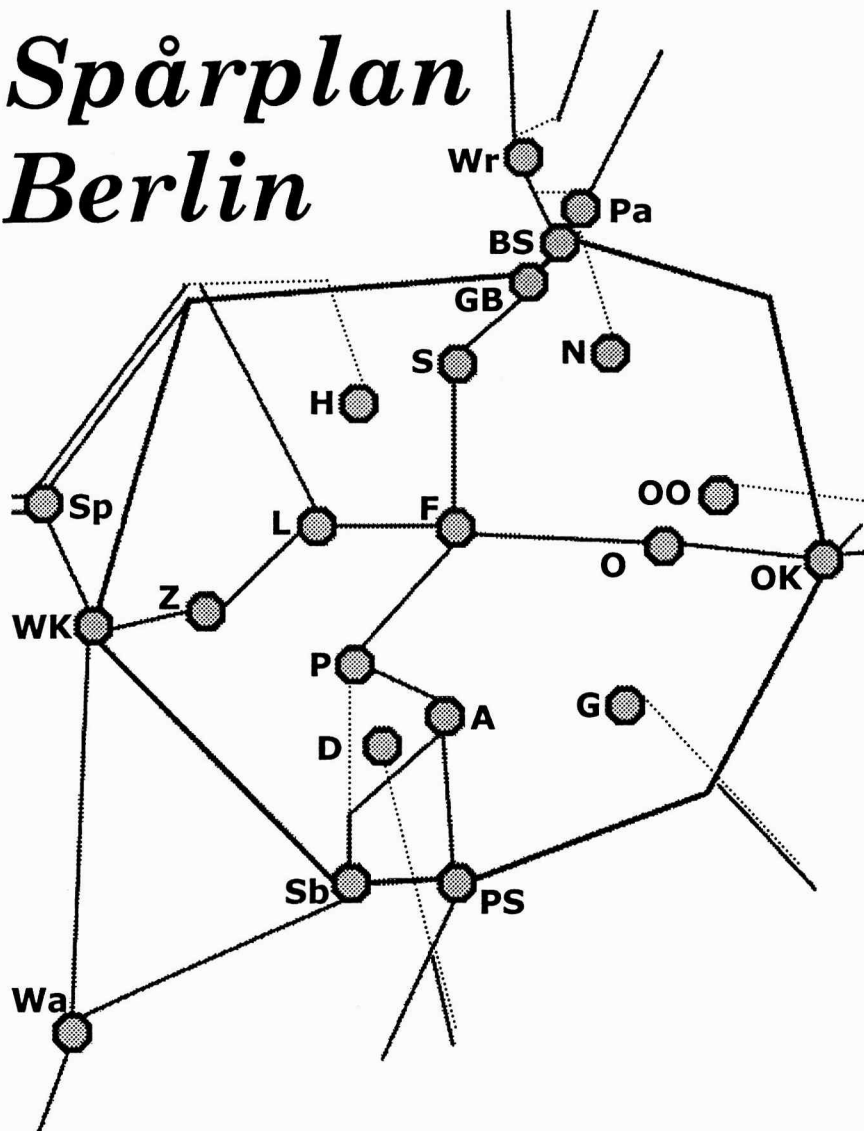
Av de tio ursprungliga stationerna med sina tio linjer återstod nu enbart Schlesischer Bahnhof som blev Ostbahnhof av betydelse för fjärrpersontrafik. Under de kommande åren kom så nästa stora nybyggnadsbehov för Östtyskarna, man måste ha en ny ringbana som i sin helhet gick utanför Västberlin då den gamla ju till större delen befann sig inne i västdelen. Alltså färdigställdes en stor yttre cirkel som ändå korsades av alla de banor som en gång utgått från centrum men som nu blev stumpar med en eller två stationer in mot centrum och så stopp för gräns. Den yttre cirkeln har nu Wustermark som västligt "kryss" och Biesdorfer Kreuz bortanför Lichtenberg som östligt.

Kommer man nu från Sverige mot Berlin med dagtåg så följer man gamla infartslinjen från Neustrelitz över Oranienburg mot Nordbahnhof fast vid yttre ringen blir det sväng höger för att följa den till den nya återuppyggda västliga infarten över Albrechtshof in mot Spandau. Strax söder om den finns infarten över Staaken men efter gränsernas stängning runt 1951 så var den stängd ända till 1967 då den blev en viktig, om än byråkratisk, infartsväg från Västtyskland. Enda infarten från väst under tiden emellan var Potsdam - Griebnitzsee (gränsgårdens) - Wannsee, förutom övergången mellan Väst- och Östberlin vid muren vid Friedrichstrasse. Den östliga svängen längs yttre ringlinjen och in via Ostbahnhof var länge den enda vägen tågen från Sverige gick.

