

TIMMERTÅGET

Nummer: 17

Månad: Augusti 1986

Medlemsblad för Karlstads Modelljärnvägsklubb, KMJ

KMJ postadress: Jan Olsson, Signalhornsgatan 96-5, 654 71 Karlstad
TIMMERTÅGET: Göran Baeckström, Tornslingan 33-3, 142 00 Trångsund
Besöksadress: Tolvmansgatan 2, Hagaborg (ing fr älvsidan)
Telefon: 054-130356 (Jan) 159336 (Per) 0554-12009 (Dan)
0554-13449 (Urban) 08-7719601 (Göran)
Postgiro: 96 97 08-7

HÄNT PÅ KMJ

Förra numret utkom i april och sedan dess har sommaren och fullskaleaktiviteterna satt sin prägel på KMJs verksamhet. Spåret till Lantmännen har dock återinlagts och Urban har byggt upp landskap kring spåret och kanalen i Mofors. Anders Hof har deponerat en stor sandsil, som har visat sej helt superb för att få sand o dyl i olika storlekar, lämpliga för mj-bygge. Därför har vi börjat att sanda om Värmlands Väsby, som hade fått en helt bedrövlig sandning.

Övriga aktiviteter har förflutit planenligt. Ett gäng var i väg till Röros och Trondheim på 17 maj och ett gäng var i väg på KMJs egen X16-resa till Skövde och Karlsborg. Tyvärr gick ej resan att samordna med ett besök på Westergötland Nerikes Jernvägar. Men det tar vi en annan gång! Reseskildringar från de båda resorna efterlyses.

Urban har skrivit en artikel till Allt om Hobby som handlar om KMJ. I ett av höstens nummer kommer vi att kunna läsa om vår bana. Tanken är att vi mot gällande copyrightregler ska kopiera upp artikeln och bifoga till ett kommande Timmertåget.

Göran

HÖSTENS VERKSAMHET PÅ KMJ

Mötesverksamheten i höst blir på onsdagar samt storkörning den andra söndagen i månaden i samband med s k KMJ-helg. Övriga söndagar sker alltså ingen planerad verksamhet. För varje möte finns en ansvarig utsedd som ser till att lokalen är öppen och som leder mötesarbetet. Se verksamhetskalendarern på nästa sida!

JAAJ 10 år

Alla uppmanas att besöka Åmål en 30 aug för att fira JAAJ 10 år, med en massa aktiviteter. Är Du medlem i JAAJ behövs Du som aktiv. Information via Dan. Nämnas kan att rälsbusstrafik sker Åmåls hamn-Åmål Ö, ångtåg till Svanskog och framförallt en fordonskavalkad på eftermiddagen på Åmål östra.

Verksamhetskalendar för KMJ, hösten 1986

Datum	Verksamhet	Ansvarig
Lör 30 aug	JAAJ 10 år	Dan
Ons 3 sep	Arbetskväll	Per
Ons 10 sep	Arbetskväll	Anders
Lör 13 sep-Sön 14 sep	KMJ-helg	Anders
Ons 17 sep	Arbetskväll	Jan
Ons 24 sep	Arbetskväll	Dan/Urban
Lör 27 sep	SJK	Jan
Ons 1 okt	Arbetskväll	Per
Lör 4 okt-Sön 5 okt	Järnvägmusei dagar	Per/Dan
Ons 8 okt	Arbetskväll	Anders
Lör 11 okt-Sön 12 okt	KMJ-helg	Dan
Ons 15 okt	Arbetskväll	Jan
Ons 22 okt	Arbetskväll	Dan/Urban
Lör 25 okt	SJK	Jan
Ons 29 okt	Arbetskväll	Per
Ons 5 nov	Arbetskväll	Anders
Lör 8 nov-Sön 9 nov	KMJ-helg	Jan
Ons 12 nov	Arbetskväll	Jan
Ons 19 nov	Arbetskväll	Dan/Urban
Ons 26 nov	Arbetskväll	Per
Lör 29 nov	SJK	Jan
Ons 3 dec	Arbetskväll	Anders
Lör 6 dec	Hjulmarknad med trivselkväll	Göran
Ons 10 dec	Arbetskväll	Jan
Lör 13 dec-Sön 14 dec	KMJ-helg med höstmöte	Göran
Ons 17 dec	Arbetskväll	Dan/Urban

Stor reservation för ändringar!

