

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 26

Nummer 68 (2-2003)

oktober 2003



Foto: David Sohlberg

I samband med att DVVJ firade 75 år den 25 juli kördes bland annat ett antal ångtågsresor Mellerud - Bengtsfors - Mellerud. Här ses lokförare Bengt Prins i hytten på SJ E2 1122 under ett av uppehållen i Bengtsfors. Även Bengt fyller 75 år i år och från redaktionen kommer därför ett stort GRATTIS!



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD-MALMÖ JÄRNVÄG

TIMMERTÅGET

Timmertåget informerar om verksamheten inom Karlstads Modelljärnvägsklubb och Värmlandståg.

Utgivare Styrelsen för KMJ / Värmlandståg

Redaktör David Sohlberg

Redaktion David Sohlberg, 070 - 452 63 17
Markus Blidh, 0550 - 825 06

Adress Timmertåget
c/o David Sohlberg
Västerlånggatan 23 D
662 30 ÅMÅL

E-post david.sohlberg@telia.com
markus.blidh@ebox.tninet.se

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

Bidrag Redaktionen tar helst emot data- eller maskinskrivna bidrag.

Bildbidrag Skicka med en lapp där du anger var och när bilden är tagen. Ange också vem/ vilka/vad som är med på bilden.

Redaktionen tar helst emot vanliga papperskopior.

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

**Redaktionens ruta**

–Timmertåget 68! Äntligen! Det här numret skulle varit ute i mitten av juni men kom av några olika anledningar tyvärr inte att bli färdigt förrän nu i höst. Det är ju tänkt att Timmertåget ska komma ut anpassat efter kallelser och inbjudningar, men detta blir ibland rätt svårt om inte alla väntade bidrag kommer in som tänkt.

Tänkt är också att ge ut ett nytt nummer innan året är slut, men i så fall krävs en del bidrag. Men det borde ju ha hänt en del även i sommar/höst? Ett av mina krav (eller kanske snarare önskemål) när jag började med Timmertåget för några år sedan var att det skulle fungera bra/bättre med bidrag och manusstopp, men oftast känns det bara tjatigt när man gång på gång måste fråga och efterlysa bidrag för att få ihop tidningen.

Men, men... Man ska inte bara klaga. Ha en god höst så hörs vi förhoppningsvis innan året är slut. För intresserade bidragsgivare finns manusstoppet som vanligt angivet på näst sista sidan.

Redaktören

Innehåll

Kallelse till ordinarie höstmöte	Vagn 3
Rapport från VTBs årsmöte	Vagn 4
Kalendern	Vagn 5
Alingsåsresan	Vagn 6
Årets Sundsvallsresa och lite VTB . . .	Vagn 8
Något ordentligt att fundera på	Vagn 9
Nytt från maskinavdelningen	Vagn 10
Kort från vårmötet	Vagn 11
Slutsignalen	Vagn 12



Härmed kallas du till...

Karlstad Modelljärnvägsklubb/Värmlandståg ordinarie höstmöte 2003!

Tid: fredag 14 november, klockan 18.00

Plats: Intentia, Expositionshuset, Hamntorget, Karlstad

Dagordning :

1. Val av två justeringsmän
2. Upprättande av röstlängd
3. Fråga om mötet blivit behörigen utlyst
4. Val av ordförande för mötet
5. Val av sekreterare för mötet
6. Fastställande av dagordning
13. Fastställande av antalet styrelseledamöter
14. Fastställande av antalet styrelsesuppleanter
15. Val av föreningens ordförande
16. Val av kassör
17. Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter
18. Val av sektionsledningar
19. Val av valberedning
20. Val av revisor och revisorsuppleant
21. Fastställande av årsavgift
22. Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet
23. Medlemsmotioner
24. Övriga frågor

I anslutning till mötet diskuterar vi föreningens eventuella övertagande av Kils lokstall och våra kontakter med Kils kommun. Beroende på vilket alternativ som överenskomms kan det också bli aktuellt att bilda den (tillfälliga) Föreningen Kil Lokstall under kvällen

Kaffe serveras!

VÄLKOMNA!

Rapport från VTBs årsmöte



Foto: David Sohlberg

Artikelförfattaren själv "in action" på årsmötet.

Det var lite svårt för NBVJ representanter att finna Liljedahl, dels beroende på att jag skrivit fel namn på sundet vid Liljedahl i kallelsen och dels beroende på att ingen orkade gå ut till vägen och passa ankommande som jag utlovat i kallelsen. Självt blev jag 'kidnappad' av Jack Hammarström och kunde inte, men till slut fick jag rusa ut ändå. Mötet hade en mycket trevlig inramning hemma hos VTBs trafikchef Göran Sohlberg vars kulturskyddade hus också numera utgör VTB kansli. De tre mötena (två styrelse- och ett årsmöte) varade från 11.30 - 16.30 med flera inslag av kafferaster inklusive smörgåstårter.