## Lichtenberg

Tidvis gick tågen bara till Lichtenberg som under den östtyska tiden blev en mycket viktig station belägen i området mellan yttre och inre ringen, varför tågen kunde gå genomgående i alla riktningar där och sedan svänga vid antingen Ostkreuz eller Biesdorfer Kreuz i den riktning de ville. Ostbahnhof var mera en

# Spårplan Berlin



## Förklaring till den schematiska spårplanen över Berlin

Några stationer nämnda i texten och samtliga tio originalstationer i Berlin. Inritade banor främst inom inre cirkeln. Observera att banorna ibland är från olika tidsskeden.

- A = Anhalter Bahnhof
- BS = Bornholmer Strasse
- D = Dresdner Bahnhof
- F = Friedrichstrasse
- G = Görlitzer Bahnhof
- H = Hamburger Bahnhof
- GB = Gesundbrunnen
- L = Lehrter Bahnhof
- N = gamla Nordbahnhof, trafiken sedermera flyttad till Stettiner Bahnhof
- O = nuvarande Ostbahnhof, tidigare Schlesischer Bahnhof
- OK = Ostkreuz
- OO = gamla Ostbahnhof
- P = Potsdamer Bahnhof
- Pa = Pankow
- PS = Papestrasse
- S = Stettiner Bahnhof, från ca 1950 heter den Nordbahnhof
- Sb = Schöneberg
- Sp = Spandau
- Wa = Wannsee
- WK = Westkreuz
- Wr = Wilhelmsro
- Z = Zoologischer Garten

ändstation om än S-bana och fåtaliga Västberlintåg fortsatte mot Friedrichstrasse. Stadtbahn var och är det stora genomfartsstråket genom Berlin. Från väst kommer linjerna från såväl Wannsee som Spandau in till Westkreuz och vidare Stadtbahn till Zoologischer Garten - Friedrichstrasse - Ostbahnhof och från öst in via Ostkreuz mot Ostbahnhof och så vidare västerut i samma sträckning. Stadtbahn består nu av elektrifierat dubbelspår för fjärrtågen samt strömskenedubbelspår för S-banan. Nu kommer ICE-tåg och äldre S-banetåg i rik blandning på den tätt trafikerade och nu moderniserade sträckan.

Är man lite i utkanterna så är det mera av dåtid igen. Man blir först förundrad varför alla S-banelinjer från öst (ringen från Ostkreuz) svänger mot nordöst vid Bornholmer Strasse medan de från väst (Nordsüdbahn) svänger åt nordväst. Eftersom linjerna i princip går ihop här så kunde man väl ha switchat lite? Det är dock inte så konstigt eftersom muren gick

emellan de båda spårsystemen vid denna parallellsträcka och ännu har man inte byggt ihop dem. Följer man den östra linjen är man i princip på utfarten från gamla Stettiner Bahnhof med linjen mot Eberswalde - Greifswald som för övrigt tågen mot Sassnitz - Sverige lika ofta går som Neustrelitz-linjen.

I utkanten av stan ligger stationen Karow varifrån man kan åka ett äldre lokaltåg med diesellok och vagnar mot Basdorf med vidare utveckling åt två håll. Karow har standardspåren med dubbelspår för S-bahn och annat numera elektrifierat dubbelspår för fjärrtrafiken och en bangård. Tågen från Basdorf går in på S-banans spår och naturligtvis övervakas allt från ett gammaldags ställverkstorn. På väg mot Basdorf passeras en ren mötesstation (Schönwalde) bevakat av faktiskt endast ett ställverk.

