

# TIMMERTÅGET

ÅRGÅNG 34

NUMMER 80

2011



Pm36-2 avg fr Wolsztyn med ett av extratågen.

Foto Nils-Erik P.



## VÄRMLANDSTÅG

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 34:e året!

<b>Utgivare och redaktion</b>	Styrelsen
<b>Föreningsuppgifter:</b>	
<b>Adress</b>	Värmlandståg Rallaregatan 6 665 32 Kil
<b>Plusgiro</b>	969708-7
<b>Hemsida</b>	www.varmlandstag.se
<b>Epost</b>	info@varmlandstag.se

#### Styrelse och funktionärer 2011

<b>Ordförande och Resechef</b>	Dan Carlsson 0554-41533
<b>Sekreterare</b>	Jan Olsson 054-830356
<b>Kassör</b>	Per Krogh 054-854736
<b>Ledamot</b>	Martin Nordling 054-202 52 42
<b>Ledamot</b>	Lars Nilsson 054-521781
<b>Suppleant</b>	John Alsterhäll 0570-199 91
<b>Suppleant</b>	Hans Sjögren 0550-14992
<b>Suppleant</b>	Tomas Halvorsson 0532-14499
<b>Revisor</b>	Per-Erik Magnusson 054-516113
<b>Revisorssuppleant</b>	Peter Berggren 054-533031
<b>Valberedning</b>	Gunnar Andersson 054-525700 Bo Carlsson 0554-12009

#### Uppmaning1!

Vill du ha löpande information om vad som är på gång?  
Anslut dig till Värmlandstågs sändlista för epostbrev!  
Skicka ett epostbrev till **info@varmlandstag.se** så fixar vi det!

#### Uppmaning2!

Tänk på att det är vi tillsammans som utgör VT! Det är vårt gemensamma arbete som är grunden.

Ansvariga inom resp. område meddelar om större projekt, men du är alltid välkommen att göra en insats inom ett område du tycker är intressant! Hör av dig om du har någon idé du vill arbeta med.

#### Innehåll

Styrelsen informerar	Vagn 3
Kallelse till Höstmöte 2011	Vagn 4
Protokoll från Värmötet 2011	Vagn 5
Vårresan 2011	Vagn 8
Bilder från förr	Vagn18
Några MJ bilder	Vagn 19
Slutsidan	Vagn 20

**Styrelsen informerar:**

Sedan förra numret kom ut har Värmlandståg genomfört två resor, en till Liseberg för Konsum Värmland och en till Åmål i samband med bluesfestivalen. Båda resorna gick bra och resenärerna var mycket nöjda.

Beträffande arbeten på fordonen har vi främst arbetet vidare med värmeombyggnaden på DFo6. Det mesta av 230V installationen är klart. Så återstår ju att montera upp transformatorn under vagnen och ansluta den till elcentralen. Monteringsarbetet har påbörjats vilket innebär en hel del krypande under vagnen.

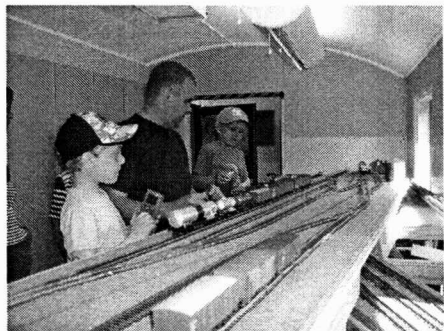
Den 25 april genomförde vi ett så kallat Tågsläpp i Kil. Dagen gynnades av fint väder och vi fick ett glädjande stort anta besökande. En grov uppskattning ligger på ca 120 besökande. Vi förevisade både fordon och MJ verksamhet samt bjöd på kaffe och bröd i RCo1.

Lagerrevision på 3 hjulaxlar har genomförts hos Euromaint, Örebro. Den axel med axelväxel som vi lämnat till Euromaint gick ej att åtgärda till rimligt pris. Vi kommer att använda sidogenerator i stället, något som vi har materiel till. Vidare har JÄÄJ ordnat lagerrevision på 4 hjulaxlar som betalning för erhållen materiel.

MJ-verksamheten pågår i lugnt tempo. Vår medlem Lennart Tynander har börjat med MJ sammankomster i Kil. Flera möten med olika teman har redan hållits i Kil. Kallelser till sammankomster går ut till intresserade via mail. Se även notis i förra numret av Timmertåget.

En Gkklos och en lbbpls har nu i höst tillförts vagnparken.

---



Två bilder från Tågsläppet. Dels från RCo1 med besökare dels från MJ anläggningen där Dan visar hur man kör modelltåg digitalt. Foto Jan O.

**KALLELSE**

**Härmed kallas Du till Värmlandståg  
ordinarie Höstmöte 2011!**

**Tid**

**Fredag den 11/11 kl. 18.00**

**Plats RCo1, Scanspåret, Kil.**

**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
18. Val av suppleanter
19. Val av valberedning
20. Val av revisor och revisorssuppleant
21. Fastställande av årsavgift
22. Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet
23. Medlemsmotioner
24. Övriga frågor

**Kaffe med bröd serveras!**

**VÄLKOMNA!**

# **Protokoll fört vid Värmlandstågs vårmöte 2011-04-15 i RCo1, Kil.**

**§0****Öppnande**

Värmlandståg ordförande Dan Carlsson förklarade vårmötet 2011 för öppnat.

