



# Rälspiken

Göteborgs  
Modelljärnvägssällskap

Nr 3, juni 2011



Restaurangvagnen



Nostalgisidan



Smalspårigt

## Göteborgs Modelljärnvägssällskap


**GMJS är en ideell förening som äger och bygger en modelljärnvägsanläggning i skala O, 1:45. Sällskapet bildades 1945.**

### 2011 består styrelsen av

Leif Johansson, ordförande  
Leif Ohlsson, sekreterare  
Lennart Risfelt, kassör  
Hans Johansson, redaktör och vice ordförande  
Nils Pihlgren, ledamot  
Torbjörn Ek, ledamot


Vårt medlemsblad Rälspeken utkommer med minst fyra nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 450 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1. Föreningens besöksadress är Volviahallen, **(GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30)** Bergslagsgatan, Göteborg och brevadressen är GMJS c/o Leif Ohlsson Kung Håkons gata 14 417 28 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med något av nedanstående  
Ordföranden 031 - 57 34 49  
Sekreterare 031 - 53 78 12  
Sekreteraren: [leifasta@yahoo.se](mailto:leifasta@yahoo.se)  
Redaktören: [hasses@telia.com](mailto:hasses@telia.com)

Text och foto, där intet annat anges, står redaktören för. 

Se även vår hemsida  
[www.port.se/gmjs](http://www.port.se/gmjs)



Jag läste i annonsen att ni syr upp en kostym medan man väntar. Stämmer verkligen det?  
Jadå. Vi tar mått nu och sedan får ni gå hem och vänta.... 

## Med mitt mått mätt

Kära läsare!

Sommaren närmar sig med stormsteg. Jag tycker inte det var länge sedan vi skottade snö och halkade runt för glatta livet. Våren har varit aktiv nere på klubben och nu är det många av oss som tar lite semester och kanske varvar ner modellbyggandet något till gagn för andra aktiviteter ute i den härliga svenska sommaren. Kanske någon liten resa med något veterantåg för att hämta inspiration till kommande byggen. Självna åker vi till Öland i midsommar och då skall jag passa på och titta lite närmare på Bödabanan. Det gäller bara att hitta någon annan intressant aktivitet för kärastan.

Senare i juli blir det en knyppelkurs för Ulla i Vadstena. Då gäller det att kika på Wadstena-Fogelsta. Är man smalspårentusiast så är man. Föreningen hade ju lite problem för något år sen´ men verkar ha kommit igång och överens med kommunen igen. De har ju ett unikt läge mitt i den historiska staden med utsikt över Vasaslottet från 1600-talet.


Sommaren nalkas och med den horisontalläget med en god bok i den berömda hängmattan. Nu kan redaktören inte skryta med en hel bok, men hade tänkt att förgylla Din semestertillvaro med i vart fall ett litet kåseri om vårt berömda smalspår. Trafiken har ju legat nere ett tag skulle man kunna säga och Herr Väntman och hans kära hustru hoppas på en tåglägenhet inom en inte alltför aflägsen framtid. Vi lever alla på hoppet!

Trevlig  
sommars.

**Hans  
Johansson**  
red



## Omslagsbilden

visar en av våra fina handbyggda växlar på Helgeberga station. Byggare Jon Fast. 



# Restaurerad Restauration



*Originalt Ro2b byggd hos Kockum 1929*



*Så här fin blev inredningen*



*Så nära verkligheten man kan komma*

Bland våra vagnar ingår en fin resturangvagn SJ litt Ro2b från år 1929. Vagnen har dock hittills saknat inredning. Torbjörn Ek har nu förtjänstfullt åtgärdat bristen och försett vagnen med bord, stolar, dukar, servis mm.

Vi börjar med lite historik.