Omedelbart söder om att mötesspåren går ihop viker ett annat spår av mot väster. Basdorf är detta lilla lokaltågsnäts huvudstation och här behövs naturligtvis

två bemannade ställverk. Här delar sig linjen ut i de två grenar ute på rena landet som detta lilla lokaltågssystem utgör. Ena linjen går till Wensickendorf vilket är en minimal by och där man faktiskt lagt ned även ställverket. Här delar sig linjen på nytt, men båda dessa spår verkar nu nedlagda. Tillbaka till spåret från Schönwalde. En titt på stadskartan säger att spåret faktiskt svänger ned långt in mot Berlin centrum för att sedan försvinna i vad som verkar tomma intet. En äldre karta ger svaret, det var förstas en mur i vägen en tid. En bit in i staden, Östberlin, vid stationen Blankenfelde började vad som då betecknades som en S-banelinje denna väg upp till Basdorf. Dessutom var det enda förbindelsen till vissa godsspår i Berlin eftersom den naturliga vägen via en förgrening från Nordbahnhofsfart utifrån vid Wilhelmsruh strax norr om Bornholmer Strasse, var avklippt av muren och korsningen med yttre ringen var planskild helt utan förbindelsespår emellan.

### Vårfest på järnvägmuseum nästa år

Aktuell tidtabell visar att man faktiskt nu kör museumståg på denna bana, utgående från Basdorf ned till Rosenthal i Berlin vilket är så långt man kommer innan före detta muren, under namnet Heidekrautbahn. Vi råkade vara i Basdorf några stycken i år på Kristi Himmelsfärds dag utan att se speciellt mycket liv där förutom att några personer i äldre uniformer växlade omkring ett äldre banarbetsfordon. Annat ska det bli vid Himmelfahrt 1/6 år 2000 då det redan i nya Kursbuch annonseras under tabell 12298 att det ska vara Frühlingsfest im Heidekrautbahnmuseum Basdorf denna dag!

De flesta S-banelinjerna i väst var ofrafikerade under 80-talet. Nu har däremot södra delen av cirkeln, från Västkreuz mot sydöst, återöppnats under namnet Südring. Här består banan standardmässigt av S-banedubbelspår och dubbelspårigt godsspår. Godsspåret har varit i trafik hela tiden för godstrafik inom Västberlin även om förstas spåret slutar vid muren, i detta fall vid Tretow.

Den återuppstadda Südring som nu också återansluter till såväl ringens fortsättning i öst som mot gamla utfarten från Görlitzer Bahnhof mot Grünau, är en modern S-bana. Det hindrar dock inte att varje station, och varje station har faktiskt också mer eller mindre bevarade äldre roliga stationshus, har en Aufsicht som förutom att ge högtalarutrop också på något sätt signalerar avgång via gula stolpar på perrongen. Annars finns flera äldre ställverkstorn längs södra ringen som verkar vara i bruk.

Man blir inte klok på om de används av S-bana eller den vanliga järnvägen, eller kanske både och.

Godstrafik har ju bedrivits längs denna sträcka hela tiden med flera godsbangårdar och enligt tyska systemet krävs förstas ett ställverkstorn så fort det finns minst en växel någonstans.

Byter man S-bana vid Schöneberg kommer man på ena grenen av Nordsüdbahn, den vars fjärrtågssträcka en gång gick till Potsdamer Bahnhof. Fortfarande parallella godstågsspår och ställverk fast spåren försvinner delvis in i en oändlig grönska, vilket tyder på att alla inte är i drift.

Även infarten mot gamla Anhalter Bahnhof, som korsar ringen vid Papestrasse, har parallella godstågsspår. Anhalter Güterbahnhof finns också kvar, liksom gamla lokstallarna men de utgör nu Berlins Verkehrsmuseum. Stora jättehallen Anhalter Bahnhof fanns faktiskt kvar som en jätteruin fram till 1959 men då revs allt utom den första lilla ingångsportalen som man lämnade kvar som ett minnesmärke. Denna står fortfarande kvar och kan tyckas ganska hög, men då ska man veta att själva hallen var mer än dubbelt så hög och av kolossalformat. En stor gräsplätt finns nu som en park där gamla banhallen fanns, medan stationens fortsättning med alla nu kraftigt övervuxna spår, finns kvar bakom ett staket med vad som blivit en tät och vildvuxen lövskog.

Fortsätter man Nordsüdbahn norrut så kommer man till Nordbahnhof vars spårssystem också delvis finns kvar men där enbart S-banan är i drift. Denna bangårdssträckning råkade ligga precis i gränsen varför muren här i princip gick längs med bangården. Några övervuxna spår kan skönjas längs S-banan norrut för att vid Gesundbrunnen korsa norra ringen med dess kvarvarande godsspår och trafik i likhet med södra ringsträckan. Dock är S-banan ännu inte återöppnad längs norra ringen. Fortsättningen norrut, alltså längs Nordbahnhofsfart norra utfart, kantas av godsspår, bangårdar och ställverk som man, om man åker på kvällen, definitivt kan se att de är bemannade.

