

# TIMMERTÅGET

Nummer 22 - januari 1988

Medlemsblad för Karlstads Modelljärnvägsklubb

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB Rallaregatan 6 665 00 KIL	Postgiro: 96 97 08-7
Styrelse m m	
Ordförande VM Dan Carlsson	0554-12009
Kassör Göran Baeckström	08-7719601
Resechef V Göran Sohlberg	0555-91542
Ledamot Martin Forsaeus	0533-14158
Ledamot V Urban Laven	0554-13449
Suppleant M Per Krogh	054-159336
Suppleant M Tomas Halvorsson	0532-13985
M Jan Olsson	054-830356
V = sektionsledning Värmlandståg M = sektionsledning Modelljärnvägen	
Medlemsavgift: 100 kr (50 kr per sektion) (50 resp 25 kr för ungdom född 1972 o sen) (10 kr för ny medlem efter 1 oktober)	

## TIMMERTÅGET

TIMMERTÅGET är tänkt att komma varannan månad (utom i juli) så att alla medlemmar får veta vad som har hänt och vad som kommer att hända. Manusstopp är *den sista i jämna månader*, dvs under 1988:

29 feb, 30 apr, 31 aug, 31 okt

Tänk på att redaktören inte kan skriva allt själv! Ring eller skriv och tala om vad som är på gång, så fixar jag till en liten notis!

## Ekonomi

För att finansiera de fordonsinköp som vi har gjort och kommer att göra har KMJ tagit en checkkredit i PKbanken till förmånlig ränta. Som säkerhet har banken borgen av tre KMJ-medlemmar; Dan C, Urban L och Per K. KMJ har därför avtalat med dessa tre att krediten inte får utnyttjas utan deras godkännande.

Tanken är att vi fortast möjligt ska köra in så mycket pengar så att vi kan stå skuldfria!

## Cecilia

Vår Du2 349 är levererad på Ceciladagen den 22 nov 1934.

## Medlemsavgiften

Det är dags att betala in medlemsavgiften för 1988! Då varje sektion har sin egen plånbok så betalar Du avgiften till respektive sektion. Kom att ange på inbetalningskortet vilken sektion Du vill tillhöra. (Det bästa är ju om Du vill vara med i bägge sektionerna!)

### AVGIFTER 1988

Hela föreningen	100,00 (50,00)
Värmlandståg	50,00 (25,00)
Modelljärnvägen	50,00 (25,00)

Avgifter inom ( ) gäller ungdomar födda 1972 och senare.

Inbetalas senast den 31 januari till  
KMJ postgiro 96 97 08-7!

## VÄRMLANDSTÅG

Karlstads Modelljärnvägsklubbs verksamhet bedrivs i två sektioner:

### VÄRMLANDSTÅG

Resor på SJ spår med i huvudsak egna historiska fordon.

### MODELLJÄRNVÄGEN

Bygga och trafikera en modelljärnväg, Klarstad - Malmö Järnväg.

Karlstads Modelljärnvägsklubb är alltså namnet på hela föreningen. (Givetvis förkortas det KMJ).

VÄRMLANDSTÅG är namnet för vår reseverksamhet och används alltid utåt mot SJ, reseköpare och allmänhet.

Varför nu denna namnröra? Jo, vi vill inte fingra på föreningens ursprungliga namn, Karlstads Modelljärnvägsklubb, och dess signatur KMJ. Däremot ansåg vi att detta namn kunde vara besvärligt att använda för "stortågsdelen". Till den behövde vi ett kort och lätt namn som säger vad vi pysslar med. Förkortningar typ BJs, KMJ och NBVJ är ju helkonstiga för t ex Lions, Kils kommun m fl tänkbara reseköpare.

Kom alltså i håg när Du pratar/skriver till folk utanför KMJ:

- Använd VÄRMLANDSTÅG om Du menar "stortågsdelen".
- Använd hela namnet KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB om Du menar hela föreningen eller Modelljärnvägen.

## Program vintern 1988

### *Gemensamma arrangemang*

#### Trivselkvällar

Lördagar, normalt 18.00

Tala om för värden att Du kommer!