Ansvariga för vårens KMJ-helger blir Gunnar, Per, Urban och Fredrik.

Den 19 sep blir Urban 1/20 600-mm år. Gratulationer mottages gärna, helst i form av hembygdens dryck.

Arbetskväll

Varje onsdag är det arbetskväll i klubblokalen, vilket innebär att alla medlemmar kan närvara för större eller mindre aktiviteter, även enbart sociala. Huvudsyftet är dock byggnadsarbete med viss kvalite, vilket innebär att någon av våra banmästare Urban, Dan eller Anders bör leda arbetet. Även andra arbetsledare kan komma ifråga, men då ska de veta vad de gör! I princip har vi en minimiålder på 15 år för arbetskvällarna, men dispenser beviljas lämpliga personer. För att det ska vara effektivt arbete och god ordning är körning förbjuden under arbetskvällarna, utom för av den ansvarige beslutade provkörningar. Under de kvällar som Per är ansvarig för sker dock övningskörning under handledning. Generellt gäller att kvällens ansvarige har ansvar för arbetsfördelning, städning, provkörningar m m. Den ansvarige skall öppna lokalen senast 18.30.

KMJ-helg

En KMJ-helg består i regel av:

Lördag 15.00 Förberedelse för körning i klubblokalen

Lördag 18.00 Trivselkväll hos en medlem

Söndag 12.00 Storkörning

Tiderna kan dock variera för varje KMJ-helg. Kontakta kvällens värd för närmare information.

Helgens ansvarige ska tillse att någon öppnar lokalen på lördagen, är värd för trivselkvällen och är trafikmästare (väljer tidtabell och sköter personalfördelning) på trafikkörningen på söndagen.

Deltagande i trivselkväll ska anmälas till värden!

Medtag förtäring till storkörningen, så slipper vi spilla tid på inköp mitt under körningen. Det är i så fall bättre att vi intagar en måltid tillsammans efter körningen.

! FÖRSÖK ATT KOM TILL STORKÖRNINGARNA! DET BLIR ROLIGARE JU FLER VI ÄR!SJK-möten

Svenska Järnvägsklubbens lokalavdelning hälsar KMJ medlemmar välkomna på sina möten med föredrag och dia/film. Lokalavdelningsansvarige är Jan.

Järnvägsmusei dagar

Årets Järnvägsmusei dagar hålls första helgen i oktober. Temat i år är motorvagnar och förhoppningsvis kommer en stor del av museiföreningarnas rälsbusspark att närvara. JÅAJ kommer förmodligen att ordna transport till Gävle. Kontaktperson är Dan. Logi för KMJ medlemmar ordnas av Per. Vi får se om det blir Gävle Södra eller om vi "gör Gävle" på annat sätt i år.

(Det sistskrivna är en intern Per/Urban-kommentar. Red.anm.)

Hjulmarknaden

Årets hjulmarknad i Blå Hallen kombineras med att december-trivselkvällen är hos Göran i Trångsund (uttalas Trånkan). Logi på samma ställe.

Höstmöte och jubileumsmiddag

KMJ ordinarie höstmöte hålls lördagen den 13 december kl 13.00 före körningsförberedelserna. Kanske kommer Lucia? Kanske glögg?! När banan är klar för körning avnjuts en jubileumsmiddag på något av Klarstads näringsställen. KMJ fyller ju 9 år den 14 dec 1986!! Huvaligen för nästa års jubileum.