**§1****Justeringsmän**

Till att justera mötets protokoll utsågs Peter B och Bo C.

**§2****Röstlängd**

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

Dessa var	Dan Carlsson	Per Krogh
	Jan Olsson	Lars Nilsson
	John Alsterhäll	Martin Nordling
	Henry Sjölund	Bo Carlson
	Peter Berggren	Anita Fasth

**§3****Utlysning**

Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.

**§4****Mötesordförande**

Till att leda vårmötet utsågs Henry S.

**§5****Sekreterare**

Till sekreterare för vårmötet utsågs sittande sekr Jan O.

**§6****Dagordning**

Den dagordning som står i stadgarna antogs för mötet.

**§7****Verksamhetsberättelse**

Verksamhetsberättelsen för 2010 som sammanställts av Jan O med stöd av Dan C hade detta år bifogats i TT 79. Under 2010 har vi främst arbetat med MJ anläggningen i C4 11.

Vissa förberedelser inför DFo6 ombyggnad till 230V värme har även skett.

Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

**§8****Balans/resultaträkning**

Denna hade sammanställts av kassören och dess huvuddrag redovisades för mötesdeltagarna.

Balans/resultaträkningen bifogas protokollet.

**§9****Revisionsberättelse**

Föreningens revisor har granskat föreningens räkenskaper.

Revisionsberättelsen föredrogs av revisorsuppleant Peter B då revisor Per-Erik M ej kunde närvara vid vårmötet.

Revisorn tillstyrker ansvarsfrihet för styrelsen.

Revisionsberättelsen bifogas protokollet.

**§10****Fastställande av  
balansräkningen**

Vårmötet fastställde balansräkningen.

**§11****Ansvarsfrihet**

Vårmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2010.

**§12****Fyllnadsval till  
styrelsen**

Ej aktuellt vid detta möte.

**§22****Ärenden som styrelsen  
hänskjutit till mötet**

Inga sådana ärenden förelåg.

**§23****Medlemsmotioner**

Inga medlemsmotioner förelåg.

**§24****Övriga frågor**

Inga sådana togs upp under mötet.

Mötesordförande Henry S överlämnade ordet till Värmlandstågs ordförande Dan C som förklarade vårmötet 2011 för avslutat.

Värmlandståg Balansräkning			
Tillgångar	2010-01-01	2010-12-31	
	kr	kr	
1010 Kassa	19 877,00	25 103,00	
1020 Plusgiro	91 674,73	68 366,22	
1030 Girokapital	223 863,29	215 798,67	
1200 Kundfordringar	19 372,00	37 000,00	
1413 Fordringar: Dan Carlsson		4 717,00	
1510 Fordringar: Extern	10 985,00		
1810 Fordon	10 000,00	10 000,00	
1819 Avskrivning: Fordon	-10 000,00	-10 000,00	
1900 Kollager	9 000,00	9 000,00	
<b>Summa tillgångar</b>	<b>374 772,02</b>	<b>359 984,89</b>	
<b>Skulder och Eget Kapital</b>			
<b>Skulder</b>			
2310 Förutbetalda medlemsavg.	-100,00	-700,00	
2400 Leverantörsskulder		-18 200,00	
2413 Skuld till Dan Carlsson	-5 652,70		
2415 Skuld till Per Krogh	-3 050,30	-3 050,30	
2418 Skuld till Övriga medlemmar	-1 436,50	-706,50	
2711 Du2 349	-36 000,00	-3 500,00	
2712 Zah 102	-6 703,00	-6 703,00	
2713 Gbs	-1 830,00	-1 830,00	
<b>Summa skulder</b>	<b>-54 772,50</b>	<b>-34 689,80</b>	
<b>Eget kapital</b>			
2810 MJ-fond	-4 000,00	-4 000,00	
2820 A 95 fond	-40 000,00	-40 000,00	
2830 Du2 349 fond	-50,00	-50,00	
2010 Eget kapital	-277 857,51	-275 949,52	
2998 Föregående års resultat	1 907,99		
2999 Årets resultat	-5 295,57		
<b>Summa eget kapital</b>	<b>-319 999,52</b>	<b>-325 295,09</b>	
<b>Summa skulder och eget kapital</b>	<b>-374 772,02</b>	<b>-359 984,89</b>	

Värmlandståg Resultaträkning			
Intäkter	1/1 - 31/12	2009	2010
		kr	kr
3010	Researrangemang, fast pris	28 000,00	50 000,00
3020	Researrangemang, biljetter	33 500,00	9 300,00
3040	Intäkter restauration	35 949,50	13 776,30
3050	Medlemsavgifter	6 800,00	6 500,00
3061	Gåvor	150,00	251,00
3070	Försäljning	22 500,00	
<b>Summa intäkter</b>		<b>126 899,50</b>	<b>79 827,30</b>

