

TIMMERTÅGET

TIMMERTÅGET

Nummer: 18 Månad: januari 1987

Medlemsblad för Karlstads Modelljärnvägsklubb, KMJ

KMJ postadress: Jan Olsson, Signalhornsgatan 96-5, 654 71 Karlstad
TIMMERTÅGET: Göran Baeckström, Tornslingan 33-3, 142 00 Trängsund
Besöksadress: Tolvmansgatan 2, Hagaborg (ing fr älvsidan)
Telefoner:
054-130356 (Jan) 054-159336 (Per) 0554-12009 (Dan)
0554-13449 (Urban) 08-7719601 (Göran)
Postgiro: 96 97 08-7 Medlemsavgift: 200 kr (aktiv vuxen)
50 kr (övriga)

HÄNT PÅ KMJ

Sedan förra numret har en höst och en del vinter förflutit. Byggnadsverksamheten kan tyckas ha varit något lägre än normalt, men vi har i vart fall ordnat klart Lantmännenområdet i Mofors, justerat smalspåret (framförallt i Paradiset), byggt nytt ställverk i Klarstad, byggt Yxö-utfarten från Klarstad m m. Vi har haft ett antal trivselkvällar och på den senaste i december introducerades RAIL, ett järnvägsspel från Alga, som blev mycket populärt. Rekommenderas!

PROGRAM FÖR VÅREN 1987

Varje onsdag kl 18.30 är det byggkväll.
Följande dagar är det körning kl 12.00-19.00:

11 januari
8 februari
8 mars
12 april
10 maj

Dagen innan är det förberedelse för körning kl 15.00 och därefter sedvanlig trivselkväll hemma hos någon. Ring Per eller någon annan om Du vill veta hemma hos vem!
Den 9 maj har vi ingen trivselkväll, utan vi tar en bilutflykt till något järnvägshistoriskt intressant mål i närheten av Karlstad.

Den 8 mars kl 11.00 hålls vårmöte i klubblokalen.

Någon helg i april-maj planeras en utflykt med tåg till Fagernes och Kragerø. Vi återkommer om detta.

TÅGOLYCKA I GRANSKOG

Strax efter att pt 101 avgått från Granskog kl 7.08 välte en vagn litt B8 ner i sjön Kvalstern, varvid alla 82 passagerarna drunknade.
Orsaken till olyckan tros vara tågets höga hastighet. Trots sth 40 körde lokf Christer Ahlberg i full fart. Han har förhört av polisen i Klarstad och riskerar åtal för vållande till annans död. Herr Ahlberg riskerar även avsked från KMJ såsom lokförare.
(Rapport från tkl Gsg, tyvärr odaterad.)

MUSEIJÄRNVÄGAR I STORBRITANNIEN

Anders Håkansson har gjort ett utplock av brittiska museibanor:

Welshpool-Llanfair
Shackerstone-Coalville-Nuneaton
Douglas-Port Eren
Norchard-Lydney Junction
Harstead Keynes-East Grinstead
Porthmadog-Boston Lodge
Stockton-Darlington
Robertsbridge-Headcorn
Norwich-Sheringham
Romney-Hythe-Dymchurch
Orton Mere-Wansford-Yanwell Mill
Oxenhope-Haworth
Llyn Teyid-Llanwchllyn
Bewdley-Ridderminster-Paignton
Camforth-Barrow
Loughborough-Rotley
Blaenau Ffestinog-Porthmadog
Whitby-Pickering

KMJ HANDBOK

Två nya blad kommer här:
1.71 Karta över lokalen och banan
3.11 Karta över KMJ verklighet

CENTRALKOPPEL

Från Urban Lavén kommer en liten artikel om något som kanske kommer:

Sedan mitten på 60-talet har alla levererade vagnar och lok konstruerats för att i framtiden kunna förses med centralkoppel. Till ett av utvecklingsprojekten inom SJ hör nämligen införande av centralt automatkoppel på alla lok och vagnar. Sådana system finns redan i USA, Japan och Sovjet. I Sverige finns centralkoppel, förutom på X- och

TIMMERTÅGET

Y-fordon (undantag: X5), f n endast på boggievagnarna som används för malmtransporter på Malmbanan.