Per

KMJ FUNKTIONÄRSFÖRTECKNING

Styrelse:	Dan Carlsson Jan Olsson Göran Baeckström	ordförande sekreterare (postmottagare) kassör
Byggnadskommitté:	Dan Carlsson Urban Lavén Anders Hofstedt	el, bana, smalspår tele, landskap, byggnader fordon
Administrationskommitté:	Göran Baeckström Jan Olsson Per Krogh	trafikidé, KMJ handbok arkiv, lokal, materiel inköp, resor, planering, check
Externa kontakter:	Dan Carlsson Jan Olsson Göran Baeckström Urban Lavén	JÅAJ SJK, NJK JHRF, Karlstad kommun, övriga SJ, övriga mj-klubbar
Timmertåget:	Göran Baeckström Per Krogh Gunnar Andersson	Redaktör Tryck och distribution Adressetiketter
Övriga funktioner:	Urban Lavén Lars-Erik Cederman	PR och information Teknisk utveckling, ställverk, signaler, ritningar

Funktionärslistan är ett försök att beskriva KMJ som det fungerar idag. Vi ska inte "byråkratisera" KMJ, men alltefter verksamheten växer är det bra med ett delat ansvar i ordnade former.

Har Du synpunkter på listan, eller tycker Du att någon funktion fattas, så kontakta någon i administrativa kommittén. I vinter kommer sedan listan att inarbetas i KMJ handbok.

Per, Göran

TAGET SOM ALDRIG VILLE DÖ!

Cirka 480 romaner och 90 filmer handlar om Orientexpressen. Det finns inget tåg som blivit så omskrivet.

Idag har också rederiet Sea Containers köpt upp gamla vagnar - 35 stycken - och renoverat dem för att sätta igång en linje mellan England och Venedig, en av de sträckningar det klassiska tåget tog. 100 miljoner har det kostat!

Vackrare, lyxigare och mer påkostat tåg har aldrig existerat. Det var tåget för all världens hemliga agenter, skumma vapenhandlare, furstar och berömdheter från hela världen. En resa med Orientexpressen var ett måste i den tid som gick.

EN MANS IDÉ!

Orientexpressens historia är lång och omväxlande. Den är verket av en enda mans idé. Georges Nagelmackers föddes i Liege i Belgien 1845. Fast, utan bistånd och andra mutor till den självsvåldige kung Leopold den andre och andra furstar hade tåget aldrig blivit av.

Andra som fick ett avgörande inflytande på tågets tillkomst var en amerikansk svindlare av den klassiska sorten - överste William d Alten Mann. Han var den som med hjälp av kung Leopold den andres namnteckning samlade in pengarna som behövdes.

Nagelmackers fullkomliga passion var idén om ett tåg som skulle gå från Paris till Konstantinopel utan att passagerarna skulle behöva byta. Till en början var det motigt. Bl a fick man använda diligenslinjer i länder där furstehusen inte kunde mutas tillräckligt. Politiska förhållanden på Balkan gjorde att linjen fick läggas om otaliga gånger. Under de två världskrigen försvann trafiken helt under långa perioder. Under det andra världskriget konfiskerades dessutom hela tågsätt och inordnades under den tyska regimen.

Den 4 okt 1983 hade Orientexpressen premiär. Loket var hämtat från New York; New York Central No 999. Det följdes av en koltender samt en post- och bagagevagn. Två sovvagnar och en restaurangvagn följde och därefter kom passagerarnas mat och dryck som serverades i den utsökta restaurangvagnen.

SOV MELLAN SILKE!

Maten ombord på Orientexpressen har kommit att bli lika berömd som de flesta andra förstaklassrestauranger. Kockarna var specialutbildade och samtliga var mästare. Dukningen var ett under av perfektion med kristallglas och bestick av äkta silver.

Varje sovvagn hade plats för tjugo personer och på dagarna var de förvandlade till bekväma sittplatskupéer. Vagninredningen var av teak och mahogny med utsökta inläggningar. Sittplatserna var täckta av tunt spanskt läder, gardinerna var av sammet, sänglinnet av siden och madrasserna var fyllda med ejderdun. Toaletterna var utförda i italiensk marmor. En hel skara upppassare fanns i varje vagn. Etsningar av Delacroix prydde väggarna. Taklisterna var utskurna för hand i resetträ.

1891 stoppades tåget utanför Cherkas Keui i Turkiet. Passagerarna rånades och gisslan togs.

1901 körde det in i restaurangen på stationen i Frankfurt.

1911 kolliderade det och två människor omkom.