Mellan Stockholm och Berlin gick den s.k. Scandinaviexpressen. På 1890-talet gick tågen inte så fort och inte heller fanns det tågfärja mellan Trelleborg och Sassnitz. Resan tog lång tid. Nere på kontinenten fanns redan restaurangvagnar och här hemma höjdes röster för att införa dylika på sträckan Stockholm-Malmö. Idén togs tillvara av Kungl. Järnvägsstyrelsen och sommaren 1897 invigdes de första tre vagnarna.

Vita linnedukar, servettuppsatser och nysilverbestick. Ljuset från de stora fönstren glittrade i de handslipade glasen. Polerade gaslampor av mässing i taket. Tryck på betjäntknappen på bordet och vips kommer hovmästaren sättande. Utanför fönstren glider landskapet förbi i ett inte alltför hetsigt tempo. Scenerierna växlar ideligen.

Nu var det inte alla givet att dinera på resan. Restaurationen förbehölls 1:a och 2:a klass resenärer. 3:je klasspassagerare gjorde sig icke besvär. Först 1906 släpptes de in och då endast om de var välklädda och det var konduktören som avgjorde! Det var även förbjudet att spela kort, detta för att gästerna inte skulle sitta för länge. Röka och suppa gick däremot bra, men välklädd skulle man som sagt vara.

Svante Runberger bifogar ritning på systervagnen 2768.



*Det finns andra fina detaljer på vagnen, här dörrhandtaget*

# En kulinarisk resa genom tiden

GMJS resenärer har understundom genomlidit många strapatser under sin långa resa. Helt klart bekräftat blev detta en kväll när ögonen föll på en av sällskapets restaurangvagnar modell ä eller halvgammal som man kanske också kan säga. Vagnen är i alla fall helt klart en 30-talare (1929 red. anm.) om man nu får uttrycka sig så. Dessvärre verkade det som att vagnen under åren fått utstå lite hårdhänt hantering, vilket vi upptäckte efter fjolårets visningar. Någon hade slagit in ett antal rutor på vagnen, ryckt loss en av takventilerna samt därefter tagit loss ett antal av fönsterventilatorerna, käkat upp det som fanns på faten för att sedan grovt demolera vagnens underbara restauranginredning. Sedan hade vederbörande begivit sig därifrån, kanske till ett konkurrerande järnvägsbolag, nu så här i bolagiseringshysterins tidevarv. Eller vänta stopp ett tag! Nu skenar fantasin i väg lite väl mycket. Troligen är det snarare så att en del material försvagningar, såsom gammalt sprött lim, kallödningar med mera bidragit till vagnens något mindre aptitretande tillstånd. Den såg helt klart vissen ut för att gå rakt på sak. Undertecknad fick klart för sig att det var dags för lite renoveringsarbete och tog därför fram rätt bestick till en sådan tillagning. Jag började med de rutor på ena sidan som behövde ersättas. Under detta arbete hände följande, som sig brukligt är, att övriga fast monterade rutor plötsligt lossnade under arbetets gång så att också de behövde monteras om en gång till. Och detta var bara på den sidan jag börjat med.

Naturligtvis råkade jag ut för samma elände då jag skulle polera upp några rutor på andra sidan. Så det blev till att limma nytt runt om. Därefter blev det en titt på takventilen. Sådana hade vi som tur var i lager, om än inte så många. En ny sådan sattes dit men för att göra det hela lite mer omständligt så hade ett par av takbanden gått av vid nedkanten på taket. Det blev naturligtvis också till att fixa till. En av våra kunnigare entreprenörer, Lokverkstan, fick i uppdrag att lackera om taket. Olyckligtvis blev det två gånger då taket lyckades göra ett luftsprång vid första leveransomgången varvid det fick göras vid en gång till. Men det är ju sådant som händer. Fönsterventilatorerna var det värre med. Vi hade bara lyckats lokalisera fyra av fem vilket resulterade i ett nytt knäp. Det blev till att fila till en ny i plexi, som sagt. Nu hade vi fått lite fason på anrättningen. Dags att ta sig an inredningen. Borden dukades åter upp som det sig bör i en riktig restaurangvagn. Stolarna fick ersättas av några i modernare snitt då vi hade tillgång till sådana. Lite arbete återstår dock. Förutom att så småningom ersätta den befintliga belysningen i vagnen har det framställts önskemål om man kan få sin biff serverad very small i stället för well done, så att den får plats på tallriken, samt förfrågningar från diverse personal om det går att få ett nytt kök installerat. En sån soppa hade jag inte räknat med när jag började.