Stråvan inom UIC, Internationella järnvägsunionen, vad gäller Europa, är att konstruera och införa ett centralkoppel som även har broms- och el-ledningar, ett önskemål som även delas av Sovjet.

Fördelarna med centralkoppel är:

- ökad säkerhet för växlingspersonalen
- ett relativt tungt och obehvämt arbetsmoment avskaffas
- möjlighet att ta större tågvikter (då nuv koppel hanteras manuellt måste de vara lätta och tål därför ej alltför hög belastning.)
- snabbare ihop- och isärkoppling
- snabbare rängering
- minskade underhållskostnader

Inom UIC diskuterades införande av centralkoppel i västeuropa någon gång 1975-1980, men än idag finns inget beslut. Stötestenen är som vanligt ekonomiska frågor och möjligtvis en standardiseringsfråga.

Red kommentar: Byte till centralkoppel bör ju ske samtidigt på alla fordon. UIC har tänkt att göra det en påskhelg då det är den längsta snöfria helgen på året med låg godstrafik. (Snöfritt överallt utom på norra SJ/NSB)

Visste Du att den 25 maj 1967 lades den miljonte betongslipern in vid Alsike hp mellan Knivsta och Uppsala?

KMJ NORGERESA 17-19 MAJ 1986

ETT RESEREPORTAGE AV JAN OLSSON

Alltsedan KMJ-resan till Bergen och Granvin i april 1985 har vi som var med tänkt på en ny Norgeresa. Under början av 1986 tog planerna fastare form och efter vissa diskussioner kunde en resplan fastställas. Den blev som följer: ToR Karlstad-Verdal med framresa över Flisa-Röros-Trondheim och åter via Trondheim-Dombås-Hamar-Elverum. Tanken var att åka lokaltåg på Solörbanen och Grensebanen innan de försvann i den nya tidtabellen, samt att få proVa BM92 och B7-vagnar. Resedeltagare blev Göran, Jan, Per, Nisse, Urban och Anders Hof. Nå, hur blev resan? Jo, så här!

17 maj Planerad avresa med Rst 1046 fr Karlstad 4.05. Jan hämtade upp Anders, Göran och Urban. Nisse skulle stiga på tåget redan i Hallsberg och Per skulle ansluta i Charlottenberg. På Karlstad C möttes vi av beskedet att tåget var ca 45 min sent. Inväntade tåget sittande i växlarrummet. Alla något duvna efter den tidiga reveljen. Så småningom kom tåget och vi steg på. Nisse befanns med ombord. Sms Rst 1046: Rc5 1363 + WL3T + WL3T + B5 + AB7 + DF28 + DF21.

Tåget visade sig vara fullt så det var tur vi hade reserverade platser. Till Urbans stora "glädje" stannade vi i Kil! På resan till Charlottenberg underhölls vi av Urban och Tm som drog mer eller mindre oanständiga historier mest hela tiden. Utanför tåget var det en fin sommarmorgon med sol och lite moln. I Charlottenberg kom så Per ombord och sällskapet var därigenom fulltaligt. Till Kongsvinger anlände vi vid 7-tiden. Lämnade tåget och invaderade väntsalen. Åt frukost på medhavd matsäck, bröd ost och läsk. Att vi var lite trötta bevisades av Anders som vid ett försök att prova en myntvåg glatt stoppade in myntet utan att stå på vågen!

"Skadonk" sa vågen och levererade en biljett utan vikt men med ett datum från 1955! Denna händelse gladdde oss sen hela resan.