VTB styrelse består fortsatt av samma antal personer som senaste tiden men med förändringen att Ronny Maarud utsågs till ny ordförande. Vi har redan kunna se lite större aktivitet från den nya ordföranden jämfört med de tidigare i VTB! Ledningsgruppen förändrades också något i och med att Markus Blidh övertog personalchefskapet från Martin Forsaeus. Martin blev säkerhetschef i stället för Mikael Hanberg, vilken dock är kvar i säkerhetskommittén. Där utgick i stället

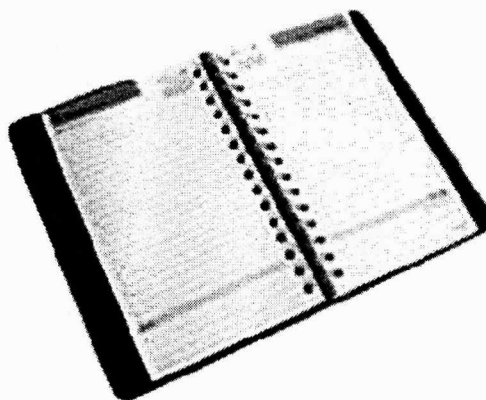
Urban Lavén, man han har nog aldrig vetat om att han satt där i fjol heller!

Den gemensamma trafikförsäkringen gjordes ju om från 1/11 2002 så att nu har alla JHRF-föreningar (och BJs) en kollektiv försäkring via JHRF igen. I och med detta gjordes en slutreglering av alla mellanhavanden mellan föreningarna under den förra försäkringens gång. Mötet godkände mitt förslag till slutfördelning även om ingen annan verkade hänga med på hur jag räknat! Nu återstår bara att göra de rent ekonomiska överflyttningarna av pengar under kassör Carsten Aaby-Sörensens ledning.

Bland de övriga frågorna som diskuterades var utökningen av trafikeringsområdet till att omfatta hela Sverige. Nu har alla tre föreningarna anpassat stadgarna till detta så det bör vara möjligt att genomföra. Detta är också synnerligen önskvärt inte minst för KMJ.

Per Krogh, VTB sekreterare

Kalendern



Redaktör: Per Krogh

Oktober

25 (lördag) JHRF möte i Västervik. Lars-Ronny är vår skånsk-norska delegation!

26 (söndag) JHRF-mötet fortsätter med smalspår och möte i Ankarsrum

November

8 (lördag) Besök hos Nisse P i Göteborg

9 (söndag) Kvar i Göteborg

14 (fredag) KMJ/Värmlandstågs ordinarie höstmöte i Karlstad

15 (lördag) KMJ trivselkväll hos Lars Nilsson

22 (lördag) SJK klubbmästarträff i Örebro. Någon hugad spekulant på posten som ny klubbmästare får gärna delta.

December

6 (lördag) Hjulmarknad i Stockholm ute på Djurgården, troligen följt av besök i ställverket i Sollentuna för mat, öl och Ove Norstens bildvisning (cirka 15.30 - 18.30), följt av trivselkväll hos Göran B med Japan, Slovakien och Österrrike tillsammans, inklusive Göran själv, har somnat! (Akta trappan!!)

7 (söndag) Kvar i Stockholm för att under kvällen åka hem via Västerås med bokad plats i Orientexpressens restaurangvagn.

13 (lördag) KMJ/Värmlandståg Julbordsresa. Förhoppningsvis med Du2. Kanske till Örebro.

