

MÖTESDAGAR:

P g a full aktivitet på fullskaleresandet och stundande semester-tider har styrelsen beslutat att fr o m NU till augusti har KMJ möten endast på onsdagar kl 1800.

Givetvis kan det komma att ske extramöten. Ring runt om Du känner för ett byggpass, en körkväll eller en utflykt längs 891/1435-spår (kvarliggande eller inte). För att underlätta rundringandet bifogas en busfärsk (knyckt från kokosbollsreklamen) medlemsförteckning. Vi har aldrig varit så många medlemmar. Jippi.....

VÅRMÖTET:

Enligt våra stadgar måste vi ha ett officiellt årsmöte. Onsdagen den 19 juni kommer vi att ha ett sådant. Välkommen.

HÄNT PÅ KMJ:

Underrede: TC i kylrummet är under byggnad. DC, BB och GB fixade till hålet, som har gipsslammats och sprutlackats i lila. (Färg kvar sedan ett visst kaffeskrapsbygge.) Tunneln passar perfekt på tunnelbana 3 (Järvalinjen i Sockholm) med dess popmålade bergväggar.

Spår: inte hänt så mycket sedan senaste Timmertåget. Yxö och TC-linjerna är under utformning. Urban har lagt hamnspåren i Klarstad. Innan första söndagen i september (som är storkördag) är alla spår lagda.

El: ställverket i Mofors är utbytt till m/Klarstad. Kräver viss utbildning, men fungerar betydligt bättre än det gamla. Samtidigt har ställverket i Vvs flyttats till hålets kortsida för att ge personalen drägligare arbetsmiljö.

Landskap: växer stadigt framåt. Hål efter hål blir övertäckt med Urbans konstruktioner. Min förhoppning är att till den 1 sep har vi kulisser och landskap klart i grova drag i yttre rummet.

Trafik: Viss trafik har skett, men den senaste tiden har den legat nere p g a byggnadsarbetena (Storkördag den 10 februari)

Fordon: Inga större förändringar

KMJ, MSMJ, RSJ, SSJ - Järnvägsprojekt i Värmland

KMJ, Klarstad-Malmå Järnväg, är ett av de projekt i Värmland som blev verklighet, om än i modell och med förvanskad karta. Andra projekt, från 40- och 50-talen, med riktiga kartbilder som grund var:

MSMJ Malung-Sundhultsmon-Medskogs Järnväg

RSJ Råda-Sundhultsmons Järnväg

SSJ Sunne-Slättne Järnväg

Nu är det nog så att järnvägarna inte hade fått dessa namn, men för enkelhetens skull kallar vi dem så i denna artikel.

Till och börja med skulle det kanske passa med en liten geografilektion. Sundhultsmon ligger i Sysseleback på västra sidan älven. (På andra sidan bron mitt emot Koppra enligt uppgift från en infödd.) Slättne ligger också i Sysseleback på västra sidan, granngårds med Sundhultsmon. De övriga orterna går att hitta på en vanlig karta.

BAKGRUND (ej det samma som kuliss i fullskala, red anm.)

Ännu mot slutet av 1920-talet var intresset stort för nybyggnad av järnvägar, då i huvudsak enskilda banor. Vid början av år 1926 var 600 km banan under byggnad, medan koncessioner för ytterligare 27 banor var beviljade med en sammanlagd längd av omkring 900 km. Men, vid 30-talets början inträdde en omsvängning som inte helt kan skyllas på den då rådande lågkonjunkturen. Förändrade ekonomiska förutsättningar avbröt pågående järnvägsbyggnation eller hejdade projekt som ännu befann sej på planeringsstadiet. Samtidigt med depressionsperiodens följder började den motoriserade landsvägstrafiken framträda som en konkurrent till järnvägarna.

Vissa av järnvägsbyggena som färdigställdes i slutet av 1920-talet och i början av 1930-talet gick därför med förlust redan vid trafiköppnandet. Intressenterna i de projekt vid denna tid, för vilka koncession beviljats, drog sej ur pga att risken för att förlora satsat kapital var stort.

Ekonomi svängde uppåt under 30-talets senare del, men då hade intresset för nyanläggningar av järnvägar så gott som upphört. Några järnvägar färdigställdes dock, t ex Inlandsbanan (1937) och Borås-Ulricehamn-Jönköping (1940).

Då kriget och avspärrningen medförde restriktioner för motorfordonstrafiken framstod bristen på järnvägar speciellt på de platser som tidigare hade varit planerade att få förbindelse med det övriga nätet. Efterkrigstidens stabila konjunkturer gav ytterligare näring åt dessa järnvägsbyggnadsplaner.