Före avresan till Elverum hann vi ta promenader i omgångar i den morgonstilla byen. Morgontåget till Oslo S bestående av ett BM68 sätt avgick flaggprytt 7.40. Pt 1081 till Elverum-Hamar bestod av BM68G 31. Växlades fram vid nio-tiden. Personalen visade sig trevlig och drog upp skymmande gardiner och lät oss sitta framme i hytten (oss = Jan och Urban). Intressant samtal om banans framtid. Lokaltrafiken bort den 1 juni. Därefter skall Hurtigtogen på Rörosbanen dras över Kongsvinger-Flisa-Elverum. Sakll få uppehåll på Kirkenær, Flisa och Braskereidfoss. Godstrafiken inte obetydlig, flera stationer hade utlastning av flis/sågat virke/timmer. Bra banstandard med betongslipers, begagnade, samt makadam. Även träslipers delvis men byte pågick.

Efter ankomst Elverum tackade vi för oss och lämnade tåget. Använde väntetiden tills Ht 301 skulle ankomma med att knäcka resans första ölburkar, skulle följas av fler. Gick ut på stan i omgångar. Gatukök besöktes och diverse mat inköptes. De som gick ut i andra omgången besökte ett närliggande gatukök som just öppnat. Innan avresan norrut hann vi även med att sätta en adresslapp på en mycket trött "gutt" som sov på en soffa. Destinationen blev Bodö.

Sms Ht 301: Di3.605 + B5 + B5 + B5 + BF14 + F + G + G Uppsokte våra reserverade platser men fann tåget glest besatt. Konstaterade snabbt att B5 är en mycket bekväm vagn. En trillevozn uppenbarade sig rätt snart och fika inköptes. Därefter tog vi det lugnt under resan upp längs Österdalen. Några sov ett tag, andra tittade på omgivningarna. Senare återkom trillevoznen med lunch, pölser. Några handlade. Under resan norrut kunde konstateras att björkarna blev allt mindre utslagna. Mötte en BM92 i Alvdal, bara en resenär vad man kunde se. Bra banstandard till Röros utom ett kort parti vid Barkald. Steg av i Röros. Frågade direkt om tåget till Trondheim 18.10 skulle gå och fick jakande svar. Uppehållet användes till att bese ett Russetog, gå runt i den gamla delen av staden, fotografera piker (Per), få kaffe(?) av pike (Urban), se rester av kopparverk med smalspår, äta middag på Turisthotellens kafeteria. Bra mat. God stämning, alla rövade mat av varandra med eller utan lov. Bästa rövningen gjorde Nisse som tog kött i stället för beställd och betald fisk. Sedan dags att återvända till stationen där BM92 09 växlades fram.

17.50 embarkerades tåget och alla utbröt i lovord över den fina inredningen. Äkte i den motorlösa styrevognen, vilken gick främst. Fann att BM92 har ungefär lika "bra" acceleration som en Y1. Gången lite sämre, mer vibrationer kändes under gång. Bra sikt framåt men lite svårgraferad. Bra överblick av manöverbordet. Inredningen som sagt avsevärt bättre än Y1. Behaglig resa längs banan ner till Stören. Fina vyer över Gauldalen vid Reitan och Haltdalen. Banstandarden inte av samma klass som söder om Röros. Under resan till Trondheim tullade vi lite mer av ölförrådet och stämningen steg. Historier, repliker och kommentarer korsade främre delen av salongen och även enkla skämt framkallade ohejdad munterhet. I denna glada stämning anlände vi till Trondheim. Taxi till NUH där vi skulle övernatta. Fick ett bra 6 bädds rum. Lite trångt dock när alla samtidigt försökte ordna respektive sängplats. Senare drog alla utom Jan åter ut på stan för att kolla nattlivet den syttende maj. Återkom i omgångar senare på kvällen/natten.

18 maj Revelj 6.30 som planerat. Alla upp utom Urban som föredrog att sova ut efter den föregående kvällens övningar. Övriga åt frukost och efter snabb städning av rummet drog vi till stationen. Skön promenad i fint vårmorgonväder. På stationen inväntade Ht 451 på spår

TIMMERTÅGET

5. Sms:

Di4.655 + AB12 + BR21 + B5 + B5 + B5 + BF14 + F3 + G.
Ht 456 från Bodö ankom draget av dubbla Di3 strax före
vår avgång 8.15. Fick en fin resa upp till Verdal. Bördigt
odlat landskap mest hela vägen. Stora gårdar. Vackra vyer
över fjorden. Trillevognen kom efter ett tag och
förmiddagsfika inköptes. Bra service på tåget, både
trillevogn och kafeteriavogn!