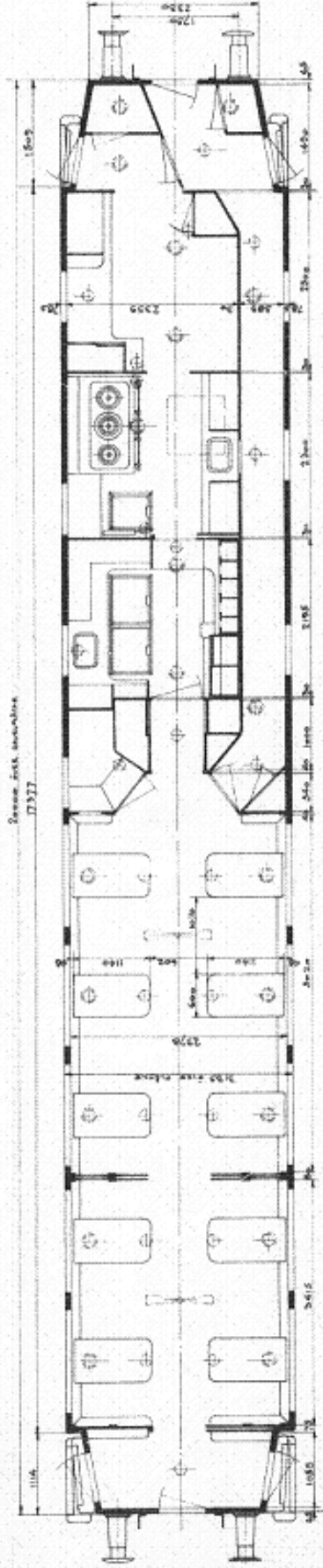
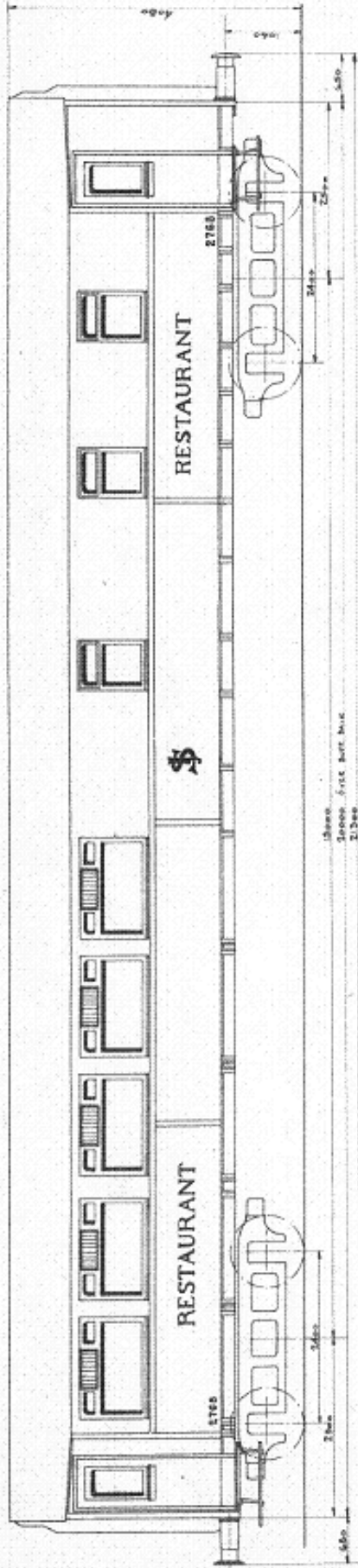
Vid pennan Torbjörn Ek