### Spår ut i grönskan

Fortfarande med samma osäkerhet om det är S-banan och eller godstågsspåren man styr. Här har ju S-banan varit i trafik också hela tiden vilket sannolikhetsgör ett äldre säkerhetssystem. Vissa spår försvinner ju in i grönskan och tomma intet som vid Wilhelmsruh (se ovan). På tal om Grünau och ställverk så har man där, vilket utgör ett av alla korsen mellan nya yttre ringen och banan från centrum (Ostkreutz) ut till vida världen (Cottbus/Görlitz), så har östtyskarna byggt ett jättetorn som högt över landskapet styr alla de komplicerade spårförbindelser som utgör Grünauer Kreuz. I Tyskland ska en tågklarare alltid kunna se tågen och här har man byggt högt nog för att alla spår även långt

bort ska kunna ses och även för att kunna se över alla träden!

Under murperioden så gick tågen på Nordsüdbahn i sin tunnel under Östberlin utan att stanna vid någon station (de var väl igenbommade) utom Friedrichstrasse där Stadtbahn korsades och där det fanns en välkontrollerad väg att ta sig in i Östberlin.

Samma gällde för Stadtbahn där tågen i varje riktning vände vid Friedrichstrasse och där Västberlinare kunde passera alla kontroller och göra besök i Östberlin. Även två tunnelbanelinjer gick som spöktåg i tunnlar under Östberlin utan att stanna där som en del av västnätet.

Östberlin hade egentligen bara två tunnelbanelinjer medan Västberlin hade ett rikt nät som också byggdes ut hela tiden. U-bahn kallas det ju men det är lika mycket Ü-bahn, dvs überbahn. Berlins tunnelbana går minst lika mycket på uppbyggda broar ovanpå stadens gator som i underjorden. Även de underjordiska sträckorna följer i stort större gator och är enbart nedgrävda i dem, vilket förstås förenklat byggandet av

dem. Spårvagnar finns däremot numera bara i fd Östberlin, men där finns ett rikt utvecklat nät. Alla Västberlinska sträckor är borta. Det finns för övrigt också ett par särskilda spårvägsbolag som bildar egna snarast förortsbanor, åtkomliga från ett par stationer från S-banan mot Erkner. Egna spårvagnar har också staden Potsdam.

Avslutningsvis så byggs nu framtidens Berlinjárnväg. En ny Nordsüdbahn är under byggande som kommer att knyta ihop linjer från norr med linjer mot söder och korsa befintliga Stadtbahn vid nygamla Lehrter Bahnhof alldeles invid Berlins likaledes nygamla riksdagshus. Lehrter Bahnhof är tänkt att bli Berlins nya stora fjärrtågsstation med linjer i två plan (fyra stod det till och med i en tidningsartikel!). Det pågår också ett ihopbyggande av stadens alla avklippta linjer i alla riktningar så att man kan komma in mot centrum så rak väg som möjligt från alla håll och den yttre ringen förlorar därmed en del av sin betydelse, men blir nog kvar för godstrafiken.

Per Krogh

## Klarstad - Malmö Järnväg

Verksamheten har inte varit alltför intensiv den senaste tiden. Höljerud station är fortfarande under ombyggnad. Någon tidpunkt när den ska vara klar kan ej sättas av byggarna.

De flesta av de i våras stulna fordonen är återlämnade och skadereglering via vårt försäkringsbolag skall ske. Det blir i varje fall några tusen kronor att förnya lok- och vagnparken med.

Jan Olsson

Det går numera att köra direkt mellan Höljerud och TC genom den nya tunneln under Paradiset.

Det har under året varit dåligt med personal under storkörningarna och byggkvällarna. För att få full bemanning vore det bra om så många som möjligt kunde komma åtminstone vid storkörningarna.