1929 inträffade den allvarligaste olyckan då tåget var helt insnöat i en vecka. Turkiska armén fick söka febrilt!

Den 8 okt 1977 var tågets saga slut. Allt såldes på auktion. Samlare från hela världen kom till Monte Carlo för att bjuda. Det mest kompletta tågsättet finns idag på offentlig utställning, men då måste man åka till Otsu i Japan. Där står det åtta förstaklassvagnar och ett lok. Varje år går det några vagnar från Schweiz, men de är bara avsedda för turister som kan lägga några tiotusen för en resa.

Och nu går tåget åter från England. ORIENTEXPRESSEN är verkligen tåget som aldrig vill dö!

Anders

KMJ HANDBOK - FORDONSREGISTER

Arbetet med KMJ handbok har dessvärre legat nere p g a min flyttning till Stockholm. Målet är nu att ha en komplett handbok med beskrivningar av bana, elsystem, telesystem, trafikidé, historia, administration, medlemsförteckning, o s v, klar till KMJs 10-års jubileum den 14 dec 1987.

Varför märkning av fordon?
Varför ett fordonsregister?

På kördagar blandar vi våra fordon hej vilt (på spår, förhoppningsvis). Det kan lätt bli att man glömmer en godsvagn eller att man förväxlar med någon som har en likadan modell.

För den som planerar kördagen kan det vara bra att veta vilka fordon som finns hos medlemmarna. Vi har flera hundra fordon totalt, som kan komma att gå på KMJ, varför det är omöjligt att komma ihåg att just Per har en personvagn litt AB10, vilket hade varit trevligt att ha en speciell kördag.

Därför vill jag lägga upp ett fordonsregister över alla fordon som kan tänkas komma att gå på KMJ. Det är helt frivilligt att lämna uppgifter. Registret kommer att finnas i KMJ handbok, varför alla kan ta del av det. Kanske ett underlag för att utbyta byggerfarenheter m m?

Jag vill därför be alla fordonsägare om följande:

- märk Dina fordon med initialer el dyl under fordoner
- har Du flera lika modeller, numrera fordonen
- upprätta en förteckning över Dina modeller enligt följande mall och sänd in till Göran

Underlag KMJ fordonsregister

Namn:		Märksignum(initialer el dyl):					
TYP	MÄRKNING	FABRIKAT	KOPPEL	STATUS	SKALA	LÖPNR	ÖVRIGT
D	T43 221	Lima	M	0		1	Nedtyngd
D	T43 221	Lima	M	0		2	-
Gv	NBJ Is 202	Pico	M	4		1	Trasigt koppel

TYP: Anglok, Diesellok, Ellok, LokoMotor, X-elmotorvagn, Y-dieselmotorvagn, U-motorvagnssläp, Personvagn, Godsvagn, Q-tjänstefordon, övrigt

MÄRKNING: littera, nummer som finns på modellen

KOPPEL: Märklin, Fleischmann (som Märklin räknar jag alla samkörbara koppel)

STATUS: 0- helt körduglig modell 1- med tvekan körduglig modell
 2- under byggnad, körduglig 3- under byggnad, ej körduglig
 4- ej körduglig, modellduglig 5- varken körduglig eller modellduglig
 6- ej lämpad för KMJ 7- ej tvårälsdrift
 8- går ej att klassificera 9- skrot (Vislanda)

Med modellduglig menar jag att den kan stå uppställd på en bangård.

SKALA: anges om annan än H0. LÖPNR: vid flera lika modeller

Detta är bara ett försök till mall för fordonsregister. Komplettera gärna med flera för KMJ nödvändiga uppgifter. Tala gärna om om Du tycker att det är överambitiöst. Risken finns, när jag är i farten. *Göran*

TILL SIST

Detta nummer av TIMMERTAGET är skrivet på PHILIPS bankterminalutrustning för PKbanken, PALETT. KMJ kassör arbetar numera med applikationsutveckling för detta system. Tidningshuvudet är skrivet med DCF på en laserprinter IBM 3820.

I fortsättningen kanske TIMMERTAGET kan utkomma lite tätare när skrivjobbet är lättare. Nästa nummer är tänkt att utkomma i mitten av oktober.

Göran