

# TIMMERTÅGET

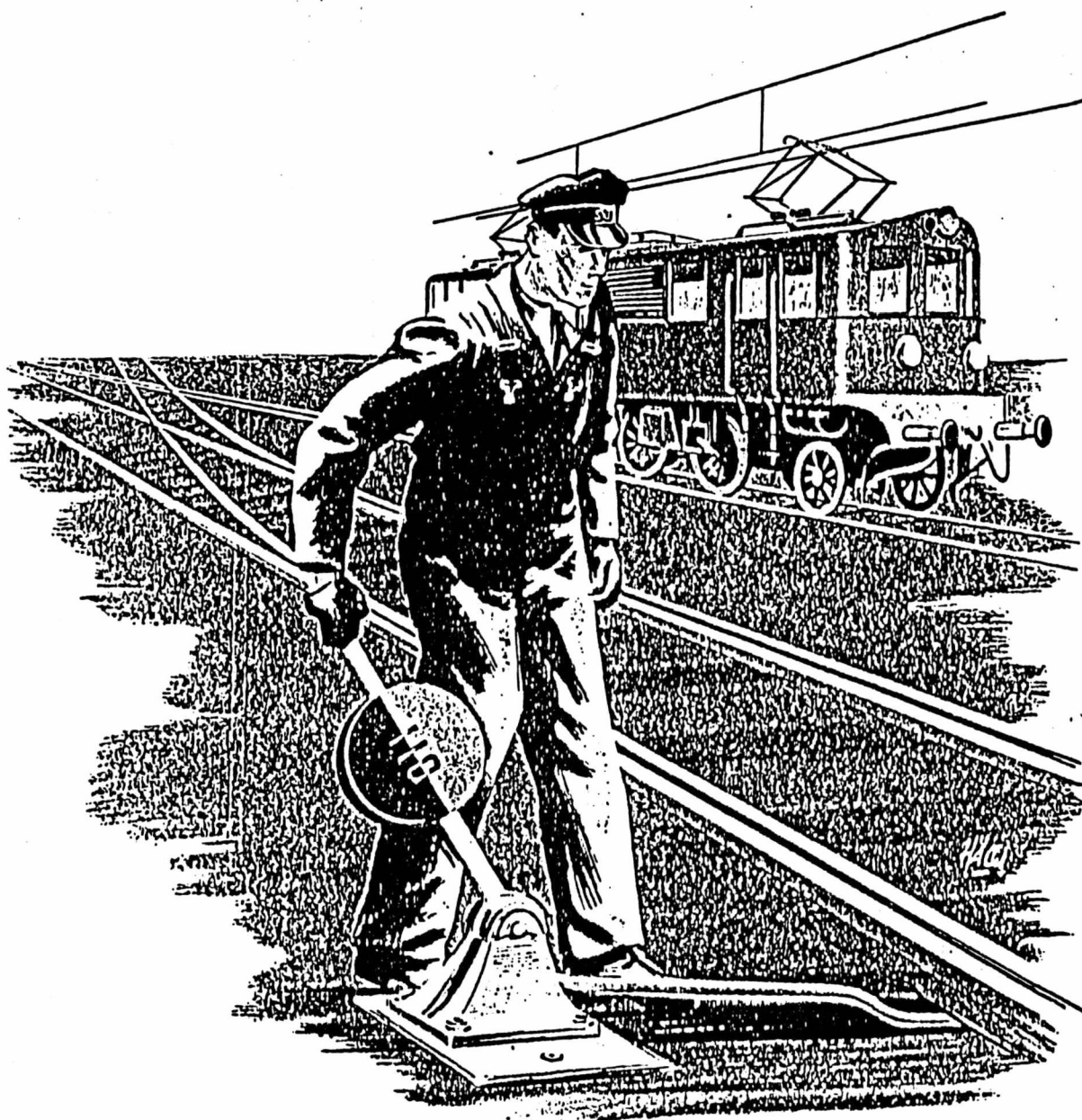


KARLSTAD MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



Årgång 12 Nr 27

Januari 1989



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG

# TIMMERTÅGET

Timmertåget har ambitionen att utkomma med sex nummer per år. Tidningen presenterar verksamheten inom föreningen Karlstads Modelljärnvägsklubb med sektionerna Värmlandståg och Modelljärnvägen Klarstad-Malmö. Artiklar till tidningen emottages tacksamt.

Redaktion: Urban Lavén  
Bäckvägen 49  
688 00 Storfors

Göran Sohlberg  
Liljedahl 1308  
660 40 Segmon

## KARLSTAD MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Rallaregatan 6  
665 00 KIL  
Postgiro 96 97 08-7

### Styrelse:

Ordförande Dan Carlsson  
0554-12009  
Kassör Göran Baeckström  
08-7716901  
Resechef Göran Sohlberg  
0555-91542  
Sekreter. Urban Lavén  
0550-60666  
Ledamot Per Krogh  
054-159336  
Suppleant Thomas Halvorsson  
0532-13985  
Suppleant Bengt Prins  
054-162234  
Suppleant Martin Forsaeus  
0533- 14158

### Sektionsledning Modelljärnväg

Jan Olsson  
054-830356  
Urban Lavén  
Dan Carlsson

### Sektionsledning Värmlandståg

Göran Sohlberg  
Dan Carlsson  
Thomas Halvorsson

Adjungerad Bengt Prins  
Adjungerad Martin Forsaeus

# Byte !

Det lyckades!

I förra numret av Timmertåget efterlyste jag en ny redaktör. Göran Sohlberg och Urban Lavén nappade på det flotta erbjudandet och övertar fr. o. m. detta nummer Timmertåget. ( Ni kommer att märka en avsevärd skillnad, tror jag! )

Efter 11 års redaktörskap tackar jag för mej, men, jag kommer att finnas med i spalterna även i fortsättningen.

Lycka till Urban och Göran.

Göran Baeckström.

Vi tar över!

Anledningen till att vi tar över Timmertåget är först och främst att vi tycker att det här roligt. Vår målsättning är att göra en bra och läsvärd tidning, och då behöver vi hjälp med artiklar från vår medlemsskara. Så fatta penna och skriv och skicka manuset till någon av oss.

Eftersom vi båda jobbar inom SJ så får vi många interntidningar från såväl SJ som de olika gods- och persontrafikområdena. I dessa tidningar finns många intressanta artiklar som vi järnvägsvänner finner läsvärda. Redan i detta nummer har vi saxat ur några internblad.

Vi skall försöka komma ut med sex nummer per år.

Urban Lavén Göran Sohlberg

## TIMMERTÅGET

KARLSTAD MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



### Omslagsbilden:

Bilden hittades på en affisch på lokstationen, Hallsberg. Det var ett utprop till en studie-cirkel där man skulle studera järnväghistorien i Hallsberg.