Bra banstandard, skarvspår till Hell, därefter helsvetsat
spår. FJB, eller på norsk, FJS, fjernstyring. Så inga andra
tåg på uppresan. I Verdal avstigning. Resans vändpunkt
uppnådd. Under uppehållet gick Göran, Per och Anders
en promenad ut mot havet, nådde dock inte ända fram.
Jan och Nisse vaktade packningen. Helgdagsfrid i
sambandet. Före återresan togs grupp bild på sällskapet
med hjälp av självtulösare.

Kl 10.35 ankom BM92 05 och med denna åkte vi tillbaka
till Trondheim. Snabbare körning än på Rörosbanen,
som mest 110 km/t. Mötte BM92-tåg i Levanger. Satt ett
tag i motorvagnen som bullrade ungefär som en Y1. I
Trondheim mötte en utvilad Urban. Samtliga åkte sen
med stadens enda spårvagns linje till Lian. F d
Graakallbanen. Moderna ledvagnar skötte trafiken.
Trevlig tur om än lite slängig ibland. Fina vyer över stad
och Marienborg lokstation. Upp på Lian fann vi en bra
restaurang där vi åt middag. Bra mat men servicen lite
långsam på slutet. Fick så småningom betala och ilade ner
till hållplatsen och åkte ner till centrum igen. Till stationen
där Et 44 väntade på spor 2. 7-materiel i tåget men tyvärr
en E114 som dragare.

Före avfärd språkade Urban och ett par andra med
lokpersonalen. Fick veta att E114 var snabbare i starten
men hade lägre sth, 120 km/t mot 150 km/t för E1 17.
Någon risk för försening p g a fel lok i tåget trodde man
inte på. Vi intog våra platser i en av B7-vagnarna.
Försökte att vända ett stolpar för att bilda en fyrgrupp,
men se det gick inte!. Enda konstruktionsmissen i B7 vad
vi kunde finna. I B5 går det däremot bra att göra så.
Färden ner till Otta började med snabb körning till
Heimdal där vi stannade en kort stund. sen vidare i god
fart. Slängigt i vissa kurvor. I Stören möte med
E114-draget godståg på ca 30 vagnar. Före Berkåk låg
betongslipers utlagda längs banan och en traktor med
specialgravblad stod på ett ställe. Tyvärr mulnade det efter
avresan från Trondheim och resan genom Drivdalen och
över fjellet gick i mulet grått väder.

Jämfört med vårgrönskan i Trondheim var det kala
björkar och is på sjöarna uppe på fjället. Redan före
Opdal låg snödrivor kvar i skogarna. I Dombås möte
med ytterligare ett E114-draget godståg. Ankom till Otta i
tid trots fel lok i tåget. Att döma av hur framfarten kändes
i tåget körde man nog lika fort som med en E117.
Checkade in på hotellet som låg alldeles intill stationen.
Fick veta att frukost serverade från kl 9.00. Då vårt tåg
gick 9.15 fick vi nistepakker i stället. Senare gick alla utom
Göran ut för att bese Otta. Göran förkyld. Vid passage
av Otta Hotell vinkade snygg pike åt Per. Per ville då
återvända dit för att ta en öl, men blev nedröstad av de
andra. I stället blev det korv m m från ett gatukök innan
vi gick tillbaka till hotellet. Kvällen avslutades med att
spela kort, öla, äta ost, diskutera KMJ kommande
verksamhet samt konstruerande av ett antal mer eller