*Dessa 3 foto är från Järnvägsmuseum i Gävle och visar deras outstanding 1:10 modell. Vi rekommenderar varmt ett besök för att ta del av kanske världens finaste samling av modeller i denna skala.*







ANTAL SJÄTÄTARER I RESTAURANGVÄNDET 40 ST.  
 VERKSTÄD: Elektrisk utrustning och lösnings-  
 Inredningsmaterial. System vässa  
 BEHÅLLNING: GLETTING 1200 400 smörj räder  
 GEMENSKAPLIGT: GEMENSKAPLIGT  
 VÄRDE: 700 KRÖNORER EN FÖRUTSÄTTNING  
 BEHÅLLNING: Reparationskostnader, dyrtid, smörjmedel, P-  
 utrustningskostnader och skadade delar  
 PÅ ANDRA VÄRDE:  
 VÄRDE: I MEDDEL (OMAN VÄRDET) 44,4 Ton

KUNGL. JÄRNVÄGSSÄLLSKAPETS  
 MASKINBYRÅN  
 19291

RESTAURANGVÄNDET  
 LITR AB 2000  
 5.1  
 1:40  
 L. Lindberg  
 RITN. NO. 16402

# Nostalgisidan



*Redaktörn vaktar myndigt vår monter. Nu 27 år senare är mustaschen borta men kaluften är sig lik.....*

Året var 1984. Helt otroligt, 27 år sedan! Det var stor hobbymässa på Svenska Mässan i Göteborg och GMJS var inbjudna att delta med en monter. Vi fick disponera ca 20 kvm och vi hade med en glasmonter och vår svängda "modul" samt en hel del fina bilder från vår anläggning. Det var några år innan modulbegreppet egentligen var etablerat inom MJ-hobbyn. Ett bord med vykort för 2 kr och en ritningsatts för 10 fanns också med. På bordet ser jag min gamla 126-kassettkamera, en Agfa Optima, nostalgi bara det.



*Lars-Erik Bernström deltog med stor entusiasm i utställningen*



*Bland de utställda modellerna ser vi loken D, Brita, Lars och Rocket samt en del av Lasses 1860 och 1910-talsvagnar*



*Körsträckan var begränsad men vad gjorde det när visningsglädjen var obegränsad*



# Helgeberga -Ålderstigens Järnväg, HÅJ

eller

## smalspårigt på GMJS

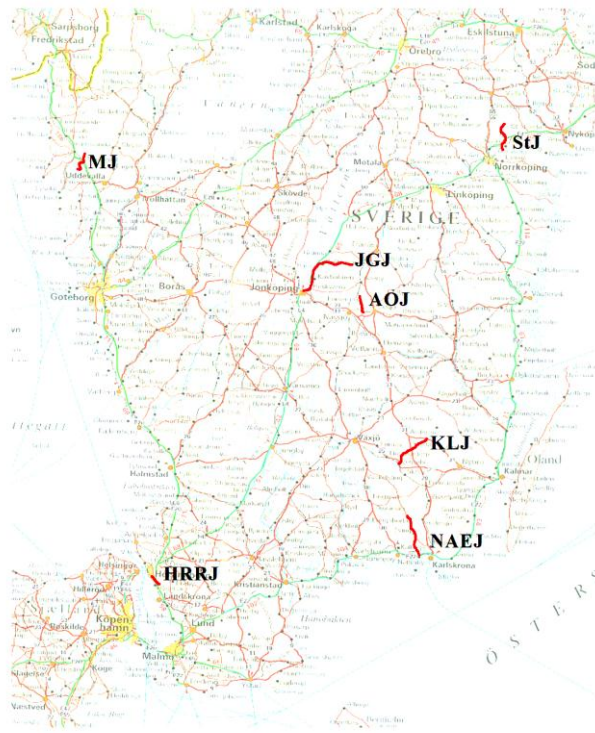


Smalspårigt. Ja här i landet har det funnits 7 små enskilda järnvägar med persontrafik på 600 mm: spår eller 2 fot. De var