Alingsåsresan

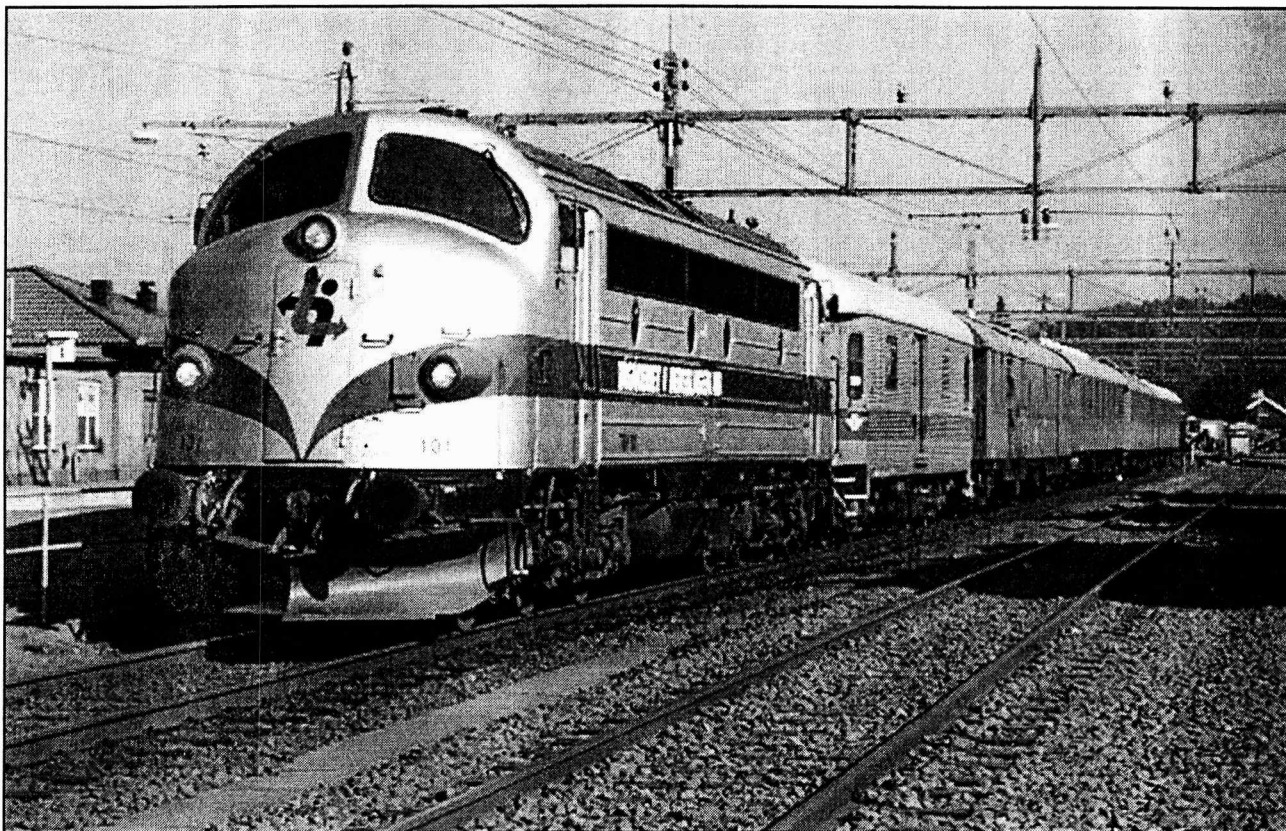


Foto Dan Carlsson

Med TMY 101 i täten väntar tåg 24261 på avgång mot Mariefholm och uppställning hos BJs.

Den 28 mars var det äntligen dags för årets första resa för Värmlandståg. Uppdraget bestod i att köra handbollsungdomar från Skåre till "Potatiscupen" i Alingsås. Vid tiotiden på morgonen var det dags för avfärd från spår 1 i Kil, där tåget hade stått över natten. Tågab TMY 101 stod för dragkraften, och tåget bestod av tågvarmevagnen S17 55216 (inlånad från Järnvägsmuseum i Gävle), DFo6 2923, Co14 2864, Co8 35 samt Co8d 219.

Upp och iväg!

I strålande solsken nådde vi några minuter senare Skåre, där planen vid stationen var full av förväntansfulla resenärer. Även tidningen hade slutit upp, det är ju inte var dag som det stannar persontåg i Skåre och tar upp resande! Bagaget lastades in i 2923, och något försenade kunde vi komma iväg mot Laxå - Alingsås. Efter ett kortare uppehåll i Karlstad för

påstigande personal gick vi så direkt till Alingsås. Lunch i form av Chili con Carne serverades någonstans i Västergötland, och allt flöt på fint. Framme i Alingsås kom vi in på spår 3, och såväl bagage som resande lastades ur för fortsatt resa med buss. Inte heller KMJ-patrullen stannade på stationen, eftersom vi fortsatte längs Västra Stambanan till Sävenäs, där vi efter färd på triangelspår så småningom hamnade på Mariefholm. Här mötte BJs upp, och vi kunde backa in hela tåget på Bergslagerernas Jernvägssällskaps område. Allt gick mycket smidigt! Efter en snabb genomgång av tåget, värmekoppling och avställning av loket var vi färdiga för dagen. Eftermiddagen tillbringades i tåget med lite allmän förströelse, men framåt kvällen drog vi upp till Redbergsplatsen och intog ett mål kinamat. Därefter tillbaka till tåget igen och en stunds öldrickande och bildvisning innan det var läggdags.