Kostnader			
4010	Resekostnad BV	7 041,00	-9 000,00
4011	Resekostnad såo	-2 306,00	-1 000,00
4012	Övriga resekostnader	-16 309,50	-6 000,00
4013	Försäkring resor	-2 791,00	-3 433,00
4040	Inköp restaurationen	-33 572,30	-14 483,25
4080	Inköp MJ	-3 951,70	-2 826,00
4100	Vagnar, ej fördelning	-13 500,00	
4101	Material och förbrukning	-430,70	-1 720,80
4102	Material Bo5b	-4 400,00	
4103	Material Ao 102	-717,00	-900,00
4104	Material DFC6	-11 902,00	-16 974,00
4105	Material RCo1	-6 194,56	-4 998,00
4108	Material B8	-4 400,00	
4109	Material Co8cs	-5 200,00	
4111	Du2 349		-178,00
4120	Tjänstevagnar allmänt	-9 441,15	-500,00
4122	Material Zsh 102		-801,00
4201	Verktyg och tillbehör	-4 523,00	-527,00
4302	Omkost. Bangård/lokstall	-2 500,00	-2 500,00
6510	Kontorsmaterial	-1 472,00	-554,00
6800	Telefon och porto	-2 065,00	-3 005,00
6990	Diverse kostnader	-3 496,20	-1 723,56
7681	JHRF	-7 995,00	-4 787,00
<b>Summa kostnader</b>		<b>-130 126,11</b>	<b>-75 910,61</b>
8310	Ranteintäkter	1 318,62	1 378,88

**Årets Resultat** **-1 907,99** **5 295,57**

### Revisionsberättelse för Värmlandståg.

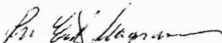
I egenskap av revisor i Värmlandståg får jag avge följande revisionsberättelse för år 2010.

Jag har granskat föreningens räkenskaper. Räkenskaperna har förts i god ordning och revisionen har ej givit anledning till någon anmärkning.

Med hänvisning till ovanstående tillstyrker jag:

- att resultat- och balansräkningar per 31:e december 2010 fastställs.
- att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2010.

Skoghall den 27 mars 2011

  
Per-Erik Maunsson

## Värmlandståg Vårresa 2011.

Även 2011 anordnade Värmlandståg sin traditionella Vårresa.

Denna gång åkte vi via Berlin och Frankfurt(Oder) med Berlin Macht Dampf extratåg till Wolsztyn i västra Polen för att se deras ångloksparad och därefter fortsätta vi till Harz för att under en och en halv dag åka med HSB tågen.

Mellan Malmö och Berlin åkte vi som vanligt Berlin Night Express.

Till/från Malmö var det upp till deltagarna att själva ordna biljetter.

Deltagare: Lars N, Martin F, Nisse P, Rickard P, Jan O och Carsten Å-S. Lars hade med stöd av Martin och Nisse sytt ihop programmet och även ordnat med övernattningar i Frankfurt(O) och Quedlinburg samt bokningarna på BNE.

### 29/4 fredag.

Resorna till Malmö genomfördes enskilt och på Malmö C samlades deltagarna i publiken. Lars delade ut biljetter för ner- och uppresa med BLN. Därefter gick vi till tåget och vår liggvagnskupé. God stämning i gruppen. Tåget bestod av den välkända Rc6 1409 "Bästa loket" i Blue-X målning och 2 WL5 och 2 BC. WL5-orna var inte fullbokade. I tåget fanns även en resegrupp ledd av Frank Stenwall. De skulle ända ner till Split och vara ute i hela 10 dagar. Rullade så ner till Trelleborg och blev snabbt ombordväxlade. Upp på färjan där cafeterian besöktes för inköp av diverse kvällsmat. Sen till kajs för nattresan till Berlin Hbf (tief).

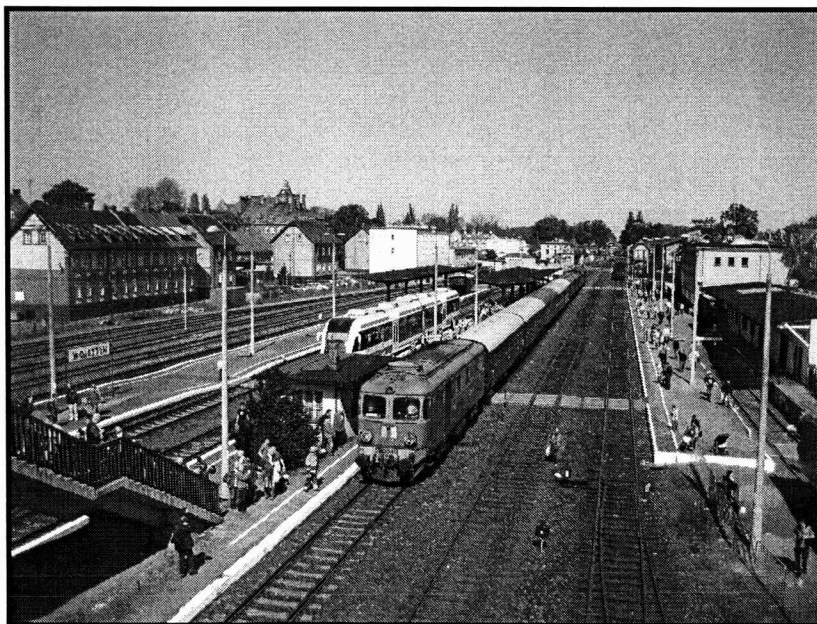
**30/4 lördag** Efter en lite orolig natt kom vi fram ca 06.06. Raskt av tåget och upp till övre planet för att ta RE1 till Frankfurt(Oder). Martin och Nisse drog iväg för att ordna gruppbiljett för oss alla. Gick bra, men automaten trilskades och Martin fick ta till kontanter för att betala. 06.19 rullade vi iväg mot Frankfurt(Oder) och det där väntande extratåget till Wolsztyn. Skönt att anslutningen höll, en reservplan fanns med en EC, men den var betydligt dyrare. Resan till Frankfurt(Oder) gick i vackert soligt vårväder. När vi kom fram skymtade vi extratåget, men dessvärre ingen kolrök. Bagage sattes i en box innan vi letade upp tåget. Inga ånglok utan en äldre polsk diesel ST43-278. Synd, vi hade förväntat oss minst en 52' a framför tåget.