De förslag till järnvägsbyggnader som aktualiserades efter 1940 hade en sammanlagd längd av 1400 km. De som vi värmlänningar är mest intresserade av, är de som nämndes i inledningsskedet.

Projekten har i allmänhet kostnadsberäknats för en teknisk standard som medger en största tillhåten hastighet för rälsbussar av 90-100 km/h och 75 km/h för ångloksdragna tåg.

Vid kalkyleringen av de ekonomiska resultaten har driftskostnaderna beräknats vid lägsta möjliga driftstandard. Persontrafiken skulle ombesörjas uteslutande av rälsbussar med ett fåtal turer per dag. Godstrafiken med högst ett godstågspar dagligen. Detta gör att bemanningen längs banorna kan hållas nere starkt.

Kortfattat om de olika banorna

Malung-Dalby-(Sysslebäck-)Medskogen

Som motiv för att anlägga denna mellanriksbana angavs att det 400 km långa området längs gränsen mot Norge, mellan Charlottenberg och Storlien hade betydande behov av en järnvägsförbindelse mellan de svenska och de norska gränsbygderna.

För mellanriksbanan från Dalarna har, enligt en år 1953 framlagd utredning, planerats sträckan från Malung på linjen Wansbro-Särna över Dalby vid Klarälven (är det ett annat namn på Klaran?? Red anm) och Sysslebäck och vidare till Medskogen vid gränsen. Någonstans innan Sysslebäck hade man avsett att kors älven eftersom Sundhultsmon ligger på västra sidan Klarälven. Den "naturliga" vägen är sedan att fortsätta norrut till Klarabro för att vika av mot väster över Bograngen till Norge. Vid utredningen av mellanriksbanan Malung-Flisa lär ha framgått, att man i Norge ansåg trafikunderlaget för dåligt för att motivera byggnation av den norska delen.

Sunne-Slättne, Råda-Sundhultsmon

Vissa järnvägsprojekt som berörde Värmlands gränsområden mot Norge undersöktes 1947 på en framställan av riksdagen efter en motion (1946:II:235). Man tillsatte en kommitté för att utreda kommunikationsnätets utbyggnad i norra Värmland. När utredningen 1949 lade fram sitt betänkande kunde två alternativa sträckningar komma ifråga vid anläggning av järnväg längs Klarälvdalen i Nordvärmland. Det ena alternativet avsåg en normalspårig linje med anslutning till Kil-Fryksdalens Järnväg i Sunne och vidare upp till Slättne på västra sidan Klarälven. Det andra alternativet gällde en 891 mm smalspårsbana med anknytning till NK1J. Smalspårslinjen skulle dras längs älvens östra sida mellan Råda och Sundhultsmon.

Kommittén som utredde dessa förslag i tre år avstyrkte bägge sina alternativ bl a med hänsyn till att järnväg ej kan konkurrera med flottningen i fråga om transport av skogsprodukter (Red.anm.Jo, om trpt av Skogsstjärnan), som utgör huvuddelen av produktionen i det föreslagna trafikområdet. En annan sak som projektet föll på var brobrist...? Bristen på broar över Klarälven begränsade järnvägens utnyttjande då järnvägen kom att trafikera endast ena sidan.

Kommentar

Föler på nästa sida.....=

Kommentar

Om de här järnvägsplanerna borde det finnas åtskilligt mer att läsa, bl a i motionen som ju finns arkiverad någonstans liksom utredningen. Hade man planerat sträckningarna noggrannt? (Stationer, lastplatser, protokoll från studiebesök mm mm) Antagligen finns papperena i riksarkivet i Srockholm. Det här är ju ganska intressant, varför jag i framtiden sjall försöka återkomma med mera uttömmande svar.

Om RSJ och MSMJ blivit verklighet hade Nordvärmland blivit ett intressant järnvägsområde. Tydligen skulle i så fall smalspår och normalspår ha mötts i Dalby för arr tillsammans gå norrut mot Sysseleback. Hade man tänkt sej dubbelspår eller treskena och ränk, vilken vacker strcäka Karlstad-Trondheim med tågbyte i Sysseleback och....Ja, Sverige kunde ha sett annorlunda ut.....