## Notat från fordonsavdelningen

### MASKIN/ÅNGA

Året 1988

Så har ett nytt år börjat och vi kan blicka tillbaka på 1988 års trafik-säsong, vilken blev den andra i Kmjs historia. Vi hade även detta år för-månen att få låna Bjs lok 74. 1988 hade vi även för första gången NBvJ:s lok SWB H3 56 vid stallet i Kil. För att återgå till 74:an, måste vi ge detta lok en stor eloge för ett fint uppträdande 1988. Som vanligt har lok-et skött sig på ett utmärkt sätt. Kan det bero på personalen, tro?? Skämt å sido, loket har naturligtvis krävt en hel del underhåll. I år har loket fått två stycken nya vevlager samt ett nytt koppellager på höger drivaxel.

För dessa arbeten får vi rikta ett stort tack till vår komponentverk-stad i Charlottenberg, varifrån vi beställt de nya lagren. Även de nya boggilagren till vårt Du-lok har gjutits i Cg. Tack Leif.

För övrigt har det "bara" krävts sedvanligt underhåll på loket vilket i och för sig är en hel del jobb. Loket har under året rullat 1454 km. i Värmlandstågs tjänst. Inför nästa säsong behöver loket bl.a. nya roster i fyren då de gamla börjar rasa ut.

Den största insatsen Värmlandstågs ångloksavdelning ägnat sig åt under året var iordningställandet av 56:an. Några medlemmar i Kmj ägnade större delen av sin ledighet under vintern 87/88 åt 56:an. Inte mindre än drygt 30 dygn tillbringade undertecknad m.fl i Nora under vinterhalvåret.

Arbete ger resultat, och imaj kunde en slutlig provkörning göras efter att SA hade givit tummen upp för lokets ångpanna. Att loket stått stilla i över 23 år kunde ingen tro denna dag. I början på juni kom så loket till Kil och vi kunde använda 56:an vid körningen i Karlstad hamn.

Vid körningen till "Nora-88" drabbades loket dessvärre av en varmgång i ett storlager. Resan fick som bekant fortsätta från Degerfors utan 56:an. Lagret gjöts om under hösten, och vi kunde i början på oktober köra till-baka loket till Nora för vinter-uppställning.

Utsikter för 1989...

Inför nästa säsong kommer Bjs att vilja ha tillbaka sin 74:a. Vi kommer då att erbjudas deras E2 909 i utbyte. För vår del kommer bytet säkert att innebära en del jobb, då en hel del måste åtgärdas på loket. Till fördelarna hör att loket har större föråd av kol o vatten och kan även dra något tyngre tåg.

För att vi skall kunna genomföra alla körningar vi åtager oss för att klara ekonomin under 1989, måste vi ha ett lok i reserv. Jag tänker då närmast på 56:an.

Vi kan förmodligen inte räkna med att få disponera loket under en så lång period som ifjol, men vi har stor möj-lighet att få låna loket under vissa tillfällen. Det kan vara om vi någon gång behöver två lok eller om E2:an havererar. Någon resa kanske går i närheten av Nora, varför det kan vara fördelaktigare att köra med 56:an. Kort sagt, vi måste vara säkra på att ha minst ett fungerande ånglok att till-gå.

För att detta skall vara möjligt tänkte jag att vi under några av de kallaste helgerna i vinter beger oss till Nora. 56:an behöver få en del detaljer till-rättade före nästa säsong. Fixar vi detta och eller hjälper NBvJ med något annat de behöver hjälp med, stärker vi våra chanser till ett förmånligt avtal. När sedan våren kommer får vi rikta näsan mot Göteborg och Bjs nya hall på Lärje. E2:an behöver som sagt ses över en del innan den körs till Kil.

Jag vill att alla som är intresserade av att åka med och hjälpa till med loken hör av sig till mig. Vi får sedan enas om vilka helger vi kan tänka oss åka. Förslagsvis ägnar vi januari-mars månads helger till 56:an i Nora och april-maj månad då våren närmar sig till E2:an i Göteborg.

I slutet på denna månad skulle jag tro att det blir en resa till Nora. För den som inte har varit där kan nämnas att det finns fina övernatt-ningsrum att få låna gratis. Slutligen måste sägas, vi har väl-digt kul när vi jobbar i Nora.. Hör av er.....

Tomas Halvorsson Cma(å)

## § 8.

Till höstmötet inkomna motioner.

Från Göran Baeckström om ändring av stadgarne, §§ 3, 5, 12 och

14. G. Baeckströms motion pekar på problemet med medlemsavgifterna till de olika sektionerna inom föreningen, samt det faktum att det finns nio olika medlemsavgifter. G. Baeckströms motion syftar till att alla skall vara medlemmar i de bägge sektionerna utan att behöva ange detta speciellt och att medlemsavgifterna saneras och att endast två olika kvarstår, en för vuxna och en för ungdom. Mötet biföll dessa ändringar.

G. Baeckström motionerade även för en ändring av § 14 i stadgarne där en ny punkt i dagordningen skulle införas. Den nya punkten skulle lyda: Val av valberedning. Mötet beslutade att bifalla även detta.

Från Göran Sohlberg hade motion inkommit angående fria måltider på föreningens resor för arbetande medlemmar. Ett brev från

Christer Bringemark hade inkommit där han framlade SJK:s syn på vilka som hade rätt till fria måltider. Per Krogh tyckte att den fria maten skulle bero på resornas beskaiffenhet och lönsamhet. En charterresa med stora inkomster, så skulle det utan tvekan vara fri mat för de arbetande men för en resa som t.ex. årets "Skattkärr-vändor" där lönsamheten är liten eller ingen alls, så skall ingen fri mat serveras. Han framförde även en tanke om att frågan skulle bero till klubben var skuldfri.

Bengt Prins fick ordet och talade om, att det finns tillfällen då man börjar tidigt och slutar sent och det blir då lättvindigare att bli serverad, än att ha mat med sig som kanske blir förstörd i värmen.

G. Sohlberg sa att det alltid är trångt i restaurangvagnens kylskåp och att det då är omöjligt att ta med sig smör, mjölk etc.

Willy Andersson talade om att när ångfartyget Polstjärnan chartras så tar man ut en extra summa som skall täcka personalmatens kostnad. Per Krogh fick åter ordet och menade attman skall ha beslutad i

föreväg vilka som skall beviljas fri mat.

Göran Baeckström ansåg att reseplaneraren skall se till att besluta i denna fråga.

Protokoll fört vid Karlstads Modelljärnvägsklubbas höstmöte

i SJK:s fritidslokal, K11 88 12 09.

Närvarande vid mötet: Dan Carlsson, Gunnar Andersson, Fredrik Bergman, Göran Sohlberg, Urban Lavén, Bo Carlsson, Gunde Persson, Bengt Prins, Willy Andersson, Niklas Eriksson, Annita Fasth, Fredrik Kling, Göran Baeckström, Per Krogh och Jan Olsson.