- 16 jan - Martin & Svante Forsæus
- 13 feb - Jan Olsson (Tema: Australien)
- 12 mars - Urban Lavén
- 16 april - Göran Sohlberg

#### Vårmöte

18 mars kl 18.00 i någon av våra vagnar (preliminärt). (Vagnarna finns förmodligen i Kil då för resan dagen efter.)

### *VÄRMLANDSTÅG*

#### Fordon

Normalt är det arbetsdag i Deje varje lördag. Kontakta Dan eller Martin F för närmare upplysningar.

#### Resor

Enda resan under januari-mars som planeras är en Du-resa för Järnvägsfrämjandet till Oslo eller Ställdalen den 19-20 mars.

### *MODELLJÄRNVÄGEN*

#### Byggkvällar

Varje onsdag kl 18.30-21.00. Kontakta Per, Dan eller Jan om Du har lång väg att åka, och vill vara säker på att någon är där (det händer tyvärr att ingen är där!).

#### Trafikdagar

Söndagar kl 12.00-19.00

17 jan, 14 feb, 13 mars, 17 april

### KMJs jubileumsresa

Lördagen den 19 december 1987 var en mulen och grå vinterdag. Solen lyste någonstans, men inte över linjen Kil - Ställdalen, där 50 st hade samlats ombord på vårt tåg för att fira KMJs 10-års-jubileum.

Eftersom samtliga anslutningståg på SJ var i tid, kunde KMJ extratåg avgå strax efter kl 12.00. Tåget bestod av KMJ fordon: Du2 349 + BJs R5 3150 + B8 4217 + AB6 4167 + AB6 4166. Vid reglagen fanns lokf Rolf Jonasson från Kil, som ställde upp så att våra egna förare kunde njuta ostört av

julbordets alla läckerheter. Ja, ett undantag fanns, Bengt Prins var tågchefhavare.

Efter att alla hade funnit sej tillräta ombord påbörjades KMJs höstmöte. Under Göran Bæ ledning fastställdes nya stadgar för föreningen och ny styrelse och revisor valdes för 1988. Detaljer framgår av det protokoll som alla medlemmar kommer att få.

Under mötets gång passerade vi i rask takt Grythyttan, Bredsjö och alla andra intressanta platser längs Bergslagsbanan. För de som inte hade linjekännedom hade Mats F tagit fram kartor som utdelades och anslogs i vagnarna.

Efter mötet började Dan, Anita, Bo, Niklas och Fredrik K att kämpa ute i köket. (Jag hoppas att jag inte glömde någon av de i köket.) Tyvärr gick tåget så fort att det blev svårjobb i restaurangvagnen. Nåväl, strax efter Loka-tunneln, ute på banken över Långtjärn, ca 10 m innanför gränsen mellan Västmanland och Värmland, stannade tåget.

Vår förare var, liksom alla vi andra, hungrig. Nu serverades ett fullständigt överflödsjulbord med alla ingredienser; skinka, korv, sylta, köttbullar, sill, bröd, öl, snaps, must, ja, alla frestelser (även Janssons) som kan förekomma på ett julbord. Alla åt, åt och åter åt och prisade Dan för detta makalösa julbord!

Under resans gång krängde Göran S lotter med ett pepparkaksångtåg, märkt KMJ, bakat av Martin F, som första pris. Ett antal tacktal hölls, Urban tackade Dan för maten, Kent tackade å alla "de nyas" vagnar, Per tackade alla som byggt upp KMJ under de 10 åren, Göran Bæ tackade Dan för allt arbete under dessa 10 år och överlämnade som gåva från KMJ ett signerat exemplar av Maria Langs "Ånglok 16 på fel spår".

Medan vi andra satt och smälte maten började kökspersonalen att diska sej förbi Gejersdal, Molkom och Mölnbacka. Strax efter Mölnbacka-tunneln försökte vår förare att fylla på köttförrådet. Det var den första älgolyckan för KMJ, förmodligen inte den sista. Vi kom till Kil något försenade, men storebror väntade snällt med snälltåget mot Stockholm.