- AOJ Anneberg-Ormaryds Järnväg i Småland
- StJ Stafsjö Järnväg eller Nunnebanan i Kålmården, Östergötland
- NAEJ Nätraby-Alnaryd-Älmeboda Järnväg eller Nätrabybanan i Blekinge
- MJ Munkedals Järnväg i Bohuslän
- HRRJ Helsingborg-Råå-Ramlösa Järnväg i Skåne
- KLJ Kosta Järnväg eller Lessebo-Kosta-Målerås Järnväg i Småland
- JGJ Jönköping-Gripenbergs Järnväg också i Småland

Banorna byggde på det franska, lätt monterbara och flyttbara, smalspårssystemet Décauville. Det byggde också mycket på att lok och vagnar var försedda med boggier för minska axelbelastningen. Många av loken på Décauvillebanorna var också av boggityp t.ex. Malletloken. I Sverige valde man dock att lägga den lätta rälsen på träsyllar i stället för plåtsyllar. Trä fanns det gott om i Svedala. Vi valde också att bygga 600-banor permanent för både person- och godstrafik. I utlandet var de ofta flyttbara och lite mer av industri- eller jordbruks/torvtäktskaraktär.

I samband med lantbruksutställningen i Norrköping 1876 demonstrerades systemet för första gången i Sverige. Kosta- Lessebo var bland de första banorna och börjades byggas 1887. Rälsen var klen, vägde bara 9 kg/m och importerades företrädesvis från England. Svensk agent för Décauville blev direktör Hummel på Kosta Glasbruk och det svenska systemet med lätt räls på träsyllar kallades allmänt för Kostasystemet. Flera av de övriga banorna kom till under järnvägens guldålder runt sekelskiftet. Idag återstår tyvärr ingen av dem. De flesta lades ner redan på 30 eller 40-talet. Några blev breddade och levde vidare en tid innan dess öde också beseglades. Som tur var fanns det entusiaster som tidigt insåg det kulturella värdet och letade upp och sparade undan det som fanns kvar. Ett antal museibanor med 600 mm spårvidd finns därför idag att beskåda och beåka. Allra störst insats gjorde vännerna i Östra Södermanlands Järnväg ÖSIJ.



De fick också förmånen att överta bandelen Läggesta-Mariefred när SJ lade ner. Den byggdes om (smalades?) från normalspår till 600 mm. Det fina stationshuset i Mariefred är också en riktig pärla som väl passar in i tidsmiljön. För övrigt är det svårt att finna en mera genuin och lämplig miljö för en museibana än Mariefred och Gripsholm. En resa på ÖSIJ är ett mycket behagligt sätt att förflytta sig 100 år tillbaka i tiden. Här finns mycket fint material samlat från i stort sett alla våra sju små tvåfotabanor. Nu över till den åttonde, HÅJ.

### HÅJ, Helgeberga-Åldersstigen-Järnväg

Vad vore en svensk världsberömd nolla utan en liten modell av en svensk 600-bana. Vi vill visa den, kanske skenbara! idyll som fanns utmed de små banorna de första årtiondena på 1900-talet. Vi bygger, som alltid scratch, autentiskt och i rätt skala. Detta innebär handlagd räls med 13,3 mm spårvidd och inget fusk med HO/N/TT-räls! Banan utgår från vår Bergslagsbanestation Helgeberga och har sin slutpunkt vid vår 1860-talsstation Ålderstigen. Banan är ca 8 m lång och går delvis i kraftig stigning upp mot Ålderstigen. Tidspoken kan vara 1920-talet.