## § 1.

Ordföranden, Dan Carlsson, hälsade mötesdeltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.

## § 2.

Val av två justeringsmän. Mötet föreslog Bengt Prins och Fredrik Kling, som också valdes.

## § 3.

Röstlängd upprättad och godkänd.

## § 4.

Frågan om mötet var behörigen utlyst besvarades med Ja.

## § 5.

Till val av mötesordförande valdes sittande, Dan Carlsson,

## § 6.

Till val av mötessekreterare valdes Urban Lavén.

## § 7.

Fastställande av dagordning. Till dagordning användes den i stadgarne enligt §14 fastslagna dagordning med den skillnaden att punkt 22 flyttades till mellan punkt 6 och 13. (punkterna 7 till 12 används ej på höstmötet).

## Forts. § 8

G. Baeckström: Att det finns behov av fem har tydligen framkommit genom motionen. Förelår att en utredning tillsätts som till nästa vårmöte undersöker och går igenom vilka beslutsformer som skall finnas i framtiden.

Mötet röstade och beslutade att gå på P. Kroghs förelag med röst-siffrorna 9 - 5. En avstod från röstning.

## § 9.

Beslutades att antal styrelseledamöter skulle bli oförändrat, fem.

## § 10.

Val av antal styrelsesuppleanter. Förslag från P. Krogh på oförändrat, två st. G. Sohlberg och G. Baeckström föreslog tre med tanke på motionen som behandlades ang. antal personer i sektionens ledningarna. Mötet beslutade att tre styrelsesuppleanter skall tillsättas.

## § 11.

Val av föreningsordförande. Två förelag förelåg: Dan Carlsson och Per Krogh. Mötet beslutade att omvälja Dan Carlsson.

## § 12.

Till föreningens kassör omvaldes Göran Baeckström.

## § 13.

Val av övriga styrelseledamöter och suppleanter.

Till styrelseledamöter valdes: Per Krogh (nyval)

Urban Lavén (omval)

Göran Sohlberg (omval)

Till suppleanter valdes: Thomas Halvorsson (omval)

Bengt Prins (nyval)

Martin Forsaeus (nyval)

Suppleanterna skall träda in i den ordning som framgår av uppställningen ovan med T. Halvorsson som förste supp. Denna ordning baseras på rösttalet. Allt detta enligt mötesbeslut.

P. M.

## Forts. § 8.

Diskussionen avslutades med en sammanfattning av Per Krogh: Resoplaneraren beslutar tillsammans med <sup>styrelsen/ledningen</sup> ~~ledningen~~ för Värmlandståg hur stor personal som behövs och vilka som skall beviljas fri mat. Även resans beskaffenhet (lönsamhet och tidsåtgång) skall beaktas.

Mötet tog beslut i att följa P. Kroghs sammanfattning.

En motion från Göran Sohlberg, Fredrik Bergman och Thomas Halvorsson hade inkommit gällande ändring av § 16 i stadgarna. Man ville att sektionens ledningen, i framför allt Värmlandståg, skulle utökas till fem. Då denna motion inkommit i rätt tid (10 dagar innan mötet enl. § 13) men ej kunnat utsändas med kallelsen (15 dagar innan mötet enl. § 11 och § 21) som stadgarna föreskriver, så, på denna motstridighet i föreningens stadgar kunde ej beslut i denna motion tagas på mötet. Dock diskuterades frågan livligt...

G. Baeckström ansåg att det inte behövdes då dessa skall verka som V.D. och rätta sig efter styrelsen. P. Krogh ansåg att det var vettigt att man var fler så att besluten var mer förankrade. Slutet skall ju i sektionerna vara av mindre omfattning. P. K. menade vidare att eftersom en stadgeändring nu ej är möjlig så kan man i alla fall arbeta i motionens anda. G. Sohlberg ansåg att kontakten mellan sektionens ledningens valda har under året fungerat mycket dåligt och menade att en utökning till fem ledamöter skulle ge bättre kontakter. G. Baeckström kritiserade sektionens ledningen och sa att om kontakterna är dåliga så beror det på att fel personer är valda. Diskussionen gick vidare om vilka beslut som skulle fattas inom sektionens ledningen kontra styrelsen. Man kom fram till att de stora ekonomiska frågorna skall tas i styrelsen medan frågor som t ex. personalbeordning och prissättning av resor beslutas i sektionens ledningen. Till slut förelåg två förslag, ett från P. Krogh och ett från G. Baeckström.

P. Krogh: Förelår att man först röstar om motionen för bifall eller avslag. Om mötet röstar bifall väljes på detta möte ytterligare två utöver de stadgeenliga tre. Dessa två väljes som adjungerande fram till vårmötet då dessa kan bli ordinarie om motionen går i genon då.

## § 14.

Val av sektionsledning till modelljärnvägen. Mötet beslutade att välja följande personer: Jan Olsson (omval)  
Dan Carlsson (omval)  
Urban Lavén (nyval)

## § 15.

Val av sektionsledningen för Värmlandståg. Mötet beslutade att välja följande personer: Göran Sohlberg (omval)

Dan Carlsson (omval)  
Thomas Halvorsson (nyval)  
Bengt Prins (nyval)  
Martin Forsaeus (nyval)

De två sistnämnda skall arbeta som adjungerade, allt enligt det beslut som togs i § 8 angående motionen om stadgändring av § 16.

## § 16.

Val av revisor och revisorsuppleant.

Till revisor valdes: Gunnar Andersson (omval)  
Till revisorsupp: Gunnar Lillienberg (omval)

## § 17.

Val av valberedning. Detta är en historisk punkt i dagordningen då det är första gången en valberedning i föreningens historia skall utses. Mötet valde följande personer:

Svante Forsaeus  
Bo Carlsson  
Willy Andersson

## § 18.

Fastställande av årsavgift för 1989. Denna punkt på dagordningen vållade en del diskussion om var gränsen för ungdom skulle sättas. G. Baeckström hade i en motion föreslagit att gränsen skulle gå vid "ungdom född 1964 och senare". Styrelsens förslag låg för ungdom "född 1973 och senare" D v s 25 år fyllda eller 16 år fyllda. G. Baeckström drog tillbaka sitt förslag. Niklas Eriksson föreslog att gränsen skulle gå vid 18 år fyllda (född 1971 och senare). Mötet beslutade att anta styrelsens förslag med röstsiffrorna 10 - 5.

Vidare gick mötet på förslag från G. Baeckström att årsavgifterna skulle fastställas till 100 kr för vuxen och 50 kr för ungdom.

## § 19.

Övriga frågor. Under denna punkt framkom endast en fråga. Gunnar Andersson hytte farhågor för att fabriken i Deje skalb läggas ned allt enligt en artikel i en av läntidningarna. Problemet är vart vi skall ta vägen med våra vagnar om vi ev. skulle bli utkörda vid en nedläggning. Mötet gav styrelsen i uppdrag att sätta sig i kontakt med VD Mans-Olov Lindh, Deje Industri AB, för att prata igenom saken och kanske få en bra lösning.