Vi sökte upp våra platser som fanns i första vagnen efter loket. 1:a klass med stoppade säten. Hade 6 platser, en 4-grupp och 2 till på andra sidan av mittgången, men de andra 2 platserna där var inte bokade, så vi fick två 4-grupper till förfogande.

Kl. 8.00 rullade vi så iväg mot Wolsztyn. Efter en stund fick vi en ingående förklaring till att ångloken var bytta mot en diesel. Stor brandfara rådde och därmed ångloksförbud. Synd, men sådant händer ju även hemma i Sverige. I Rzepin var det tekniskt uppehåll, ett antal polska järnvägsvakter i gula västar kom ombord. Sedan rullade vi vidare österut. R-vagnen besöktes och en välförtjänt frukost intogs. Här kom även personal och kollade/tog betalt. Vi betalade våra €84 per person för resan och fick en gemensam biljett som Nisse fick ta hand om.



Resenärerna samlade på Berlin Hbf (hoch) Foto Jan O.



Wolsztyn stn med vårt extratåg. Foto Nils-Erik P.

I Zbaszyn lämnade vi den dubbelspåriga huvudlinjen mot Poznan, och körde in på sidolinjen ner till Wolsztyn. Här gick det inte fort! Tre mellanstationer hade kvar sina semaforer. Kom så fram till Wolsztyn och dagens evenemang.

I Wolsztyn var det fullt med folk och på vägen till lokstationen fanns mängder med stånd som sålde allt möjligt från loppissaker till tågrelaterade varor. Ett antal mat- och ölstånd fanns också, så hungrig och törstig behöver man inte vara. Vi stationen stod den välputsade Pt47-106 till beskådande. Bangården var avgränsad med staket och ett stort antal vakter med gula västar bevakade spårområdet mot intrång. Borta vid lokstationen var det en väldig trängsel, men vi tog oss in på området. Någon kontroll av biljetter såg vi inte till. Lika bra det, vi var alla uppsatta på den enda biljett vi fått på tåget, men vi gick inte i gemensam grupp direkt. Själv följde jag Nisse och Martin, Lars och Rickard var på sitt håll och Carsten vet jag inte riktigt var han höll hus.

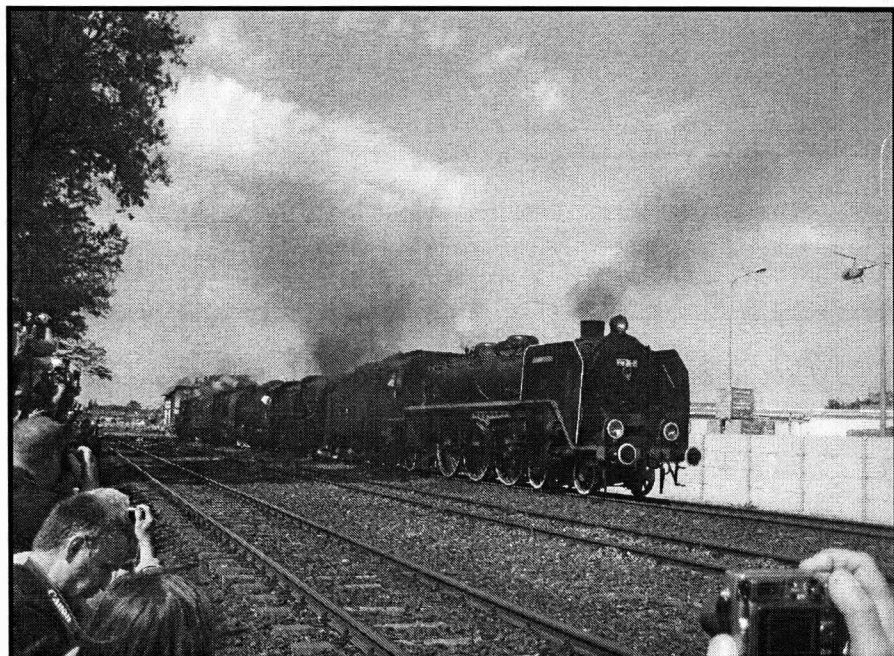
På lokstallsområdet stod ett antal kalla avställda lok som kom att utnyttjas som åskådarpplatser under paraden. Vi kollade i stallar och verkstäder och drog oss sedan lite norrut mot stationen där en bra fotoplats hittades med rätt bra ljusförhållandena. Paraden skulle börja 13.00 och vi var på plats redan vid 12-tiden. Efter ett tag kom först Pm36-2 med ett extratåg söderifrån och senare även Ty2-953 med ett annat extratåg. Ett "vanligt" persontåg med ett par dubbeldäckare och en SU45 rullade förbi söderut. På ett spår bakom oss in mot kolgården och vändskivan kom efter ett tag Pm36-2 för att fylla på kolförrådet. Senare passerade flera lok på det spåret ut till paraden.