Någon särskild stationsbyggnad finns inte vid Helgeberga utan ett samarbetsavtal har tecknats med det mäktiga BJ (hur det nu gick till?) om att banans resenärer (inte så många så de stör) får använda deras vänthall och utedass. Biljettförsäljning sker också via BJ genom ett ännu inte upphittat samtrafikavtal. Var banan har sitt kontor vet vi inte riktigt. Det är dock ingen ko på isen då trafiken på banan har stått stilla, till och med mycket stilla, i flera år. Kanske kommer trafiken igång igen om banchefen, som vi inte riktigt vet vem det är, får ett kontor eller i var fall en styrypulpet varifrån han kan manövrera tågen och dirigera trafiken. Vid Helgeberga finns perrong och två spår. Dessa kopplas samman via en liten vändskiva där loken kan vändas för färd åter mot Åldersstigen. På perrongen sitter dagens, och även gårdagens, resenär, herr Vântman. Han väntar tålmodigt. Han är van. Han har väntat flera dagar/månader/år. Det gick inte något tåg i torsdags heller..... Vid visningarna i höstas kördes det fram flera vagnar som ställdes upp på spår 1. Något lok sågs däremot inte till, så någon färd blev det inte av den här hösten heller. Vântman sitter dock kvar. Det sista som överger en järnvägsresenär är dock hoppet. Ryktet gör gällande att loket har svårt att ta sig upp för den branta stigningen upp mot kraftverket. Loket har dock nyligen varit inne på revision varvid löpaxlar, drivning, fjädring mm har setts över. Vore det inte värt ett försök att ta sig upp? Många, med Herr Vântman i spetsen, ser med förhoppning fram emot ett försök i alla fall. Guinness har förvarnats!

Problemet med den lilla banan är att bortemot 50 % av backarna lutar uppför. Det finns nu planer på att åter igen bygga om banan så att en mindre del av backarna blir uppförbackar. Vi siktar på att kunna få bortemot 70 % utförbackar. Inte så dåligt på en så kort bana! Det finns också förslag att lägga hela banan i en tunnel eller att däcka över de värsta stigningarna, så att backarna inte syns. Lutningen blir dock densamma så att det spelar nog ingen roll eller varken det ena eller andra utan snarare tvärt om. Ur publik synpunkt har det dock framkommit en fördel, nämligen att våra kära åskådare då slipper se den trafik som ändå inte finns. Det beslut som fattats är dock att banan ligger kvar tills någon gör något åt den. Man kan säga att det i detta sammanhang fattas många beslut.



*JGJ:s ånglok vänds på vändskivan. Herr och fru Vântman bidar sin tid. Några vagnar syns inte till*

Att däremot fatta vad de olika besluten innebär är inte så lätt. Att tunneller banan skulle dock inte Herr Vântmans fru, Agda, tycka om. Sist de åkte genom den hemska tunneln på linjen Ålderstigen - Skenköping, blev det kolmörkt i flera sekunder varvid fru V utbrast "Det va' förskräckligt va' lång tunneln e'!". Herr Vântman, som alltid hava ett tröstens ord till sin tunnelfobiistiska hustru, uppmuntrar då henne med, det i och för sig korrekta konstaterandet, att " Int' så kånstitt Agda. Du må tänke på att vi sitter i sista vagnen!".

Vid ett annat tillfälle frågade V en gång stinsen på Helgeberga när sista tåget till Ålderstigen går. Han fick då det näpiska svaret - "att då lever varken du eller jag". Frågan är om det svaret var korrekt. Var möjligen det senaste tåget som gick (förra årtusendet?) även det sista? Vi må väl hoppas att så inte var fallet.

Nog om herrskapet V:s virtuella och humorella reseäventyr för denna gång. Nu tar vi en liten tur på HÅJ:en om Ni förstår vad jag menar?