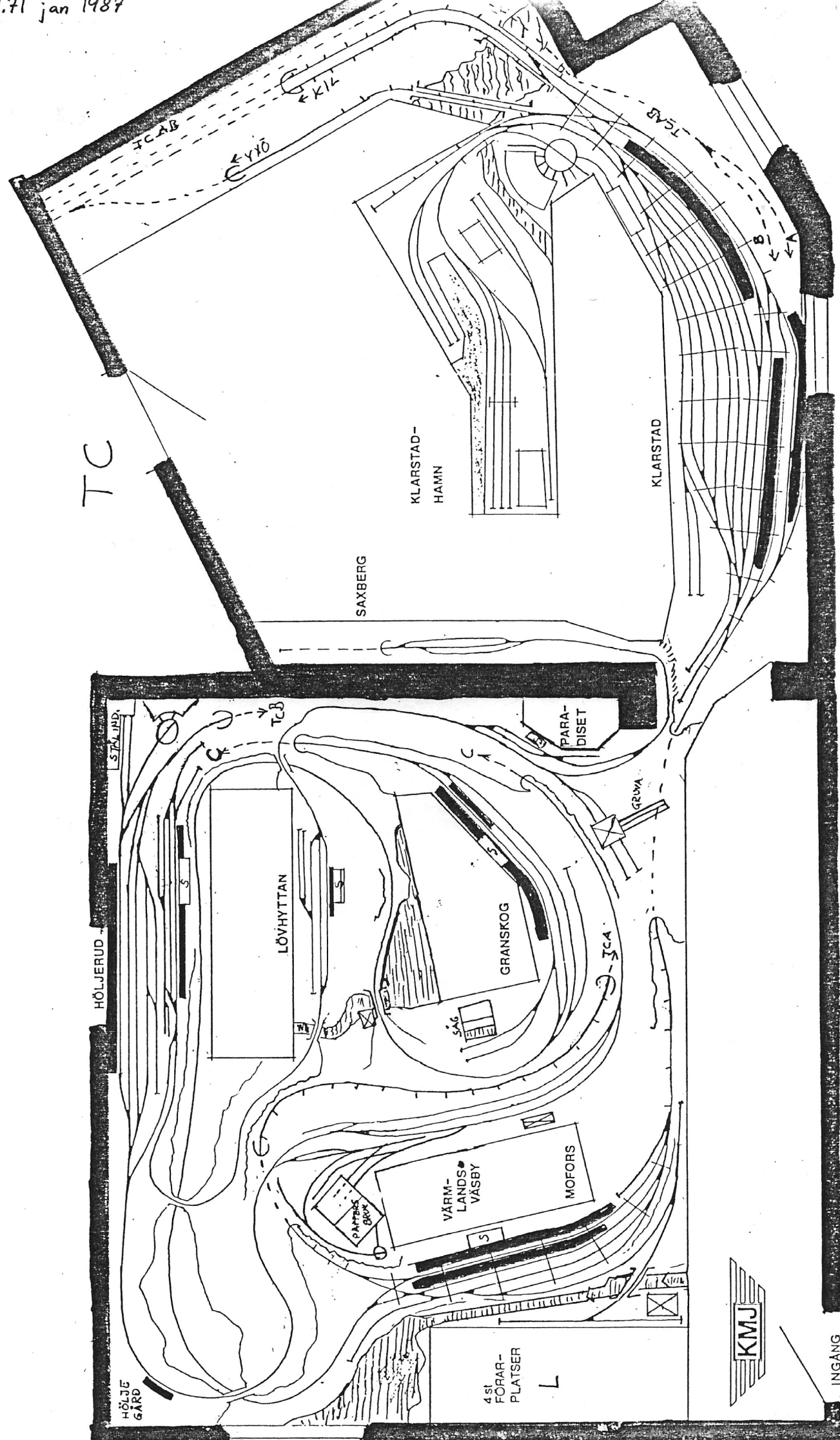
mindre (mest mindre) anständiga meningar, vilka av
censuren helt har strukits! Kollade in kvällståget från Oslo,
loktåg visade det sig. Sen till kojs.