Denna började först ca. 13.30. Pm36-2, O112 7, O149-59, O149-7, 477 043, Pt47-65 och Ty2 953 gjorde ett antal förbikörningar. Mot slutet kopplade man samman flera lok och gjorde fler förbikörningar. Till sist gjorde man ett långt loktåg av alla 7 loken och körde förbi högljutt visslande. Detta var man lite väl frikostiga med. En annan sak som faktiskt störde lite var en helikopter som kretsade över stationen, förmodligen för att filma det hela från ovan. Mot slutet av paraden drog vi oss lite söderut och fann Lars och Rickard vid utfarten mot Poznan/Lezsko/Nowa Sul. Till sist var paraden över och vi drog oss tillbaka till lokstallet och därefter sökte vi upp ett matstånd där goda grillspett och öl inköptes för en billig penning. Gott med mat och skönt att få sitta en stund. Efter maten tittade vi mer på vad som erbjöds i stånden och vissa inköp gjordes. Därefter drog vi oss tillbaka till stationen, och strax före 17.00 växlade man fram vårt tåg mot Berlin.

Efter en lång dag i Wolsztyn var det skönt att sitta ner i tåget igen. Kollade linjen bakåt upp till Zbaszyn och fann att den hade semaforer på stationerna och att två stationer var bemannade. Rak och horisontell bana, men tydligen inte så bra spår, för det gick inte fort. Vi mötte en modern motorvagn i Stefanowo. När vi kommit ut på huvudlinjen mot Frankfurt(O) blev i varje fall jag trött och halvsov fram mot Rzepin. Här rullade tåget på ganska bra. I Rzepin steg järnvägsvakterna av och vi kunde även gå av tåget en stund. Ett långt godståg kom in österifrån innan vi fortsatte mot gränsen och Frankfurt(O). Stor bangård i Rzepin. Fin passage av Oder och sen slingrande uppfart till Frankfurt(O).



Pt47-65 i paraden. Foto Jan O.



Pm36-2 leder ett loktåg i slutet av paraden. Foto Nils-Erik P.

Här lämnade vi tåget och letade upp vårt hotell. Det låg nära stationen men närmare floden och därmed på lägre nivå. Blir en fin uppförsbacke i morgon, det. Fick rummen utan problem, och snart samlades vi vid receptionen för att gå ut och äta middag. Vi gick mot centrum och fann snart en grekisk restaurang vid torget. Här fick vi god mat och även en ouzo före maten, det var ju en grek vi besökte. Maten god och riklig, jag fick faktiskt lämna en del av min "Sparta teller" som inte var spartansk direkt. Sen tillbaka till hotellet för natten.

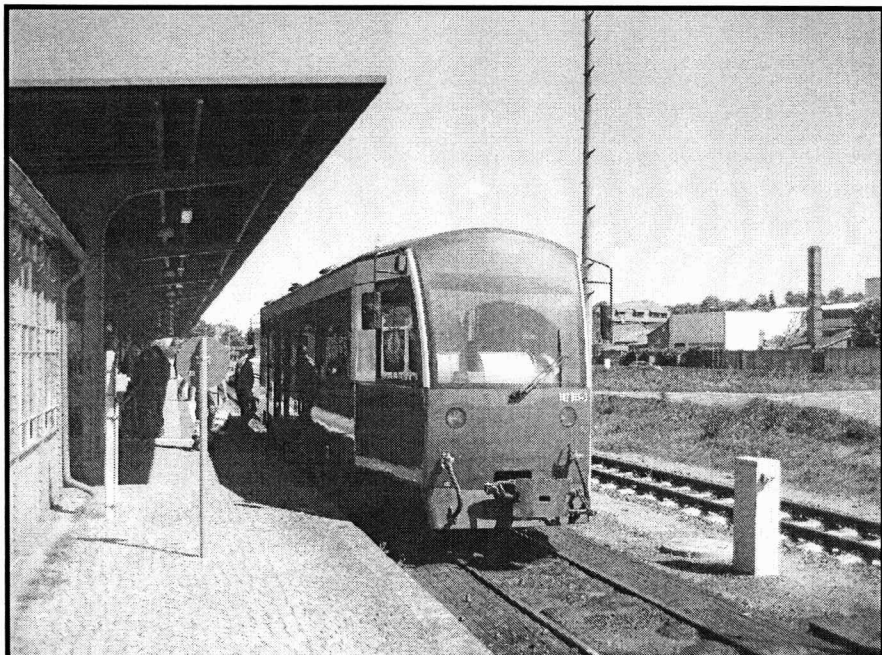
**1/5 söndag** Upp redan 6.45, frukost 7 och efter snabb packning till stationen. Backen upp till stationen lång och seg. Solig men kylig morgon. På stationen inköptes två Schöne Wochenende biljetter för resan till Quedlinburg. Åkte med RE1 hela vägen till Magdeburg. Resan företogs i övervakningen med bra utsikt över omgivningarna. Passerade genom Berlin på Stadtbahn, såg en del tåg och uppställda vagnsätt på bangårdar före Berlin Ost. I Magdeburg byte till ett HEX tåg till Halberstadt. HEX tåget bestod av en trevlig tvådelad motorvagn som rullade på rätt så bra söderut. Banan delvis enkelspårig och det slängde lite i växlar ibland. I Halberstadt byte till en annan HEX till Quedlinburg och Thale.