*Vår minsta motorvagn från Stavsjö Järnväg behöver också en vändskiva. Den hade bara förarplats i en ände*

Vi startar på Helgeberga station där herr och fru Vântman just nu sitter och väntar på tåget. Efter att utfartsväxeln passerats går färden under stora järnvägsbron som överbryggar Lågvattnet. På den gamla oelektrifierade järnvägen mellan Ålderstigen och Skenköping kan man se allt från F-lok med kontinentala sovvagnar till små Hilding Carlsson rälsbussar av tidig 30-tals modell. Här under bron finns också växeln till lokstall och hamn där en hamnkran står redo för lastning och lossning av gods som skall gå sjövägen. Vid hamnmagasinet och kajen ligger en skuta färdig för avgång. Ett litet stickspår går också ner mot båtbyggnaden där skeppare Lasse just kommit in med dagens lilla fångst, med betoning på lilla. Den syns inte ens på fotot! Lokstallet är av sekelskiftesmodell och innehåller också en liten verkstad. Där finns vidare den slaggrop som behövs vid ångloksdrift.



På hamnmagasinet kan man se den hissanordning som användes för att lyfta upp gods för magasinering. Färden går vidare i brant stigning och via en skarp högerkurva kommer vi fram till kraftverket som finns mellan de två sjöarna Uppsjö och Lågvattnet. Turbiner och allt annat material till kraftverket har naturligtvis levererats med denna lilla järnväg, som nästan bokstavligt går rakt genom kraftverket. På balustraden ovan dammluckorna står elmaskinist Ström och kontrollerar att vattnet på rätt sätt strömmar ut ur turbinrören. Om det inte skulle göra det, vet han inte riktigt vilka åtgärder han skall vidta. Gud hjälpe att så inte blir fallet, så att säga. På taket betraktar traktens enda måsar (som är duvor) spektaklet med ett förnöjsamt leende. OBS! syns inte riktigt på det dåliga fotot. Inget annat särskilt händer i det lilla kraftverksamhället. Tiden går men måsar består, måst' man säga.

De vita fåglarna, som egentligen är grå, så vitt jag kan se, har sen' urminnes tider suttit på samma ställe. Kanske dags att pröva vingarna? Men även om de skulle vilja kan jag avslöja att det inte blir någon flygtur! Fötterna är fastlimmade.....hä hä.....det är så att man kan gå upp i limningen eller snarare tvärt om, skulle man kunna säga. Strax efter kraftverket går ett litet stickspår in till stenbrottet. Spåret är inte permanent utan kan flyttas allt eftersom brytningen går framåt, allt enligt den ursprungliga idén av Décauville. Just nu står ett par stenvagnar färdiglastade för transport ner till hamnen för vidare skeppning till Tyskland och återuppbyggnaden efter första världskrigets förstörelse/förstörelse. Året är 1920. Stenhårt arbete ligger bakom brytningen. Och så säger en del att brott inte lönar sig!

Kanske har de rätt. Jag känner en person som bröt benet nere på Canarios. Det var inte särskilt lustigt och inte heller särskilt lönsamt! Vi överlevde dock och till det positiva var att Ulla tyckte att det var roligare att vara sjukskrivnen i + 24 grader och med en vinare vid poolkanten än att sitta i ett radhus i Göteborg och lyssna på ösregnet. Semestern blev till att hoppa på ett ben. Man ska leva på hoppet som vi tidigare konstaterat. Vinet kostade 6 kronor litern och juicen 8, och lite ekonomisk är man naturligtvis.... Rött eller vitt spelar ingen roll - jag är färgblind. Ibland hade vi en vit vecka (då vi inte drack något rödvin!). Åter till järnvägen HÅJ.


Efter en skarp vänsterkurva passerar vi under dubbelspåret mellan Benktåkra och Annorlunda. Här susar de riktiga snälla tågen fram. Det kan vara 1800-tals trafik med Cc som dragkraft men även 2000-talståg som X2. Det senare vill vi dock inte i detta sammanhang visa på bild. Tidsepoken stämmer liksom inte riktigt.....Det tar vi en annan gång. Nu går färden vidare på bro över linjen upp till Rustanfors.



Detta spår kallas USCH-spåret vilket står för Underligt Spår i Complette onödigt Hål eller bara uttryck för vad man tyckte om sammanbindningsbanan när den, någon gång under förra årtusendet, stod klar för trafik. Strax intill nämnda hål finns nu ett nytt hål som leder ner till underjorden.