## § 20

Dan Carlsson avslutade mötet och tackade för den uppmärksamhet som under kvällen visats.

Kil 9/12 1988

Vid protokollet satt:

*Urban Lavén*  
Urban Lavén

.....  
Bengt Prins

Just. man

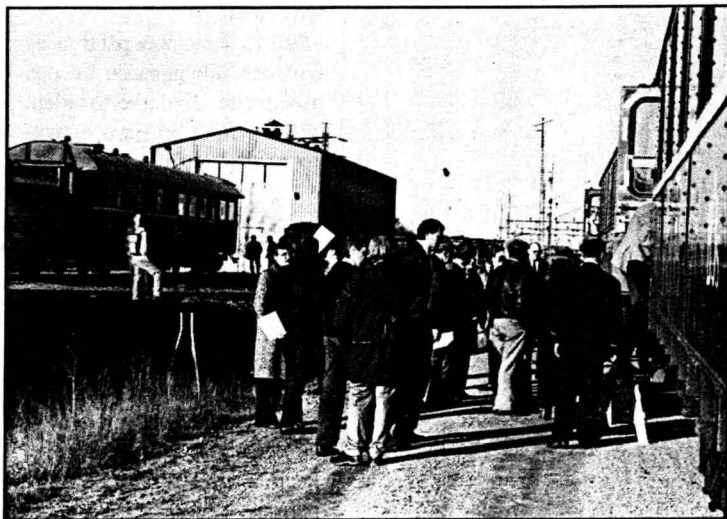
.....  
Fredrik Kling

Just. man

Denna artikel hittades i en av SJ:s personaltidningar, Väst - Pilen, en tidning för personalen i Västra Sverige.

Vi gratulerar BJs till det fina arbetet i Lärje.

# Äntligen ett eget lokstall!



Första etappen av Bergslags Lärjes byggplaner invigdes härförleden. Det var det nya lokstallet som stod klart sedan flytten från Vara.

Ångtåget puffade tryggt ut från Göteborgs central med slutmål Lärje, när Bergslagens Järnvägssällskap en solig novemberdag invigde första etappen i sina byggplaner för Bergslags Lärje öster om Göteborg. Närvarande var ett hundratal gäster.

Järnvägssällskapet bildades 1972 och har sedan dess arbetat intensivt för att bevara och väcka intresse för en del av industrihistorien och ta vara på det gamla järnvägsarvet.

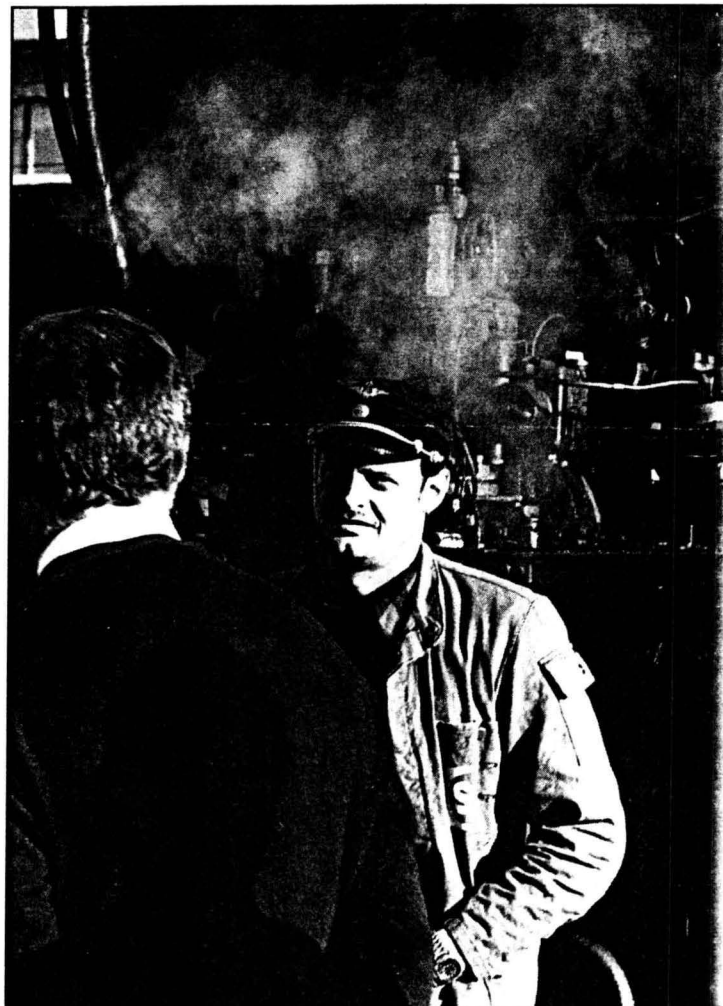
Den viktiga kulturgärning som föreningen utför underströks av Göteborgs kommunfullmäktigeordförande Jörgen Linder, som invigde det nya lokstallet (tidigare smalspår-

slokstall i Vara, köpt av SJ, nedmonterat och återuppbyggt) med ett bestämt slag slägga mot städ. Applåder och ångvissla biföll hyllningstalet.

Sedan BJs fått arrendera Lärjeområdet av kommunen har många arbetstimmar gått åt att röja sly och träd och ställa i ordning marken för järnvägsbruk. 1986 påbörjades spårbygget på området och två år senare kunde bangården börja användas.

Första bygget och ett påtagligt bevis för att visionen om en egen järnvägsstation vid Lärje börjat förverkligas blev det nyinvigda lokstallet.

Att arbetet oförtrutet går vidare, bekräftade BJs ordförande Morgan Claesson som redogjorde för ett framtida Bergslags Lärje med lokstationshus med plattform, två vagn-



Tommy Bergqvist är en av föreningens ångloksförare.

hallar och ett redan införskaffat (för närvarande nedmonterat) "100-metershus" för tre spår under tak. Det blir hemstation för bl a sällskapets

sju ång- och ellok, 12 personvagnar, tre motorvagnståg och 20 godsvagnar. En Göteborgsattraktion att vänta på.

## NÅGOT ATT TÄNKA PÅ

En dag hängde en lapp på lokps. anslagstavla i överliggningshuset i Kil:

Vxl - Personalen Värmlandståg.

Efter avslutad växling på slakterispåret skall alltid växeln ligga mot materialspåret. Se Säkerhetsplan!

A1.

## SJK-VÄRMLAND

Den 24:e Februari, kl. 13.00, i Dialogen på stadsbiblioteket, Karlstad.

SJK styrelse kommer på besök och vad de har att förtälja får vi veta på mötet. En annan punkt på dagordningen är val av klubbmästare.

Det skall bli något mer, men vid denna pressläggning är det ännu inte beslutat.