En dag på stan

Efter uppvaknande och frukostintag på lördagen begav sig några (varav jag var en) till lokstationen på Sävenäs, medan några for in till centrum för en shoppingrunda. Helguppställda Rc-lok och några T44:or beskådades, och på hemvägen passade vi på att besöka den suspekta affären "Noaks Lager" (eller vad den nu hette, det var något med Noak i alla fall). Det såg som det tidigare hade använts som garage, men nu hade man istället stuvat in livsmedel med garanterat osvenskt ursprung som man sålde till otroligt låga priser. Chips vågade vi oss på att köpa, och Direktör Lundström provade dessutom juice med den ovanliga kombinationen banan och jordgubb, något som åtminstone inte luktade gott. Efter en tids slappande i postvagnen drog vi på eftermiddagen igång med något nyttigt; underhållsarbete på sovvagnen. Några av oss drog igång med skrapning och spackling av framförallt vestibulerna, och några gav sig på den defekta varmvattenberedaren. Framåt kvällen började vi bli hungriga, och vi hade dessutom fått isär beredaren och spacklet höll på att torka, så det fanns inte så mycket att göra. Även denna kväll for vi till Redbergsplatsen, fast denna gång besöktes en pub med engelsktalande personal. Maten smakade mycket bra, och stärkte av den och några öl gick vi åter till tåget.

Hemresan

På söndagsförmiddagen återupptogs arbetet från lördagen, med slipning av spacklet och grundmålning. Vi städade även ur tåget ordenligt inför hemresan. På eftermiddagen var det dags att lämna Västkusten för den här gången, och vi tog adjö av Marieholm och for tillbaka samma väg som vi kommit. I Alingsås gick vi in på spår fyra, som saknade plattform, för att vänta på att handbollspelarna skulle komma. Lite senare dök även de upp, och vi växlade över oss till spår tre, och bagage och resenärer kunde åter borda tåget. Vid 18.30-tiden var vi klara för avgång, och resan tillbaka norrut började. Även denna avlöpte lyckligt, och för min egen del slutade den ganska tidigt i Kristinehamn, eftersom jag passade på att gå av vid mötet med Storabox-tåget.

Markus Blidh

Foto Dan Carlsson

På säkert avstånd från spåret stod resenärerna i Skåre och väntade på tåget. Det är inte var dag som resandetåg gör uppehåll för påstigande i Skåre!

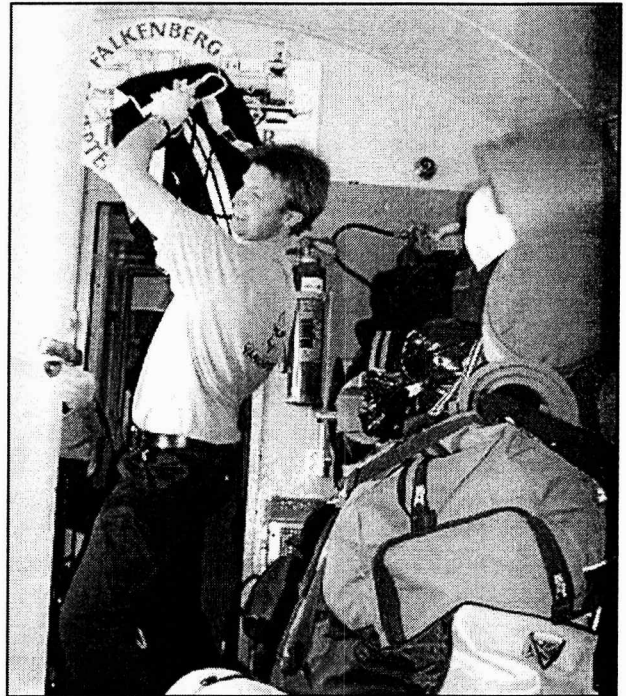


Foto Dan Carlsson

Artikelförfattaren sysselsatt med bagageutlastning.



Årets Sundsvallsresa

Även detta år kom vi iväg på en utflykt till Sundsvall. Upplägget var det vanliga; Tågab körde med inhyrda vagnar från Värmlandståg för handbollsföreningarna i Kristinehamn och Storfors. Sammansättningen var TMY 103, S17 55216, Co8 35, Co8d 219, Co14 2864 samt DFo6 2923, alltså samma vagnar som några veckor tidigare gjort en utflykt till Alingsås och Göteborg. Något höjdarväder var det inte tal om, utan snöblask och skit, usch!

Under uppresan intogs traditionsenligt soppa och bröd, naturligtvis nersköljt med lite pilsner. I år åkte vi via Ostkustbanan upp, något vi inte gjort tidigare. Framme i Sundsvall togs vi in på spår 1, där vi fick stå hela helgen, även detta helt traditionsenligt. Kvällsmat på MAX hamburgerrestaurang efterföljdes av filmvisning i postvagnen före läggdags.