Där finns ett flertal spår för uppställning av lok och vagnar som man troligen skäms för att visa. Underliga äro Herrens vägar. Än mer underliga är hans underliggande järnvägar. Man måste dock tillstå att uschspåret ger oss en suverän möjlighet att under visningarna köra kontinuerlig slingtrafik med tre tåg (eller hur Lennart o Arne?) i åtta. Kanske kan man säga 19.57? Uppställningsspåren i underjorden kommer säkert också väl till pass, så pass väl känner jag tågledarna. Efter bropassagen bär det av utför, ner mot slutstationen vid Ålderstigen. Som vi tidigare konstaterat lutar 50 % av backarna neråt. Där ser Ni.....matematiken stämmer!

Vi passerar på baksidan av det lilla sågverket till vilket vi har ett litet stickspår. Viss transport av sågade trävaror går därför ner till hamnen på denna lilla bana. Det lilla röda huset på vänster sida är banans slutstation vid Ålderstigen, SJ:s station på stambanan. Här på Ålderstigen råder fortfarande 1870-tal med häst och vagn, herrar i cylinder och damer i krinolin. Semaforen är av trätyp med "klart in" som nedfälld vinge. Det ändrades efter virebrott.....Lokstallet är banans slutpunkt. Här stallas loken innan återfärden anträdades nästa dag. Just nu är det riskfritt att så sker. Vi hoppas på framtiden. Lev på hoppet! 





Samtliga i artikeln beskrivna byggnader har autentiska förebilder enligt nedan. Alla förändringar kommer vi att kungöra i denna förträffliga månatliga, veckotidning som utkommer med 5 nummer per år. Senaste numret har alltid utkommit och ett nytt är ideligen på väg. Ibland har det varit på väg så länge att man undrar vart det tagit vägen. Kanske har det tagit vägen över Ålderstigen. Jag kan dock försäkra Dig, Käre läsare, att vi gör vad vi kan för att tidningen skall framstå som en modern inlaga ifrån en utdöd epok. Denna artikel kan kanske ge ett litet bidrag till den debatten. Till dess nästa nummer dimper ner i Din brevlåda får Du nöja Dig med att fantisera och lyss till de historier som Herr V gett upphov till.

<i>Namn</i>	<i>Förebild</i>	<i>Tidsepok</i>	<i>Modellör</i>
Helgeberga	2 klass BJ station från Sikfors	ca 1910	Sven-Bertil Johansson
Hamnkran	Engelsk typ, fanns t.ex. i Hjo	ca 1860	Lars-Erik Bernström
Liten båt		ca 1920	Lars-Erik Bernström
Skuta		ca 1920	Ulf Lindahl
Lokstall/verkstad		ca 1910	Fredrik Kjällquist
Hamnmagasin		ca 1910	Lars-Erik Bernström
Kraftverk	Hjälms vid Lygnerns utlopp	ca 1940	Lars-Erik Bernström
Rött stationshus	från Nätrabybanan	ca 1890	Ulf Lindahl
Lokstall	JGJ, Bunn	ca 1900	Lars-Erik Bernström
Sågverk	Gånghester	ca 1920	Svante Runberger
Ålderstigen	SJ-station Gnesta, Västra stambanan	ca 1860	Helge Sundhamn
Motorvagn	Stafsjö Järnväg	1925	Ulf Lindahl
Grusvagnar	Engelska	ca 1930	Jon Fast
Ånglok	JGJ nr 6	1902	Lars-Erik Bernström
Postvagn	JGJ DFo 27	1894	Hans Johansson
Godsvagn	KLJ 126	1893	Hans Johansson
Godsvagn	MJ Io 25	1894	Hans Johansson
Personvagn	MJ 1	1894	Lars-Erik Bernström
Personvagn	KLJ 102	1888	Ulf Lindahl
Timmervagnar	JGJ IKN 102, 104	1893	Lars-Erik Bernström

*Hans Johansson* 