# I Göteborg

Den 26/11 var det dags för en klubbresa till Göteborg. Egentligen var det från början avsett att vara en beställd teaterresa men så gick det inte att få tag på så många biljetter som behövdes och istället för att ställa in resan som vi hade fått ett bra pris på från SJ så så arrangerades resan om till en klubb/julhandlar/studieresa. Med på resan följde, förutom klubbens medlemmar, klubbister från ångfartyget Polstjärnan. Vi var väl ca 35 personer som klev på tåget på spår 6 i Kil för att vid avgångssignalen kl 8.00 rulla söderut.

Tåget bestod av en inhyrd Rc som dragare, våra egna AB 6:or, A5 och Restauragnvagnen.

Vad som hände ombord på tåget är jag inte den rätte att berätta eftersom jag satt där framme och körde. Att det bjöds på kaffe i restaurangvagnen vet jag där- emot. För övrigt betvivlar jag inte en sekund på att man hade det trevligt.

Vi stannade till i Säffle utifallatt S Forsaeus skulle göra oss sällskap men perrongen var tom och Bengt Prins, för dagen tågbefälhavare, gav avgång för fortsatt färd. I Åmål hade vi i alla fall några påstigande.

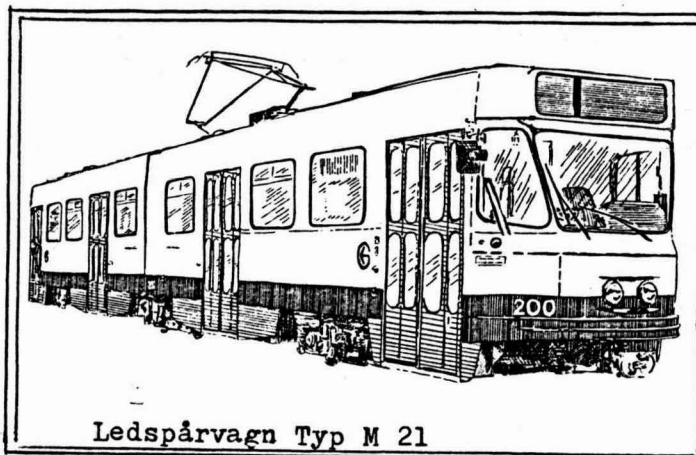
Loket skötte sig utmärkt hela vägen och efter två och en halv timma var vi nere vid västkusten och Göteborg. Bengt P. kom fram och bytte av mej och tog upp loket till lokstationen Sävenäs.

På perrongen stod Nils-Erik Prånge och hälsade oss välkomna och tillsammans med honom skulle en del av oss ut och digga rälsbundet och är man i Götet så är det spårvagnar som gäller. Nu var det inte alla som tog detta tillfälle i akt utan gick ut på stan för att handla julklappar, besöka restauranger och övrigt njuta av ett Göteborg i julklädsel. Alla tillhör ju som bekant inte den ädla tågentusiast-skaran.

Den grupp som jag medföljde anslöt sig som sagt till NEP och vi var runt 10 stycken. NEP har bott i Göteborg und-

er ett flertal år som student och som extraknäckare på spårvägen. Han kan således en hel del om spårnätet.

Det första vi gjorde var att köpa ett varsitt 24-timmarskort och klev ombord på linje 8 till Angered Centrum. Den vagn vi färdades med var av den nyaste typen som introducerades 1984, typ M 21, en ledspårvagn. Linje 8 går bitvis på VGJs banvall. Vi reste till baka och målet var nu Hobby-Center.



Ledspårvagn Typ M 21

vägen dit bytte vi i Gammelstadstorget (linje 6), Grönsakstorget (linje 3) för att kliva av på Stigbergstorget och fotvandrade sista biten till hobbyaffären. En del gjorde några fynd för eget bruk och för klubbens räkning köpte vi en växelmotor med strömställande kontakter för växeln mellan smal/norm.-spår i Höljerud. Vi fortsatte med spårvagn till vagnhallarna i Majorna där NEP hade ordnat ett studiebesök för vår räkning. Vi möttes av en klubbist från spårvägssällskapet Ringlinjen och utav honom guidades vi omkring inne i vagnhallarna bland sällskapetets äldre fordon och de vagnar som idag gör tjänst i daglig trafik. Dagen visade sig bli extra lyckosam. Två spv. förare från Stockholms blivande museéspårväg var på besök. De var där för köra, bara för att det är roligt, en anledning god som någon. Naturligtvis skulle det ske med de gamla fordonen som t ex vagn 129 från år 1920 och en till som jag inte minns nummret på. Vi tillfrågades

# Trafiksäkerhet

Ett trevligt nöje är att sitta och bläddra i gamla "Signalen", fackförenings-tidning för järnvägsanställda fram till slutet av 1960-talet. Tidningen nedlades i samband med att Svenska järnvägs tjänstemannaförbundet uppgick i Statsanställdas förbund.

I tidningarna från 1948 så har man många diskussioner om vilken järnvägssträcka som har mest järnvägsövergångar. Det börjar redan i nummer ett då man citerar en signatur i Hallandsposten: "Man blev nästan förbluffad, när man fick höra, att mellan Varberg och Kinnared, en järnvägssträcka på omkring sju mil, finns ej mindre än 127 järnvägsövergångar. Man hade då räknat med både bevakade och obevakade, däribland av de senare en hel del skogsvägar, där man brukar ha en grind med anslaget 'Stäng grinden. Passera ej banan då tåg höres eller synes'. Dessa grindar brukar mestadels stå öppna". Signalens red. avslutar med kommentaren: detta torde vara svenskt rekord - i medeltal 18 järnvägsövergångar per mil.

Det som man trodde var rekord, rök all

världens väg redan i nummer 5. "Vad sägs om att på Bohusbanan på Hissingen på en bansträcka av 4,4 km. finns ej mindre än 20 övergångar, därav två för allmän trafik. Och ändå har två borttagits med en viadukt." Signalen kommenterar: Ja, det förefaller nog att vara svenskt rekord. det blir nästan en övergång på varje 200 meter!

Jo, jo, det var vad man trodde på red. I nummer 8 av Signalen står att läsa; "På fd H N J, närmare bestämt mellan stationerna Slutarp och Falköping C Finns en bansträcka av 2 km. som inte har mindre än 22 övergångar. Av dessa är en allmän väg. Dessa siffror kommer med säkerhet betydligt närmare rekordet än siffrorna i förut nämnda uppgift."

Detta innebar en järnvägsövergång tätare än var hundra meter. Man avslutar med uppmaningen, "Kom igen".

Tydligen var detta rekordet för detta var det sista inlägget i denna debatt.

U L

## TILL NÄSTA NUMMER...

som kommer ut i Mars måste vi ha manus senast 28:e Februari. Skriv några rader!

# Kombinerade vagnar ut?

SJ-Nytt  
Nr 17 1988

ningen. Resenärerna i 1 klassavdelningarna uppges inte få det lugn de har betalt för.