I Quedlinburg letade vi upp hotellet med bara en felnavigering. Fick två rum direkt, Jan och Carsten fick sitt på kvällen. Lämnade bagaget på rummen och med lätt packning återvänd vi till stationen för att köpa varsin 3 dagars HSB biljett och åka ToR tur ner till Eisfelder Talmühle.

Vi lämnade Quedlinburg 13.40 i HSB motorvagn 187 015-3. Inte så stor men med bra sikt framåt. I denna åkte vi till Gernrode där vi snabbt byte till ångtåget till Eisfelder Talmühle, 2 min övergångstid. Banan Quedlinburg – Gernrode är en till smal-spår ombyggd DB sträcka. Bra standard, men man körde inte särskilt fort.

Resan ner till Eisfelder Talmühle blev riktigt fin. Vackert väder gjorde att man såg omgivningarna bra. Tåget glest besatt, så vi kunde breda ut oss i en av vagnarna. Från Gernrode tuffade vi i sakta mak upp bland bergen. Banan stiger kraftigt upp till Sternhaus Ramberg innan den går neråt igen till Mägdesprung. Här mötte vi motorvagn 187 019-5. Därefter fortsatte vi till Alexisbad, grenstation mot Harzgerode. Passerade ett trevligt café vid banan vid hållplats Drahzug. I Alexisbad tog loket (99 7232-4) vatten innan vi fortsatte mot Stiege. Många trevliga vyer på den bandelen. Sträckan Strassberg – Stiege revs efter kriget, men återuppbyggdes på 1970-talet. Vid Güntersberge passerade vi en liten sjö. Närmare Stiege blev det lite öppnare landskap med ängsmark.

I Stiege stod motorvagn 187 017-9 på ett av sidospåren. Vi rullade snart vidare ner till Hasselfelde. I Hasselfelde var det åter vattentagning och även rundgång med loket. Vid stationen stod även en snöplog uppställd liksom en ånglokspanna. Efter rundgång körde vi tillbaka till Stiege och fortsatte sedan till Eisfelder Talmühle (E T i följande text). Denna bandel har högsta punkt vid Birkenmoor hållplats (520 möh) och faller sedan ner till E T (352 möh), 168 m på 6 km.



Mtv 187-015-3 i Quedlingburg. Foto Nils-Erik P.



På väg mot Strassberg. Foto Jan O.

E T var slutstation för vårt tåg. Loket växlade undan till en vattenhäst och fick vatten påfyllt. Vi strosade runt på stationen och efter ett tag kom ett ångtåg rullande in från Wernigerode, draget av 99 7245-6. Även detta lok tog vatten. Sen gick 99 7232-4 till sitt tågsätt för att återgå till Quedlinburg. Mtv 187 018-7 kom från Nordhausen och 99 7245-6 drog därefter iväg mot Nordhausen. Vi avgick mot Stiege strax efteråt. Fin körning upp till Birkenmoor. Trots litet tåg fick 99 7232-4 allt ta i lite grann i den branta stigningen. I Stiege använde vi inte vändslingan som jag hoppats på. I stället blev det en traditionell rundgång med loket. Motorvagn 187 015-3 stod inne på stationen. Efter rundgången fortsatte vi tillbaka mot Alexisbad. Fin passage vid Güntersberge och Silberhütte. Här fanns ett antal industribyggnader i dalen och faktiskt ett sidospår som gick på en bro över det lilla vattendraget. I Alexisbad stod mtv 187 017-9. Vattentagning förstås innan vi rullade ner till Mägdesprung och sen över bergskammen till Gernrode och så tillbaka till Quedlinburg. Sista delen, Gernrode – Quedlinburg, verkade loket vara enbemannat! Rejäl körning ett kort parti efter Gernrode.

Efter denna trevliga resa återvände vi till hotellet. Jan och Carsten fick sitt rum och vår packning hämtades från Martin och Nisses rum där den legat under eftermiddagen. Sedan var det avgjort dags för middag. Fann snart Hotel zum Bär vid torget där vi åt middag. Alla var hungriga, så det blev både för- och huvudrätt denna gång. Varierande förrätter men i stort sett genomgående sparrisrätter som huvudrätt. Mätta och belåtna återvände vi slutligen till hotellet för natten.

**2/5 måndag** Vaknade till en mulen och kylig morgon. Vi hade beställt frukost till 7.30 och i matsalen var en utmärkt frukost uppdukad. Vi tillfrågades även om vi önskade koka ägg eller ägggröra. Därefter packade vi ihop och lämnade hotellet för att gå till stationen och 8.30 tåget till Eisfelder Talmühle (E T). Tåget utgjordes av motorvagn 187 019-5, en annan typ än den vi åkte dagen innan. En skillnad var att det inte var glasväggar till förarhytten, bara ett dörrfönster. Lite synd, men vad göra åt det

I Quedlinburg var det bara vi och en lokalboende som steg på. Senare kom det på några till, men motorvagnen blev inte direkt fullsatt. Vi rullade i sakta mak mot Alexisbad och mötte morgonens ångtåg från Harzgerode i Mägdesprung, draget av 99 7232-4, samma lok vi haft dagen innan. Fortsatte mot Stiege i rätt så långsam hastighet. Tyvärr inte i samma fina väder som dagen innan. I Stiege bytte vi färdriktning, ingen tur i slingan nu heller. Till sist var vi framme i E T, där ångtåget till Drei Annen Hohne (D A H) och Brocken stod inne.