19 maj Lugn morgon utan jäkt. Göran lite bättre.
Hämtade ut nistepakkerne strax före kl 9 och gick sedan
till stationen där Ht 308 väntade. Sms:
E113.2129 + B3 + B3-2 + B3 + BF14 + F1. Några
ytterligare resenärer utom vi steg på tåget. Fick en lugn
resa ner längs Gudbrandsdalen. Mula morgon, men man
såg bergen utan molnhinder. Vi åt vår frukost och tittade
på naturen. Tåget stannade på samtliga stationer och på
en och annan hållplats. Lite resandebusbytte hela tiden. I
Vinstra travade Urban fram till loket och försvann upp
där. En trillevogn uppebarade sig strax efteråt till vår
häpnad och glädje och vi köpte förstås förmiddagsfika. I
Tretten möte med nordgående express, E114 + 7-materiel,
förmodligen samma sätt vi åkte med kvällen innan.
Många påstigande i Lillehammer. I Moelv återkom Urban
nöjd med åkturen. Bättre väder nu och sol över en
vindstilla Mjösa. Steg så av i Hamar för att byta till
lokaltåg mot Elverum-Kongsvinger. På Hamar station var
det full verksamhet. Ht 301 med Di3 mot Röros, Ht 351
med E114 och ett 10-tal vagnar mot Åndalsnes, Ht 308
mot Oslo S och så vårt lokaltåg, Pt 383. Handlade lite i
N-kiosken före avresan.

Sms Pt 383: BM86L + BM86L + BM86F. Satte oss i första
BM86L-vagnen. Stolplaceringen är var 2 + 3, stolar med
hög rygg men inte fällbara. Under uppehållet i Elverum
kopplades BM86F bort. Komplicerad isärkoppling. Bytte
tågnummer till Pt 1088 för färden till Kongsvinger. Fler
resenärer nu än när vi åkte åt andra hållet. Åt upp en del
av den medförda matsäcken under färden. I Kongsvinger
åter byte av tåg. Först kom Pt 1057 BM68 sätt från Oslo,
fortsatte sedan till Charlottenberg som Pt 1075. Vidare
kom Pt 1074 från Magnor, även det BM68 sätt, fortsatte
som BM 1058 till Oslo S. Slutligen iordningställdes Pt
1087 mot Elverum. Med andra ord var det full verksamhet
på stationen strax före kl 15.00. I tåget till Charlottenberg
var bara främsta vagnen öppen och där tog vi plats. Under
färden gjorde vi upp våra ekonomiska förhållanden, inga
kontroverser uppstod.

I Charlottenberg stod Y1 1269 och väntade. Plats intogs
omgående. Före avfärd togs grupp bilder på sällskapet
klängande på Y1 och BM68. Vissa hann också besöka
korvkiosken. Så iväg mot Kil. I Åmotfors steg Per av.
Urban körde Åmotfors-Arvika för att hjälpa föraren.
Detta tåg var nog resans mest välbesatta. I Kil avvek även
Urban. De kvarvarande fyra deltagarna tog Rst 638 sista
biten hem till Karlstad. Sms: Rc2
1092 + AB3 + B15 + B3 + AB7 + B15 + B15. Inte mycket
att säga om resan till Karlstad, ren transportsträcka. Väl
framme tog Jan och skjutsade hem de övriga deltagarna.
Bilen hade stått på Dataskogs parkering och klarat sig
utan överkan.

Sammanfattning. Lyckad resa som bjudit på olika typer
av NSB fordon, från BM 86 och BM 68 till BM 92 och
type 7-materiel. Åkt lokaltåg, som nu är borta.
Arrangemangen fungerade bra, tågen vi åkte med var gles
besatta så vi hade gott om utrymme, vädret var mestadels
bra och stämningen på toppen. Funderingar på 1987 års
resa finns redan.
Häng med på den!