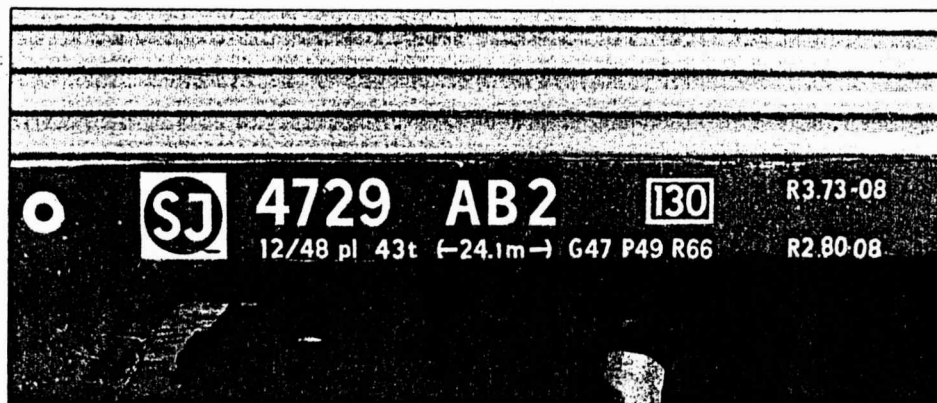
Missförstånd kan också uppstå när resenärer i 2 klass letar efter sittplats. Konduktörer upplever ofta att resenärer med 2 klassbiljett sätter sig i fel vagnshalva. Att be dem byta avdelning är ett arbetsmoment som konduktören i möjligaste mån vill undvika.

Ett sätt är alltså att låta 1 klass finnas i ena tågänden. Det ställer dock extra krav på rangering då AB-vagnar ingår i ett tågsätt. Eftersom det varken är rationellt eller ens möjligt att vända en vagn åt ett visst håll, hamnar lätt vagnens A-ände ändå i "fel riktning".

Det lutar därför åt att 60-talsvagnen AB 2 kommer att ändras till en ren 2 klassvagn. 1 klassavdelningen består i denna vagn endast av två kupéer.

AB3, som dessutom rymmer en minisalong i 1 klass, kommer tills vidare dock att behållas i befintlig skick för tåg där det är överflödigt med hel 1 klassvagn.

I SJs vagnpark finns idag 33 AB2-vagnar och 76 AB3-vagnar. Två AB2-vagnar byggs för närvarande om för GL:s lokaltrafik i Göteborgsregionen. ■



Är de kombinerade 1 och 2 klassvagnarnas saga all? Försvinner beteckningen AB ur SJs litteraturlista?

Klart är att vagnstypen ställer till trassel för både resenärer och personal och AB-vagnens framtid diskuteras nu.

Kombinerade AB-vagnar har många fördelar. På vissa linjer är det för mycket med en hel 1 klassvagn per tåg. På andra linjer

för mycket med två och för litet med en 1 klassvagn. Då är AB-vagnen en bra lösning.

SJs vagnpolicy är nu att ha 1 och 2 klass på skilda platser i tåget. Med AB-vagn gäller det då att lägga vagnens A-ände mot en annan 1 klassvagn, samt först eller sist i tåget.

I praktisk tågföring och rangering är detta inte alltid möjligt.

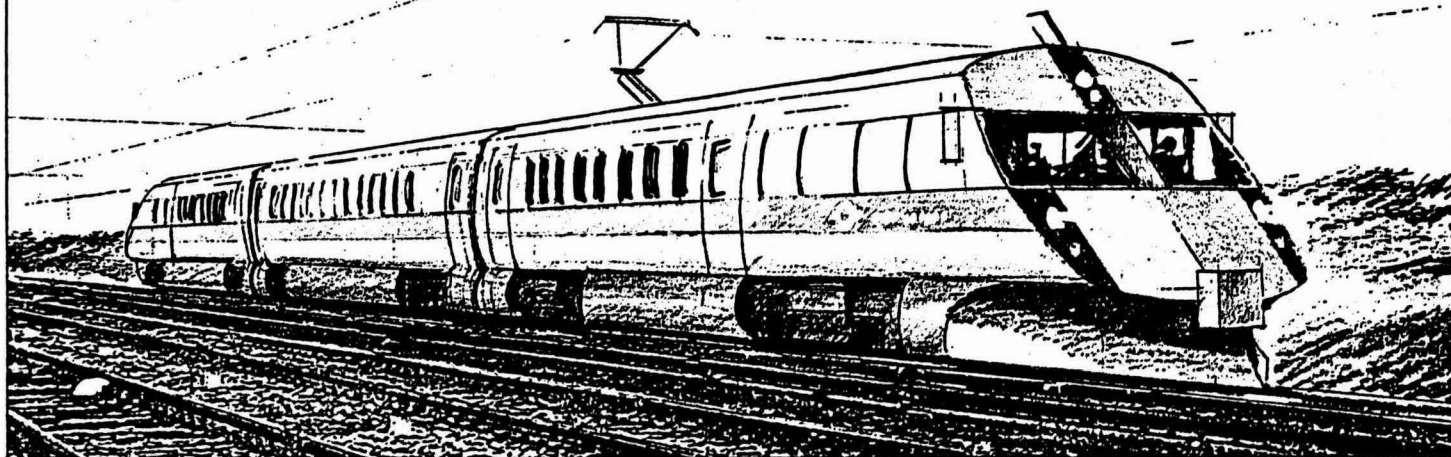
SJ vill dessutom eliminera "springet" mellan 2 klassvagnar och 1 klassavdel-

SJ - Nytt Nr 17 1988

**Vagnspecial**  
 Text: PER HÖGMAN

**SJ planerar för**

# 90-talets motorvagnståg



Behovet av nya vagnar är stort. Men vilka krav ska SJ ställa på morgondagens personvagnar?

Lättare tåg innebär mindre spårslitage och lägre spåravgifter till Banverket.

Samtidigt vill SJ satsa på rymligare, bekvämare och framförallt flexibla vagnar, för att klara konkurrensen med bil och flyg. Går de olika kraven att förena?

Svårt, men inte omöjligt, menar SJ. En trolig "nyckel" som öppnar den framtidsporten kan vara M90 – 90-talets motorvagnståg.

■ M90 är alltså arbetsnamnet på SJs nästa generation motorvagnståg. Tågen planeras bli ytterst lätta och energisnåla i förhållande till den kapacitet och komfort som de kommer att erbjuda.

M90 ska ersätta dagens motorvagnståg av typ Y1 och X9 (de så kallade paprikatågen) samt X20 och X21, som idag främst trafikerar TGOJ-linjen.

Men M90 ska även ta över från lokaltågen. De tunga loktågen blir avsevärt dyrare att köra på banverkets spår. M90 är tänkt att fungera som matartåg till eller längs med de stora linjerna.