Här bytte vi raskt till ångtåget som drogs av 99 7245-6 och hade hela 8 vagnar. Vi inledde med att ockupera buffévagnen, alla var sugna på lite lunch. Buffévagnen gick främst, så man hörde ångslagen rätt så bra. Efter maten flyttade jag ett par vagnar bakåt i tåget för att bättre kunna ta bilder av tåget på den kurvrika sträckningen till D A H. Fin resa till D A H och vi fick till och med lite sol över bergen. I D A H var det långt uppehåll innan fortsatt färd upp till Brocken.

Till sist rullade vi vidare mot Brocken. Flyttade till andra änden av tåget för att bättre kunna höra ångslagen i den långa backen dit upp. Uppehåll i Schierke där den traditionella miniflaskan med Schierker Feuerstein inköptes och dracks ur. Sen blev det lite problem. Mötande tåg hade drabbats av ”Notfall”, så vi fick vänta ca. 30 min innan vi kom iväg.



Hasselfelde stn med fotografer och div materiel. Foto Jan O.



Eisfelder Talmühle. Foto Jan O.

Eftersom vi helst borde vara i Wernigerode 16.33 blev det lite tidtabellsstudering, men vi fann att vi kunde åka vidare upp på toppen. Så vi gjorde. I Göteweg stod nästa mötande tåg undanväxlat. Uppe på B rocken var vädret molnigt och kallt, så vi gjorde bara ett kort besök i butiken innan vi gick tillbaka till tåget för återfärd.

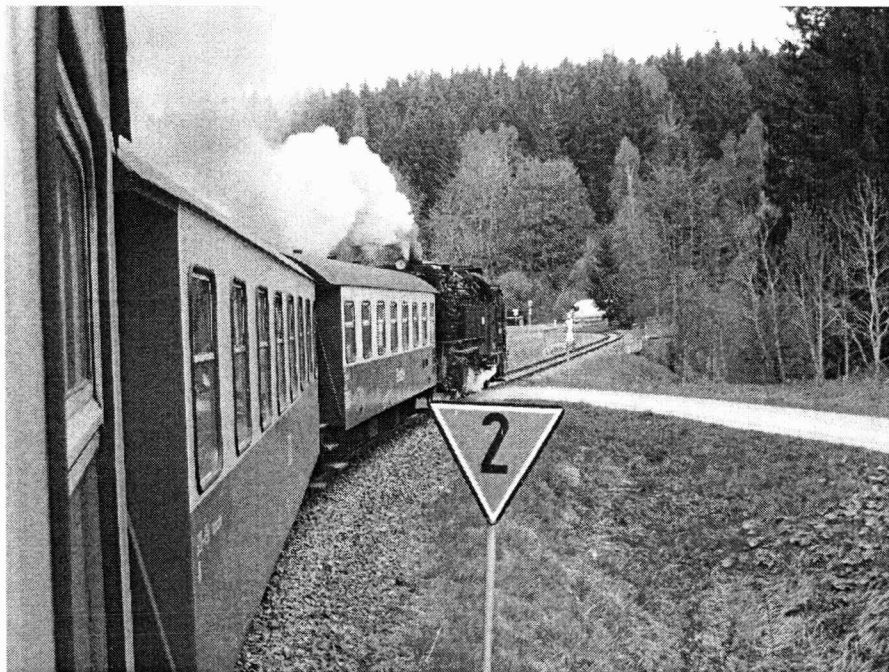
Även nu satte vi oss i buffévagnen. Vissa beställde korv, och när jag gjorde detsamma fanns bara 1 korv kvar! Man hade uppenbarligen inte förväntat sig hungriga svenskar på tåget. På nerresan gick vi in på Göteweg mötesspår och kunde avnjuta passagen av det uppåtgående tåget vilket var se- och hörvärt. Till D A H kom vi lite sent och bytte snabbt om till tåget till Wernigerode. Vårt lok från Brocken gjorde sammalunda, men tog även vatten, så vi blev sena från D A H. Lite tidspress gjorde sig påmind, vi skulle även köpa biljetter till Berlin i Wernigerode. Rullade så ner till Wernigerode. Nere i staden var det flera hållplatser som tog lite tid. När vi rullade in mot Wernigerode Hbf strax efter 16.33 kunde vi se att det inte stod något DB tåg inne. Tur, då är nog även det försenat. I Wernigerode kastade vi oss över en biljettautomat för att försöka hitta en bra gruppbiljett till Berlin, alternativt en HEX Harz-special för €15. Fann inget, och när så två 612or kom inrullande kastade vi oss på den sista vagnen med förhoppning om biljettförsäljare ombord. Sträckan till Halberstadt var inte lång, och ingen kom. Snabbt byte till ett HEX tåg till Magdeburg. Satte oss i den bakre motorvagnen, enkelvagn. Ingen personal på den heller. Studerade biljettautomaten, men kunde inte finna någon Harz-special. Såg senare på en affisch att den inte såldes i automaterna utan bara på stationer eller av ombordpersonal. HEX rullade snabbt norrut till Magdeburg. Här köptes gruppbiljett till Berlin och lite förtäring innan vi bordade RE1 mot Berlin.