På lördagen var vi delade i två grupper; en grupp (vilken jag själv tillhörde) som for i bil till Örnköldsvik för att hälsa på hos föreningen Primus Motor, och en grupp som stannade kvar i Sundsvall, bland annat för att måla i sovvagnen. Vädret var verkligen inte med oss som åkte norrut till en början, snöblasket vräkte ner och vi hamnade bakom två plogbilar. Så småningom lättade det dock upp, och vädret blev riktigt okej.

Besöket i Örnköldsvik började med en rundvandring på stationen, där det rivningshotade lokstallet besöktes, och den övriga bangården dokumenterades. När Botniabanan byggs kommer inte stationsområdet att bli sig likt, bland annat verkar det

som om lokstallet kommer att få stryka på foten. Därefter begav vi oss till ett garage i stadens utkanter för kaffedrickning och visning av föreningens veteranbussar. Nästa anhalt blev oljehamnen, där föreningens motorvagnar stod uppställda. Även spåren i oljehamnen riskerade att försvinna inom den närmaste tiden, så rälsbussarna kanske inte kunde stå kvar där så länge till.

Framåt eftermiddagen var det dags att bege sig söderut igen, och efter att på uppresan ha kört ifrån det dåliga vädret körde vi nu in i det. Efter middag bestående av pyttipanna som tillagats i postvagnen följde ännu en kväll med filmvisning.

Inte heller söndagen bjöd på något vackert väder, även om det hade klarnat upp lite, så någon gång på eftermiddagen kunde faktiskt solen anas. Förmiddagen ägnades åt lite muppande runt stationen, innan det började bli dags för avresa. Loket tankades och rundgång gjordes, eftersom vi även på sydgång skulle gå över OKB.

Eftersom vi skulle fram till Kristinehamn mitt i natten gick de flesta och lade sig tidigt, och vid tvåtiden på natten rullade vi in på stationen i Kristinehamn. Efter att ha lastat ur bagage ur postvagnen promenerade jag hem i natten för att återgå till drömmarnas värld, och ännu en resa till Sundsvall var genomförd!

Markus Blidh

VTB

Styrelsen vill ha synpunkter på, önskemål om och intresse för VTB styrelse, ledningsgrupp och säkerhetskommitté. Jag kan ta på mig att samla på dessa uppgifter. Vi måste besluta KMJs styrelseledamöter före VTBs styrelsemöte den 18 januari 2004. Lämpligen beslutar vi KMJs

delegater på styrelsemötet i december. Vi kan diskutera frågan om representation i flera sammanhang som till exempel JHRF under höstmötet.

Per Krogh

Något ordentligt att fundera på...

Var och rekade lite inför vårt Göteborgsbesök 8-9 november. Många nya spårvagnslinjer är det! Det vill säga nya linjenummer men även lite ny sträckning. Här kommer några mer eller mindre kluriga frågor som uppvärmning och förberedelse inför besöket...

De rätta svaren kommer i nästa nummer !

Orange linje har blivit häftig. Sightseeing runt hela stan med en stor del av nätet och med alla nya sträckor med. Den går faktiskt mellan nästan samma ändhållplatser som när jag bodde där 1977 men något längre ut på Hisingen och en kraftigt mycket längre väg emellan. Den östra ändhållplatsen är densamma som då. Den är idag förknippad med en känd KMJ:are:

Fråga 1: Vilken KMJ:are förknippas denna spårvagnsdestination med?

De flesta linjerna samsas ju på samma spår som andra linjer på större delen av sträckorna. Just denna orange har dock en enda hållplats där den är enda linje på just den sträckan.

Fråga 2: Vilken hållplats är orange linje ensam om?

Hållplatsen har namn efter en gata. Dock inte denna av Göteborgs huvudgator som spårvagnslinjen går på. Denna gata kan man associera till pengar och 1700-tal.

Fråga 3: Vad heter den gata i Göteborg på vilken ovan nämnda hållplats ligger?

Invid denna hållplats bodde en tidigare bekant till mig för länge sedan. Tyvärr omkom han senare på ett i och för sig ståndsmässigt sätt vad gäller Göteborg.

Fråga 4: Hur avled denne förre Göteborgsbo, född i Gumhöjden utanför Hagfors? Detta är en så omöjlig fråga så jag ger alternativ!! A. Han drunknade i Göta Älv. B. Han blev påkörd av en spårvagn på Avenyn. C. Som anställd på Torslandaverken fick han en splitter ny Volvo 244 över sig.