URBAN LAVÉN

Redanm: (för sista gången)

I Dalarnas Hembygdsbok 1957 finns en artikel om planerad bana Malung-Torsby-Magnor. Denna står i min mors bokhylla, varför det blir ett referat i en kommande tt. (tt= ZUGGATTUNG timmertåg)

BILAGA 1:

Banornas längd (ungefärlig, enl huvudalternativ)

Mellanriksbanan Malung-Medskogen-Norska gränsen (Flisa)	100 km
Sunne-Slättné	130 km
Råda-Sundhultsmon	100 km

BILAGA 2:

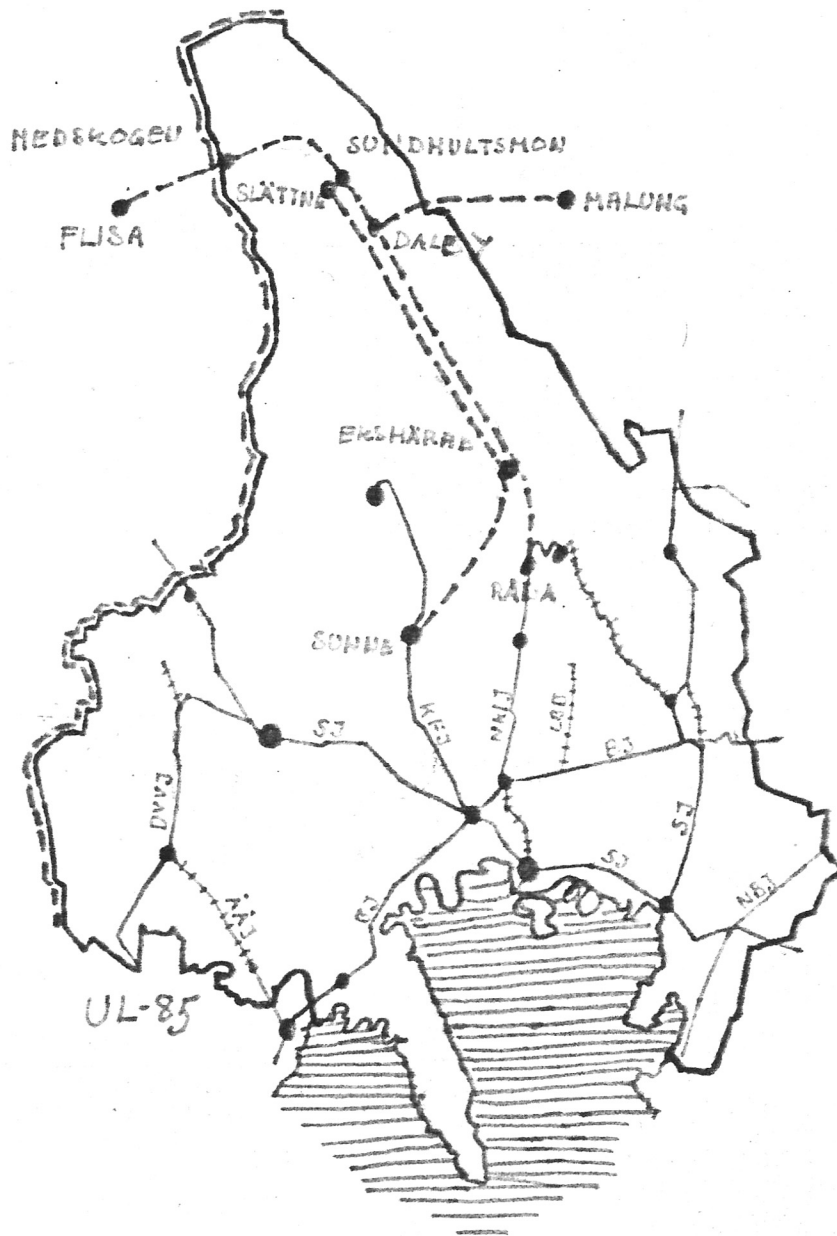
	Anläggkost (mkr)	Omräknat till 1985 års priser
Mellanriksbanan	34 (år 1952)	205.000.000 kr
Sunne-Slättné	22 (år 1949)	185.000.000 kr
Råda-Sundhultsmon	17 (år 1949)	145.000.000 kr

(Anläggkost exkl markförvärv och rullande)

Jämförelse: ytterligare ett spår Kil-Karlstad kostar 180.000.000 kr i dag.

För alla banorna kalkylerades med en driftsförlust på ca 500tkr/år och bana. Detta motsvarar i dag ca 3-4 milj kr/år och bana. Detta utan att ränta medräknats på det investerade kapitalet.

Således hade de tillhört prövningsbanorna långt innan DVVJ och Inlandsbanan.



- PLANERADE BANOR
- BYGDA BANOR
- RIVNÄ BANOR