Efter ankomst till Berlin gick Lars och Rickard till sitt hotell för att lägga av packningen. Vi andra gick runt på stationen och gjorde diverse inköp innan vi återsamlades vid Hopfingerbräu restaurant. Detta ställe har blivit något av stamlokal för oss på Berlin Hbf. Här åt vi avskedsmiddag. Mätta och belåtna skildes vi så från Lars och Rickard och gick ner till vår BNE. Inte många bokade i vår liggvagn, men alla utom en var placerade i samma kupé. Natten hyfsad, märkte inte av växlingen i Muckran särskilt mycket. Dock körde man riktigt fort i en del växelkurvor strax efter avgång från Berlin Hbf.

**3/5 tisdag** Ankom till Trelleborg före 07.00. Rullade upp till Malmö i lugnt tempo. Tydligt en del smådjur i spåret, för föraren tutade en del, och man såg harar skutta ut på fälten intill banan. Kom till Malmö C efter viss väntan i infarten. Gick genast till Espresso House och åt frukost. Sen skildes vi åt. Nisse och Martin drog till Göteborg resp. Nässjö medan jag och Carsten tog olika tåg till Göteborg och sen vidare till Karlstad resp. Åmål, då i samma tåg. Jag lämnade Malmö 10.20 med SJ IC 426 och Carsten 11.08 med ett Öresundståg.



Parallellkörning ut från Eisfelder Talmühle. Foto Nils-Erik P.



På väg mot Drei Annen Hohne. Foto Jan O.

**Bilder från förr.**

Här kommer fler bilder från vår tidiga verksamhet.

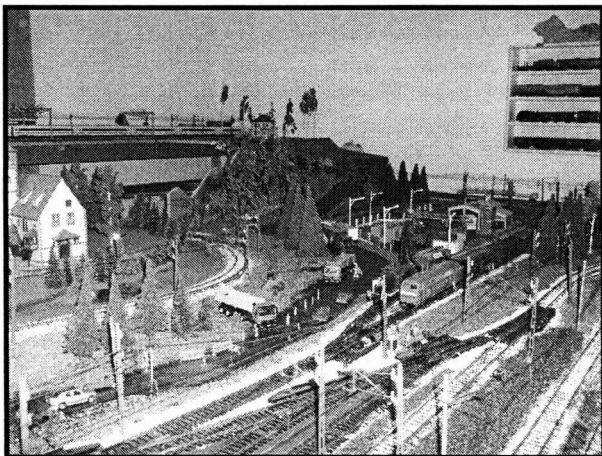


Y3 74 i Roverud 1987-10-03



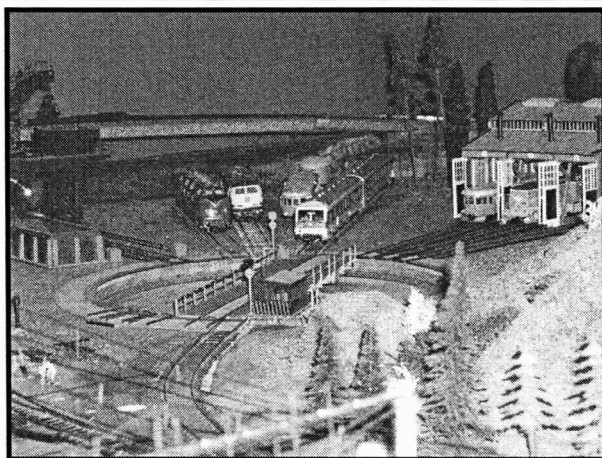
Y3 74 samt en hel del resenärer i Roverud 1987-10-03.

Besök hos andra MJ entusiaster är alltid trevligt.  
Se bara vad man kan åstadkomma med flit och kunnande!



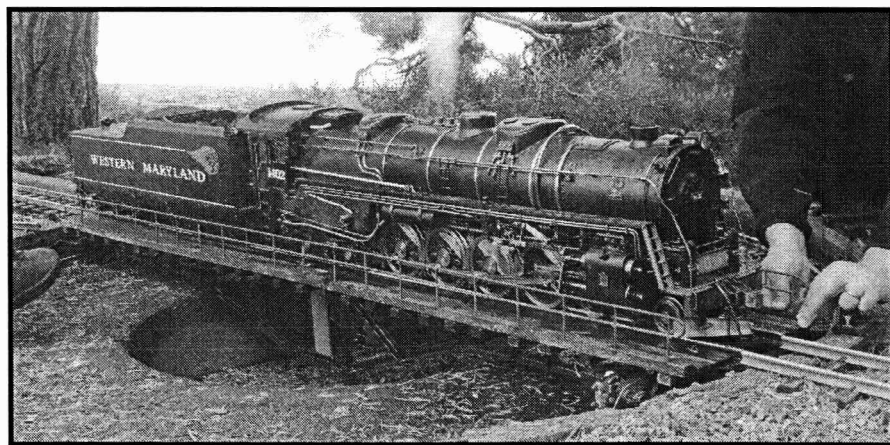
Denna fina anläggning  
är byggd av Thomas  
Lindberg i Kil .

Foto Jan O.



Man kan också bygga i  
större skala. Detta är ett  
live-steam lokomotiv  
byggt av Gunnar Eriks-  
son på Tynäs.

Foto Jan O.



# SLUTSIDAN



Semafor i Lesjöfors 1969-06-06. Foto Jan O.