Så var KMJ jubileum till ända (utom för de som skulle ta rätt på mat & fordon). Jag tycker, och jag märkte att flera andra tyckte likadant, att detta var en succé! Detta var ett värdigt och stilfullt sätt att fira KMJs jubileum. Nu kommer KMJs storhetstid, med riktiga tåg på riktiga spår. Låt oss för den skull inte glömma de små, små tågen i vårt fantasi-Värmland nere i källaren!

Göran Bæ

### Medlemsförteckning

En rykande färsk medlemsförteckning får Du som bilaga. Kontrollera uppgifterna om Dej själv. Sektionstillhörighet fyller jag i först när Du betalt för året!

## VÄRMLANDSTÅG's fordon

VÄRMLANDSTÅG's mål är att ha ett eget historiskt tågsätt för utflykter på SJ spår. Vi ska ha så mycket egna fordon så att vi normalt klarar oss utan hjälp från SJ eller andra föreningar, och vi ska ha så lite fordon så att vi klarar av att underhålla dem. Detta är en svår balansgång!

TIMMERTÅGETS redaktion har uppfattat VÄRMLANDSTÅG's planer på detta sätt:

### ÅNGLOK 1 & 2

De flesta av våra resor är ångtågsresor. Till det behöver vi två ånglok. Ett som är driftdugligt och ett i reserv. Detta för att slippa ställa in en hel säsong's resor om något händer vid första resan i maj! (Om bägge loken blir driftodugliga får vi ha krismöte och jobba!)

### ELLOK

Du2 349 ska i första hand vara tjänstelok för att dra ånglok och vagnar till/från resor och uppställningsplatser, men det kan också vara dragkraft vid resor som inte kräver ånglok.

### LOKOMOTOR

Z49 102, ägs av tre KMJ-medlemmar, men disponeras fritt av VÄRMLANDSTÅG, är ett rent tjänstefordon för växling vid våra uppställningsplatser. Några KMJ-medlemmar äger också en gammal Västervikare som f n är i byggsats på Åmål Östra.

### PERSONVAGNAR

Ett komplett persontågsätt, som passar till våra resor, bör bestå av fyra personvagnar, en restaurangvagn och en sovvagn. Personvagnarna måste ha god sittstandard, dvs inte B6. Vi har redan anskaffat AB6, AB6, B8 och WL14, så egentligen saknas bara en restaurangvagn och en sovvagn.

### TJÄNSTEVAGNAR

Vi kommer att behöva förråd (vatten, kol, reservdelar). F n har vi två vagnar som är reservdelsförråd.

Nedan får Du en komplett lista över vad VÄRMLANDSTÅG f n äger (eller disponerar helt fritt): (därtill lånar vi ju BJs ånglok BJ Y3 74)

Nuvarande "namn"	Ursprungligen	Tillvår
ELLOK		
Du2 349	Dg 349	1934
LOKOMOTORER		
Z49 194	Zsh 102	1939
Z 194	NOJ Z 1	1928
PERSONVAGNAR		
AB6 4166	GDJ Bco8 102	1936
AB6 4167	SDJ BCo8 103	1936
B8 4217	GDJ Co8d 219	1937
BC14 2864	MLBo14 2864	1931
TJÄNSTEVAGNAR		
Gkk10s-u 142 5138-9 ?		1951
Qgb 945 4225-0	Gsh 26695	1913?

## KMJ NORGERESA 1-3 MAJ 1987

Ett resereportage av Jan Olsson (del 2)

Den 2 maj inleddes med en ToR Notodden-Tinnoset. Pt 570 till Tinnoset bestod av BM68.10. Vi var de enda som åkte med till Tinnoset. Tågpersonalen var trevlig så att vi fick åka framme i hytten och höra en del trevliga historier från banan.

Utfarten från Notodden går genom en lång tunnel. Sedan åker man alldeles intill en mycket djup älvdal, torrlagd av kraftverk. Banan följer därefter Tinne ända upp till Tinnoset och Tinnsoen. Älven är reglerad och man ser kraftverk i st f forsar och fall. Mycket skog kring banan. Bra banstandard.

Under uppehållet i Tinnoset fotograferades det märkliga stationshuset samt Tinnsoen. Åter till Notodden i Pt 569. Satt i sista vagnen denna gång. Ett par resenärer steg på under vägen.