Antag att snabbtågen på linjen Stockholm-Göteborg endast stannar vid de stora stationerna – Katrineholm, Hallsberg, Skövde och Falköping. Då står M90, som ska vara god för 160 km/h, för trafiken vid de mellanliggande stationerna.

På stora linjer utanför de allra viktigaste sträckorna kan tåget fungera som det danska IC3 planeras att göra:

Mellan Göteborg-Kalmar kör ett tåg med, låt säga fyra hopkopplade M90, från Göteborg till Borås. Tre tågsätt fortsätter mot

Alvesta och två mot Emmaboda. Därifrån går ett tågsätt mot Kalmar och ett mot Karlskrona.

Eller att tre tågsätt kör från Frövi och Örebro mot Hallsberg. Där går en tredjedel mot Laxå och Värmland, en annan tågdelen mot Mjölby och den tredje mot Katrineholm och Stockholm.

Denna uppdelning av tåg är en enklare procedur än om vagnarna i ett konventionellt tåg ska kopplas isär och lok kopplas till vid ett antal knutpunkter.

## Hög standard

För att ersätta de rymliga loktågen måste den nya motorvagnen ändå ha andra kvaliteter än smidigheten i drift.

– Det blir hög komfort i M90, säger P T Molander, vagnchef på P. Ett normalt tågsätt får 25 platser i 1 klass och 225 i 2 klass. Standarden motsvarar den i dagens moderna A7 och B7-vagnar.

Förutom bra sittkomfort innebär det hög utrustningsnivå i form av telefon, högtalare och anslutningsmöjlighet för persondator.

Tåget ska vidare vara "handikappsanpassat" – dvs med insteg breda nog för rullstol och med utvikbara stolar. Vidare ska ett pentry kunna inredas i varje tågsätt.

Mekaniskt sett byggs tåget upp av moduler, vilket förkortar tiderna för reparation och revision. Vagnvikten blir relativt låg.

Detta är vad som sägs i kravspecifikationen, som nu håller på att färdigställas.

I de första etapperna har SJ kollat trafikbehovet och gjort en krocksäkerhetsutredning. Tekniker har då bl a skissat på en typ av hytt som ska tåla en frontalkrock i 140 km/h mot exempelvis ett timmerlass eller en skördetröska vid en väggkorsning.

– Ett mycket lätt tåg får sämre krocksäkerhet. Nu tycker jag att vi fått en bra avvägning, med både låg vikt och bra tålighet mot

kollisioner, menar P T Molander.

I slutet av året räknar SJ med att lämna anbudsfrågan hos tillverkare av järnvägsfordon.

## X10 i väntans tider

För trafik på länsvägarna funderar SJ på en enklare variant av samma motorvagn, M90. Mycket talar för att den då utförs som en tvåvagnsenhet. Eventuellt med en så kallad bogieboggie i mitten, dvs en bogieaxel på varsin sida om vagnsskarven.

Innan en eventuell regionaltrafikversion av M90 tas i drift, blir det i huvudsak dag- och natttåg. Y1 och X9 som trafikerar länsvägarna, har också aktivt börjat marknadsföra X10-tåget som ett bra alternativ i väntan på en nykonstruerad motorvagn för länstrafik.

Vissa länstrafikbolag satsar redan idag på modifierade X10-or för regionaltrafiken.

– X10 är väl tung, 100 ton per tvåvagnsenhet. Ätminstone 25 procent lättare än så behöver ett nytt regionaltåg vara, menar P-T Molander.

Motorvagnstågen lär bli det dominerande trafikslaget på järnvägarna under kommande decennier.

– Med snabba och bekväma M90-tåg, och i viss mån med uppfärskade "paprikatåg", kan vi bli konkurrensstarka även på orter som inte trafikeras av snabbtågen, anser P-T Molander. ■

## Vislanda . . .

130 km/h. Snabbare framtida loktåg ger också effektivare användning av vagnparken.

SJ har alltså stora möjligheter att rensa ut dåliga exempel i vagnparken utan att få platsbrist, under förutsättning att trafiken ligger på beräknad nivå.

Kraftigt ökade resandevolymer, vilket

vore högst välkommet för SJ, kan tvinga fram smärre nedbantningar av skrotningsschemat.

#### Gammal goding slopas

Tågnostalgiker bör passa på de närmaste åren för att kunnat åka i en "gammal goding". De två sista exemplaren av A5, som används i Uppsalapendeln försvinner troligen under 1989. A5 byggdes på 1930- och 40-talen.

En något modernare version, A5F, kan möjligen bli kvar något längre. Historiens tyngd och fascination, mer än modern komfort, kännetecknar denna littera.

AB7 och B15, två varianter på samma chassi, är i drift årtiondet ut. Dessa vagnar byggdes huvudsakligen under 1940-talet.

A3 och B3, 40-talsvagnar som renoverades för knappt 20 år sedan, blir kvar ett par år in på 1990-talet. Sedan även de har anpassats till sällare spårmarkering, kvarstår i huvudsak 60- och 80-talsparken.

60-talsserien är många "favoriter".

- Väggnér i teak är en av många smakfulla inredningsdetaljer. Läsampa för varje sittplats, sköna nackstöd och fällbara stolar i salongerna borgar för hög komfort. P-T Molander beskriver vagnarna i lyriska ordalag. Littera för serien är sittvagnarna B1, B5, BF1, AB2, AB3, A2 samt sovvagnen WL1 och restaurangvagnarna R1 och RB1

#### Asbestens årtionde

Tyvär var 60-talet också det årtionde då ett nytt och "idealiskt" isoleringsmedel fick sitt genombrott: asbest. "60-talarna" genomgår därför nu omfattande asbestsanering. Efter renovering har väggarna klätts med laminat istället för teak.

- Nu försöker vi att återinsätta träet där det går, uppger Lars Bihlar på persontrafikens utvecklingssektion.

Samtidigt med asbestsanering görs även en annan renovering på "60-talarna". Det finns en del att förbättra: modernare toaletter, ny belysning, nya mattor och ny fåtöljklädsel. Högtalare och UIC-kabel tillkommer, liksom tillstånd för somliga att rulla i 160 km/h.

Med alla dessa förbättringar har 60-talarnas status höjts så pass att de får gå i InterCity och City Expressståg. Redan nu har flera exemplar av A2, Sjs enligt många "älskvärdaste sittvagn, den uppgiften.

I sitt nya skick beräknas "60-talarna" sedan rulla detta årtusende ut.

80-talsvagnarna beräknas hänga med till minst år 2010. Litteran i denna vagnpark är B2, B4, B7, A7, A8 och restaurangvagnen R4.

forts fr sid 8.

om vi ville åka med och vem säger nej till ett sånt sjangtilt erbjudande och dessutom så var det gratis. Vi bjöds på en tur ut till Långedrag och runt inne i stan innan vi klev av på hållplatsen vid Centralstationen. Vår guide gav oss under resan många och intressant information om spårsystemets och vagnarnas historia. Ett stort tack till Nils - Erik som var "fixaren" till detta.