Mikael Lundström

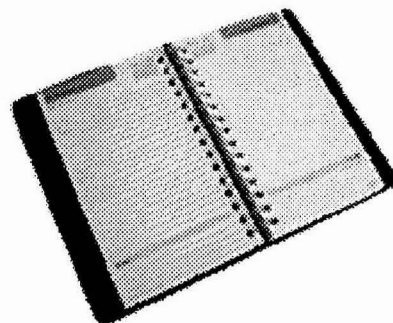
## Kalendern

|              |   |
|--------------|---|
| Torsdag 20/1 | SJK-möte. Medlemmarnas dag med egna bilder        |
| Lördag 22/1  | Trivselkväll hos Mikael Lundström, 054 - 83 68 40 |
| Lördag 19/2  | Trivselkväll                                      |
| Söndag 20/2  | Storkörning på modelljärnvägen                    |

Dessutom planeras ett ytterligare SJK-möte i månadsskiftet feb/mars av Peter Löf.

Traditionell vårresa under maj månad planeras av Martin Forsaeus.

Varje onsdag kl 18.30 januari - maj är det möte i modelljärnvägslokalen. Det kan vara stängt enstaka kvällar på grund av ledarbrist, vilket då anslås på dörren. Vid osäkerhet ring Per Krogh (054-85 47 36), Mikael Lundström (054-83 68 40) eller Jan Olsson (054-83 03 56) för att kontrollera just den kvällen.

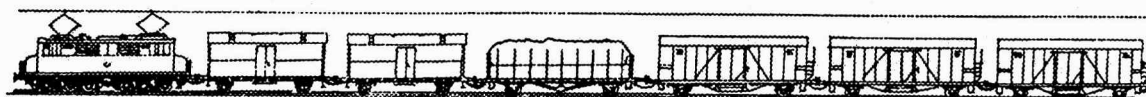


# Lösningen på förra kryzzet

|     |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |     |   |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|---|
| K   |   | T |   | V | O | S | S | L | O | H |   | O |   | S | 2/B |   |
| M   | U | P | P | A | R |   |   |   | L | Ö | V | S | O | P |     |   |
| J   | A |   | R | T | S |   | B |   | E |   |   |   |   | Å | G   |   |
|     |   | T |   | T | A |   | Å | H |   | A | M | P | E | R | E   |   |
|     | R | R |   | E |   | T | C |   |   | M | O | R | A |   |     |   |
|     | V | Å | N | N | A | C | K | A |   | P | T |   |   | K | S   |   |
|     |   |   |   | T | 2 |   | E |   | R |   | O |   |   | S | R   | R |
| N   | O | K |   | O |   | M | B |   | S |   | R |   | T | A | M   |   |
| O   | M | F | O | R | M | A | R | S | T | A | T | I | O | N |     |   |
| H   |   | J |   | N | A |   | O | M |   |   | R |   | C | V |     |   |
| A   | 4 |   | R |   | L |   | N | Å | L | H | A | C | K | A |     |   |
| B   |   | M | A | L | M | Å |   | L | E |   | L |   | H | G | 2   |   |
|     | O | L |   |   | O |   | K | A | N | A | L |   | O | N |     |   |
| B   |   |   |   |   | S |   | N | E |   | A |   | L |   | F |     |   |
|     | V | Å | R | M | L | A | N | D |   | B |   | T | M | Y |     |   |
| B/A | 3 |   | C | G |   | S | J |   | S | S | A | B |   | 7 | 7   |   |

Att vissa rutor innehåller två tecken med snedstreck emellan förklaras av att det finns två lösningar på dessa ord.

Markus Blidh



## Näst sist ...

Som tidigare nämnts i detta nummer av Timmertåget har undertecknad övertagit redaktörskapet fullt ut från och med detta nummer. Nästa nummer kommer dock på prov att göras av undertecknad och CDa Markus Blidh.

För att få bättre ordning på bidrag har vi tänkt att göra en lista på de vi har tänkt oss kan vara fasta skibenter med uppgift om att skriva om t.ex. KMJ, nyheter från maskinavdelningen, utlandsresor osv.

Listan kommer att skickas med e-post till berörda personer och vi önskar gärna kommentarer från de vi utsett för att justera listan så att den passar så gott det går. Så småningom skall det gå att skicka bidrag på e-post till mig eller Markus, men mer om detta i nästa nummer.

Observera nya adressen på vagn 2 till redaktionen för nästa nummer!

David Sohlberg

Nästa manusstopp 20 januari 2000!

# Slutsignalen



Foto: David Sohlberg

F.d. Åmål - Årjängs järnväg strax söder om Finntorp en iskall vinterdag 1998/99.

Redaktionen önskar alla  
läsare  
en god (h)jul  
och  
ett gott nytt år!