Vid samma hållplats kan man lämpligen byta till linje 85 som har samma sträckning uppför Fjällgatan som i alla tider. Där uppe i Masthugget bodde senare samma bekanting och därifrån kan man med fördel gå in mot Slottskogen och titta på utsikten över staden i höstkvällens stadsljus under de stora susande mörka träden. Det gör jag gärna om under

Göteborgsbesöket. Sedan tar vi samma buss ned igen och åker denna gång till den gamla ändhållplatsen som ligger i centrum, men som ändå är en liten lugn plats med lite vatten och utsikt mot några av Göteborgs kända hus som Börshuset.

Fråga 5: Vad heter linje 85 gamla ändhållplats som bussen nu fortsätter förbi?

Om vi nu inte går av vid denna hållplats utan åker vidare till dagens ändhållplats kommer man till en stadsdel i Göteborg som enligt historien orsakat mycket problem på motorvägen E6 från norr när norrmän läst skylten med stadsdelens namn följt av avståndsuppgift.

Fråga 6: Vilken är linje 85 nya ändhållplats?

Åter till den gamla ändhållplatsen nere i centrum. Förbi den går också några spårvagnslinjer men de har ej längre hållplats vid platsen. Det var en gammal omläggning på 70-talet som berörde såväl denna som en känd plats i närheten med nästan samma namn och som numera har spårvagn inklusive hållplats med samma namn. Denna hållplats har också samma namn som ett tidigare radioprogram på 80-talet. Detta program gick söndagskvällar och hade som programledare en av 70-talets vänstertids mest kända programledare. Ungdomsredaktionen i Göteborg, som denna programledare då tillhörde, var mest vänster av allihop. Denne programledare har nu bytt till att vara ordförande i en idrottsklubb i Göteborg som just i år blev svenska mästare.

Fråga 7: I vilken idrott blev den klubb svenska mästare där denne förre radioman nu är ordförande? Vi kanske ska ta alternativ igen. Lite fler nu. A. Fotboll. B. Ishockey. C. Hästhoppning. D. Speedway E. Cykel eller F. Handboll.

De var för övrigt minst tre i denna nämnda ungdomsredaktion som jag kommer ihåg. En var också musiker och arrangerar nu Brännö Visfestival dit biljetter kan köpas i Brännö Handel eller på gamla Pustervik, också känt sedan min Göteborgstid. Den tredje kan man nu se på måndagskvällarna i TV, men det är ingen som tänker på att han är med utan det är HON som alla har koll på.

Fråga 8: Vad heter hon som kamperar ihop med den tredje av de gamla radioprogramledarna i förnamn?

Per Krogh

Nytt från Maskinavdelningen

Du2 349

Lokets lager med tillhörande boggie har nu transporterats till Kristinehamn. Där har grabbarna Martin Forsaeus och Tomas Halvorsson skavt in lagren. Så nu ska det bara till nya smörjdynor och sen är det bara smacka ihop loket och så ska vi se hur provkörningen blir. Bra får man hoppas... men det har man trott förr!

Fredrik Bergman

Du2 349 69 år!

Visste ni att 349 levererades till Statens Järnvägar den 22 november 1934? Från början var det dock frågan om SJ Dg 349. Bokstaven "g" i lokets littera betecknade att loket var utväxlat för godstågstjänst. Loket gick sedan som Dg fram till 1958, då motorena byttes ut mot nya av typen ASEA KJC 137. Vid ombyggnaden ändrades också utväxlingen, vilket gjorde att loket fick littera Du, där "u" står för universal, vilket betydde att loket var lämpat för både snälltåg och godståg. 1971 var det återigen dags för ett nytt littera, nämligen Du2, eftersom loket byggdes om och försågs med multipelkörningsutrustning.

Loket i trafik fram till den 31 maj 1987 och såldes samma dag till Värmlandståg. Dagen efter slopades loket ur SJs dataregister och dess karriär hos Statens Järnvägar var över.

David Sohlberg

B 1143

Inför den hotande utflyttningen från lokstallet i Kil har loket plockats ihop så att det kan flyttas. Överhettarna har lagts in i pannan, regulatorm provisoriskt monterad, domlocket är satt på plats och fäst med två bultar, domhatten är satt på plats liksom sotskåpsfronten. Alla lösa delar utom lyktor har lagts in i hytten. Tenderlyktorna skall tas ner och förvaras tillsammans med övriga lyktor på lämpligt ställe. Tändved, hela valvstenar samt överhettaroljan har lagts i Gsh 31264, ångloksvagnen. Vidare har vi städat upp kring maskinen och i graven så det ser faktiskt rätt presentabelt ut just nu. Om loket skall stå ute någon längre tid måste det täckas av presenningar, detta arbete får vi ta itu med härnäst.