TC

HÖLJERUD

HÖLJE GÅRD

LÖVHYTTAN

GRANSKOG

VÄRM-LANDS VASBY

MOFORS

4st FÖRAR-PLATSER

SAXBERG

KLARSTAD-HAMN

KLARSTAD

PARADISET

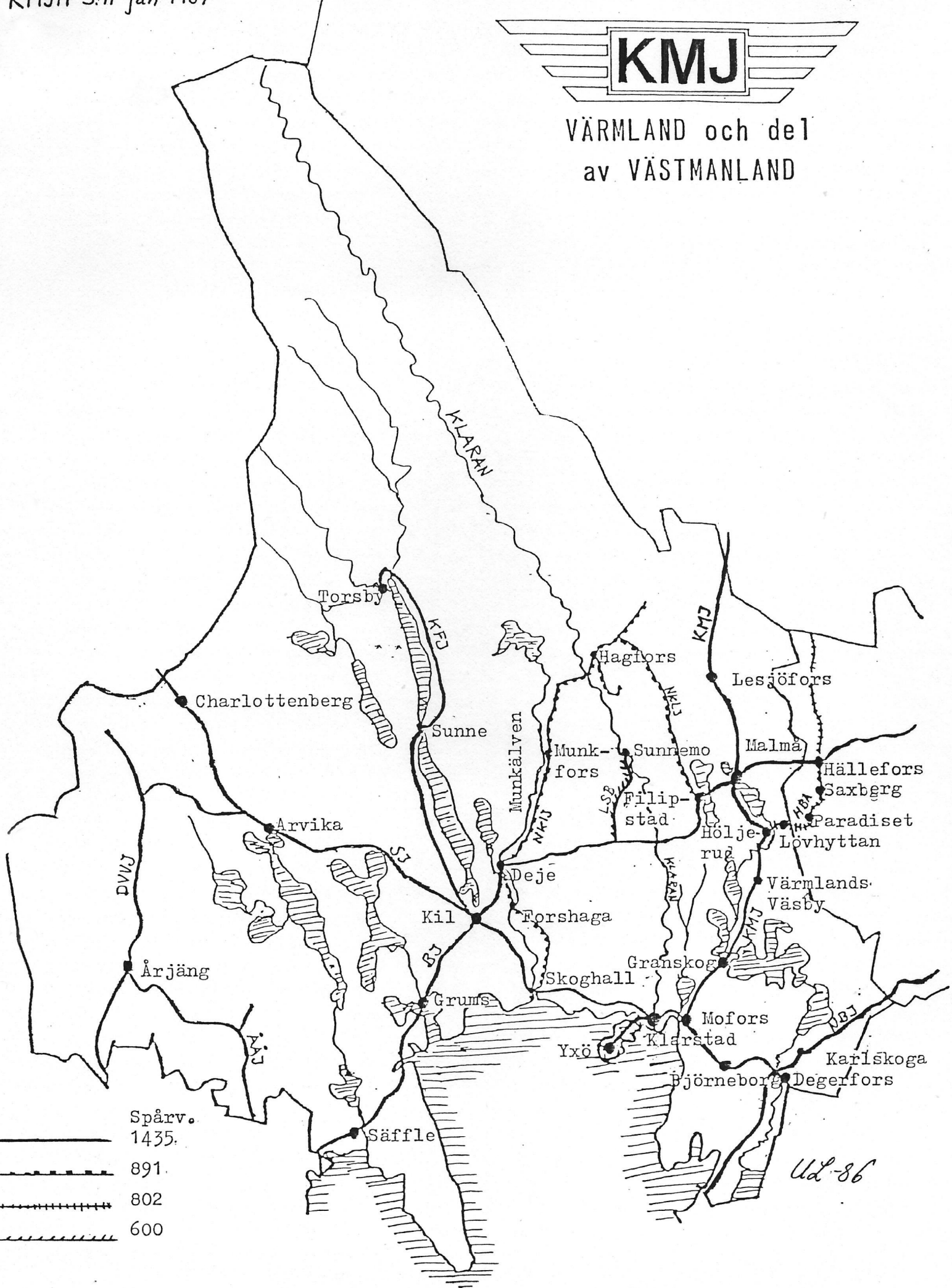
GRUVA



INGÅNG



VÄRMLAND och del av VÄSTMANLAND



- Spårv. 1435.
- 891.
- 802
- 600

Ud-86