I Notodden 2 tim paus. Hann med en promenad till i stan, besök på ølsalget, inköp på Domus samt betittande av stationen från en högt liggande väg. Såg BM68.10 komma från Hjuksebø.

Kl 11.45 åkte vi med Pt 2173 (BM68.10) till Hjuksebø där vi bytte till Ht 701 mot Neslandsvatn. Hurtigtoget bestod av E113.2143 (gammal målning) + G + BF14 + 5x B3. Gott om plats i tåget.

Fin resa söder ut till Neslandsvatn. Till Lunde passerar man en del bebyggelse och jordbrukstrakter, men sedan blir det skog och ödemark. Vackert men inte blir det underlag för trafik. Sørlandsbanen går f ö långt från kusten och den tätare bebyggelsen där. Jämför med Norra Stambanan i Sverige! Bra banstandard. På ett ställe höll man på att färdigställa en längre linjerätning.

Trillevognen kom rätt snart och vi hann få ett N-fika innan det var dags att byta tåg i Neslandsvatn. Här väntade Pt 2555 bestående av BM86.10 på oss. Rätt många resenärer bytte till detta tåg. Föraren visade sej vara aktiv NJKare så våra önskemål om att se framåt och fotografera m m mötte stor förståelse. Intressant konversation under färden ner till Kragerø.

Banan var mycket trevlig. Den slingrade sej genom den kuperade terrängen, passerade tunnlar då och då, hade hållplatser på oväntade ställen och var allmänt trevlig. En intressant sak jag noterade var frånvaron av NSB vanliga hastighetstavlor. I stället fanns kurvvisare som angav kurvradien. Minsta radie var 188 m vad jag minns.

Hastigheten var inte heller så hög. Banan är som sagt nedläggningshotad, men vår förare berättade att en kampanj för att få flera resande och mer gods till banan gett goda resultat. Ett problem är att Vegvesendet vill bygga väg på banvallen på ett ställe.

Efter ankomst till Kragerø vidtog letande efter mat. Så småningom fann vi ett ställe vid hamnen där vi fick riktigt god mat till hyfsade priser. Därefter fortsatte rundvandringen i den trevliga lilla staden.

Vädret hade förbättrats under dagen och solen lyste, men vinden från havet var kall.

Framåt 16-tiden drog vi oss ner mot stationen där Per och Gunnar skulle ta taxi ut till E18 för att där ta bussen till Arendal. Vi träffade föraren igen och stod och pratade lite mer innan Per och Gunnar drog mot Arendal- Kristiansand. Jan och Göran hade tid över och besteg ett berg för att få bättre utsikt över stad och hav. Ett rätt jobbig promenad, men utsikten var värd ansträngningen.

Så småningom var det dags att återvända till stationen och invänta Pt 2558. På återfärden satt vi fram hos föraren och fick veta mer om läget inom NSB. Vi berättade även en del om SJs inställning till sidolinjer. Vidare framkom att vår förare varit med på SJK/NJK-resan till Krøderen hösten 1985 och då kört den BM86 som NJK reste med.

I Neslandsvatn tackade vi för oss. Göran köpte biljett till Fagernes via Oslo och så inväntade vi Et 74 mot Oslo S. Sammansättning: E113.2154 + AB7 + BF7 + 3x B7. En E117 hade förväntats, men vår förare hade påpekat att det inte var så driftsäkra som de borde vara. I vart fall fick vi en skön resa upp till Oslo. Man sitter bra i B7 och utsikten genom fönstren bra. Kvällsmat intogs i BF7:an, inköpt i togkiosken.

Efter ankomsten till Oslo åkte vi i nattmörkret spårvagn till Sinsen, varifrån vi promenerade till vandrarhemmet. Vi hamnade i ett sexbäddsrum, men ett par gäster var borta så det blev inte så trångt.

Den 3 maj var vi uppe tidigt för att hinna äta frukost innan det var dags att gå ner till Grefsen stasjon och ta Pt 281 till Fagernes. En genväg över en gräsmatta resulterade i blöta och leriga skor och byxben. Väl framme på stationen fick vi höra att tåget var sent. Efter ca 30 min kom det. Per och Gunnar befanns vara med ombord, planenligt. Förseningen hade berott på ett godståg som stått i vägen för Pt 281.