Jan Olsson

Co8cs 3134

Tyvär har arbetet med denna vagn i stort sett stått stilla den senaste tiden, men en liten lägesrapport kommer i alla fall här. Långsidorna är färdigskrapade och nålhackade, fortfarande återstår en del slipning, men det är som en loska i Atlanten jämfört med det jobb som redan har lagts ner. Taket som kommer att högtryckstvättas och därefter slipas, och då kommer vagnen att vara redo för målning. Droplister av samma typ som redan sitter på bl.a. restaurangvagnen kommer också att monteras. Sedan återstår "bara" att bygga upp vagnen invändigt igen, all inredning är för närvarande utrivna inför renoveringen. Det jobbet kommer att göras i Kil, dit vagnen kommer att dras när arbetena i Kristinehamn är färdiga. De som är intresserade av att hjälpa till med inredningen är härmed förvarnade!

Markus Blidh

... och när vi ändå har skrivit om Kil...

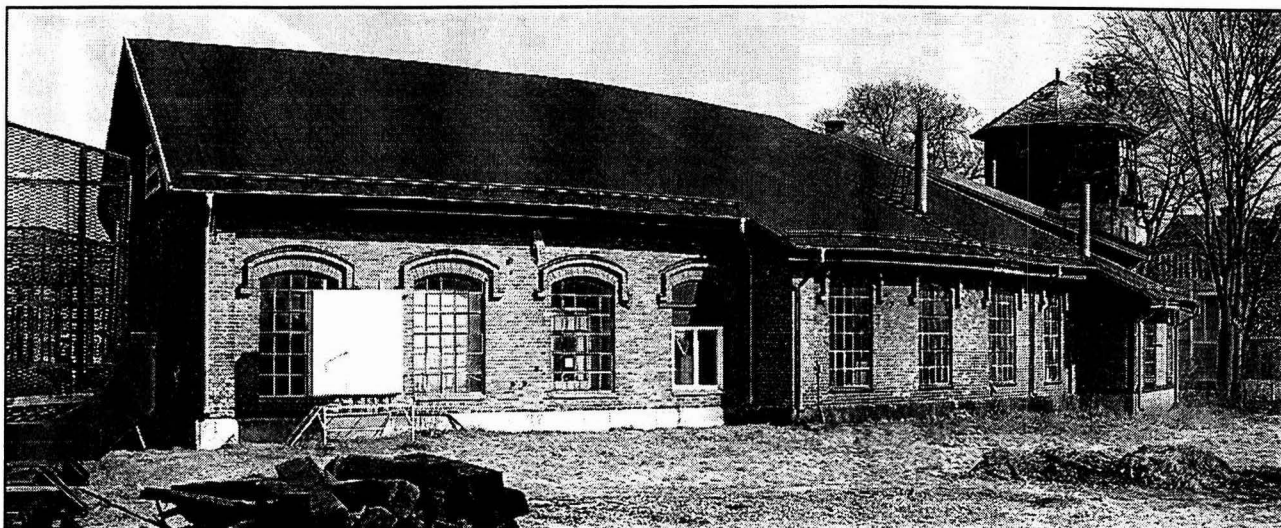


Foto: David Sohlberg

Det omtalade lokstallet i Kil en eftermiddag i april 2003.

Som texten kring B 1143 pekar på det dystra faktum att lokstallsfrågan för närvarande ser mörk ut. Inga besked har erhållits från Kil kommun angående eventuellt inköp av byggnader och mark från Jernhusen. Vi kommer att kontakta Jernhusen igen för att höra om vi kan få bättre villkor än nu, och även nämna vårt prekära läge för Kil kommun. En utflytt från stallet i Kil medför mycket arbete med att få ut B 1143, all elloksmateriel, verktyg och inte minst den fina pellarbormaskin vi fått genom John Alsterhälls försorg. När/om det blir aktuellt kommer det att behövas mycket hjälp från medlemmarna för att flytta ut allt.

Jan Olsson

Kort från vårmötet

Detta avhölls den 9 april med ett fåtal deltagare. Kassören påpekade att ekonomin gått ner jämfört med förra året och att utgifterna för stallhyror i nuläget är för betungande. 2002 års intäkter var 98.800 kr och utgifterna 136.700 kr det vill säga 37.900 kr i underskott. Detta återspeglar det faktum att vi bara genomförde två resor under 2002, Oxhälja och Julbordsresan. Därutöver genomfördes fyra transportkörningar och nio vagnsuthyrningar.

Revisorn hade inga anmärkningar hur ekonomin skötts och föreslog ansvarsfrihet för styrelsen vilket också beviljades av mötet. Verksamheten i Kil och Kristinehamn uppgick till 1030 timmar på 78 tillfällen i Kil och 646,5 timmar i Kristinehamn.