Nästa punkt på programmet var ett besök på GMJS (Göteborgs Modelljärnvägssällskap.). Dit kom även de andra resedeltagarna som nu hade avslutat sitt julhandlande. Vi bjöds på ögofröjd i skala 0. Ett modellbygge av mycket hög klass. Vi fick se ett tåg av modell Å rulla fram och tillbaka draget av ett ånglok. Man guidade oss i banans historia och de olika hus- landskap och stations-förebilderna.

Klockan närmade sig 17.00, tiden för avgång. B Prins hade kommit ner från Sävenäs med loket och nu stod tåget bromsprovat och klart på spår 14. B P och jag byttes av för en stund och han körde upp till Bjurhem, strax norr om Öxnered. Öxnered kallas numera i tidtabellerna för Vänersborgs Västra. Förarbyte skedde som sagt och vid halv 8-tiden var vi så åter tillbaka i Kil. Ännu en lyckad resa i Värmlandstågs regi var till ända. Nu återstod bara att växla ner vagnarna till SCAN-spåret, vilket var avklarat på ca en timme.

Kanske denna resa var en tradition som började i år.  
Urban.

#### DANMARKSRESA VÅREN 1989

Göran Baeckström vill/tänker anordna en Danmarkresa i vår, närmare bestämt i månadsskiftet April - Maj. De som är intresserade och vill följa med skall ta kontakt med G Bae. Han vill ha era förslag på vilka reserutter ni kan tänka er. Vilka banor och platser ni vill besöka. Utifrån det kommer G Bae att arrangera resan med biljetter och övernattningar. Kan det bli lika roligt som fjolårets Finlandstripp, männe?

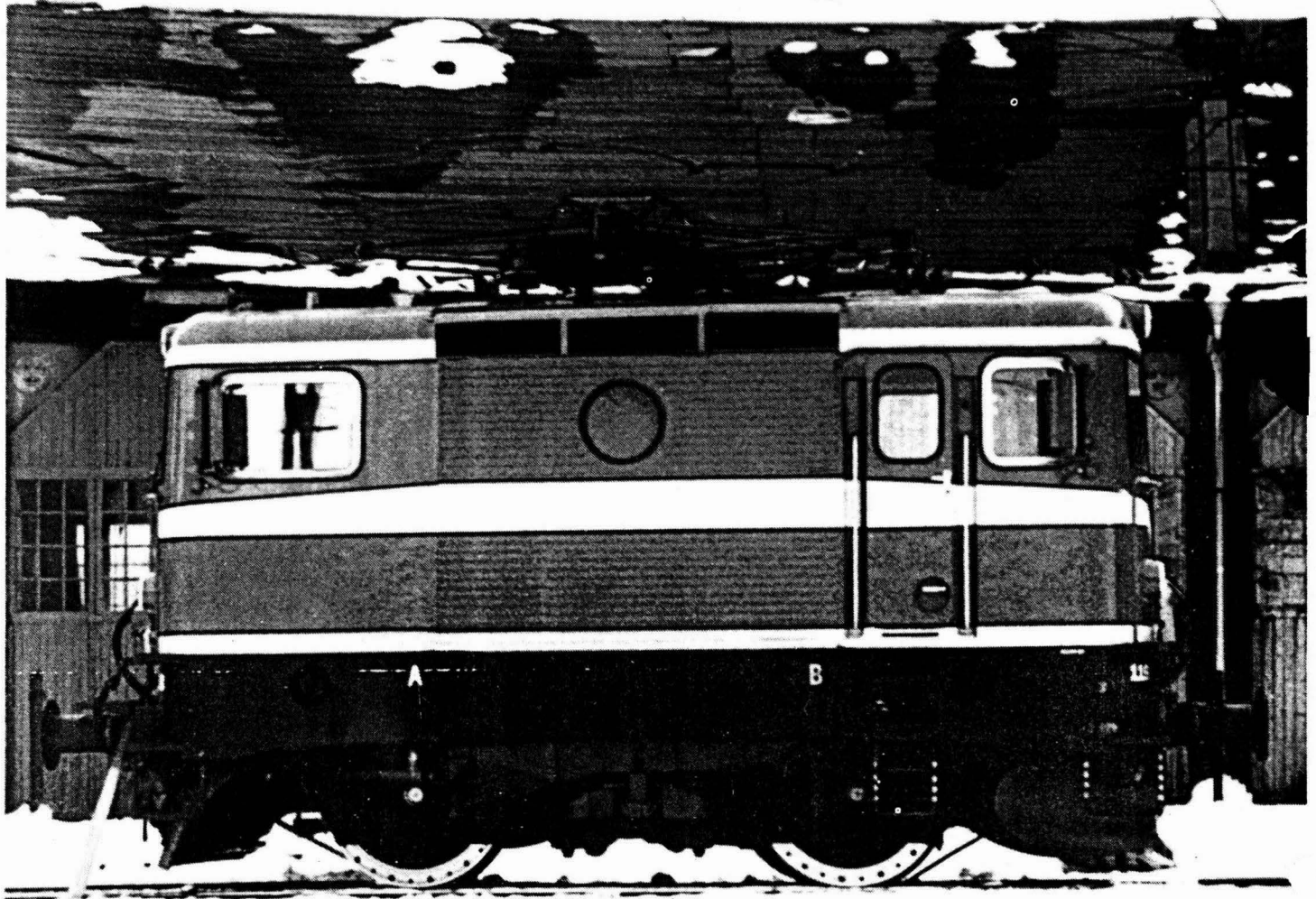
Anmälningar till G Bae senast den sista Januari.



En gammal gumma som hade varit i Kil och handlat, satt i väntsalen. Hon stegade fram till resgodsinslämningen för att få låna den berömda nyckeln. Den fick hon jämte en välment uppmaning att dra handtaget vid sidan, när hon blev klar. Efter en god stund återlämnade gumman nyckeln med orden:

- Usch, då var otäckt, då där!

SJ  
MÅSTE  
SPARA



HUR  
MYCKET  
BLIR KVAR?

## ★KALENDERN★

Tisdag 31 Jan. Småkörning  
Lördag 11 Feb. Trivselkväll  
Jan Olsson  
Söndag 12 Feb. Storkörning  
Tisdag 28 Feb. Småkörning  
Lördag 11 Mar. Trivselkväll  
Urban Lavén  
Söndag 12 Mar. Storkörning

Tisdag 28 Mar. Småkörning  
Lördag 8 Apr. VÅRMÖTE  
Lördag 8 Apr. Trivselkväll  
Gunnar Andersson  
Söndag 9 Apr. Storkörning  
Tisdag 25 Apr. Småkörning  
Fredag (kväll) 28 Apr. -  
Tisdag (kväll) 2 Maj DANMARKSRESA