Om Gjøvikbanan kan sägas att den är trevlig att åka på. Många stationer fram till Roa, sedan lite glesare. Lokaltåg med BM69 går ända till Jaren, 71 km från Oslo S. På Hakadal blev det stopp för att ta ombord trillevogn med tillhörande N-dame. Naturen kring banan rätt omväxlande. Skog, berg och en del sjöar upp mot Roa. Sen mer uppodlad bygd ett tag. Vid Bleiken fin utsikt över Randsfjorden. Därefter mest skog fram till Eina.

I Eina delades tåget. Di3.363 tog de fyra sista vagnarna, vilka utgjorde Fagernesdelen av tåget. Resten fortsatte mot Gjøvik. Byte av färdriktning på Eina. Innan vi kom iväg måste 363 få lite bränsle påfyllt. Valdresbanan visade sej gå mest genom skog. Vid Skrukli närmade vi oss Randsfjorden igen och den såg vi en del av fram mot Dokka. Lång backe ner mot Dokka.

Sträckan Dokka - Tonsåsen är den finaste på hela banan. Banan går hela tiden i stigning och man har

allt vidare utsikt över Etnadalen. Det går inte fort så man har god tid på sej att se och fotografera, sth 70 som regel. Tonsåsen är banans högsta punkt (682 möh) och på väg upp märkte vi att det regn som föll sakta övergick i snö. I Tonsåsen låg en kanpp dm nysnö! Sen bar det av neråt, men vi såg inte så mycket av dalen nedanför.

Snön lättade igen och efter ankomsten till Fagernes började t o m solen bryta igenom molnen. Om man såg upp mot fjällen runt omkring kunde man se en tydlig snögräns. Efter ankomsten gjorde vår kassör den lite dystra upptäckten att de norska pengarna började ta slut. Vi lade ihop våra tillgångar för att i första hand få ihop till biljetten till Mysen. Ett försök att använda kreditkort gick NSB inte med på. Därefter användes det mesta av återstoden till att äta lunch.

Därefter promenad i samhället. Sol av och till lyste upp tillvaron. Återvände så småningom till stationen och tog plats i Pt 282 mot Oslo S, trots att det var långt till avgång. De sista bilderna togs på tåget före avresan. Började en omgång Plump som höll på större delen av återresan. Avbrott i spelet då vi passerade särskilt vackra avsnitt. Per kommenterade att på ditresan då det var sämre väder och sikt fotograferade vi, och på återresan i fint väder var all film slut.

Partiet Tonsåsen - Dokka ännu bättre denna gång. I Eina väntade Gjøvikdelen av tåget och efter ellok fortsatte vi mot Oslo. Trillevognen kom och de sista slantarna spenderades. I Movatn möte med Pt 203 mot Gjøvik. Till Oslo S i tid. Kort promenad i nya stationshallen innan det var dags att ta Pt 197 till Mysen. Gunnar åkte senare med natttåget till Stockholm.

BM69 mot Mysen, som var välbesatt vid avgång från Oslo Sentral. Fin utfart från Oslo med utsikt över stad och fjord. Naturen kring Østre linje mild och leende jämfört med Valdres (Fagernes). Till Mysen 21.37. Spejade med bävan bort mot torget, men, ingen fara, bilen stod på samma plats och hade synbarligen klarat 1:a maj utan åverkan. Lite krossat glas intill antydde dock att det gått vilt till någon gång under helgen.

Snabb ilastning och full fart hemöver. Per slog på bilradion och vi kom in lagom för att höra Tre Kronor ta VM guld! Jubel! Vi fortsatte mot Karlstad i lugnare tempo än på fredagen. Mörkt blev det ju också. Framåt midnatt var vi hemma och KMJ tredje Norgeresa var därmed tillända.

Jan Olsson

### Stadgar

Vid höstmötet antogs nya stadgar för föreningens verksamhet. Dessa bifogas detta nummer av TIMMERTÅGET.