Inga motioner från medlemmarna hade inkommit och styrelsen hade inte heller något förslag till Vårmötet.

Jan Olsson

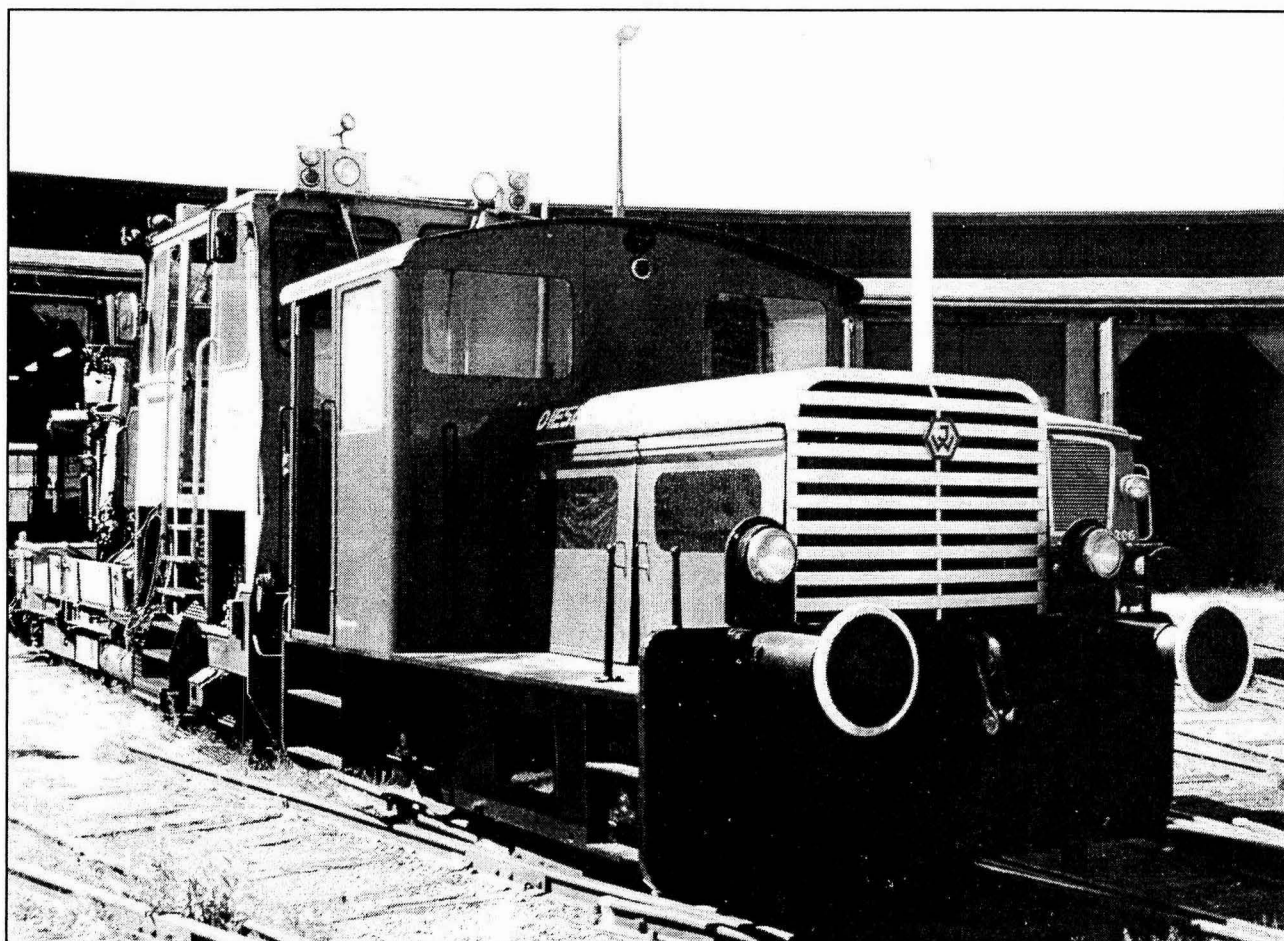
... och till sist en liten påminnelse - eller snarare vädjan om bidrag - från redaktören;

NÄSTA MANUSSTOPP DEN 15 NOVEMBER 2003!



Slutsignalen

”JW:n växlar”, del 5



JW:n växlar, del 5

Det blir en lite udda fågel denna gång. Under 2001 började Tågab bygga ATC på ett antal motortrallor av fabrikat Robel åt norska Jernbaneverket. Här har nummer 30 36 5127 dragits ut ur verkstaden av vår Jenbach för att provas. Foto den 4:e juli 2001 av Markus Blidh.

Markus Blidh

