

TIMMERTÅGET

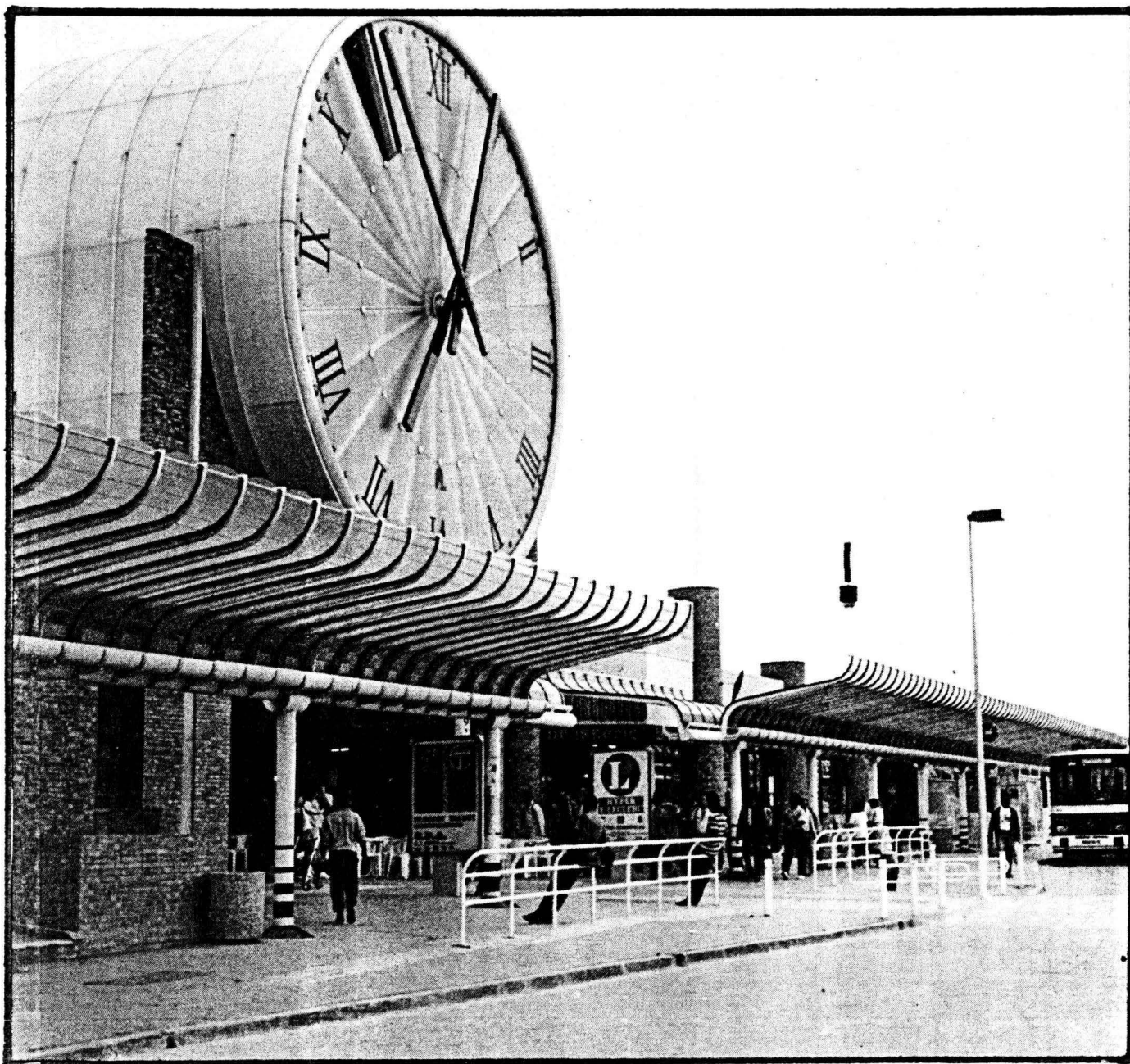


KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



Årgång 12 Nr 28

Mars 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 Bäckström
08-7719601

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

Välkommen till ett nytt nummer av Timmertåget. Tidningen utvecklas ständigt och vi kommer på nya saker hela tiden. Vårt upprop efter artiklar har väl inte hörsammats allt för mycket men i det här numret har vi i alla fall en fin rese-schildring om SMOK:s jubileumsresa i värmland och författaren till det är Fredrik Bergman.

I det här numret börjar vi med ritningsbilaga på sista sidan. De fordon vi skall presentera är våra egna fordon i Värmlandståg.

Modellbanan har genomgått en del förändringar under det senaste året och om det finns att läsa en del. En reviderad spårplan medföljer.

Skicka oss artiklar eller ge oss något tips om vad vi skall ta upp.

Sist men inte minst så har vi en nyhet till och det är sidan "Styrelsen informerar". Denna har kommit till enbart för att informera våra medlemmar.

Red.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Styrelsen informerar.....	sid 3
FV 1 till Värmlandståg.....	sid 4
FV-vagnarna slopas.....	sid 5
NKLJ förstatligande.....	sid 7
Klarstad - Malmö Järnväg.....	sid 6-7
SJK Värmland.....	sid 7
Kalendern.....	sid 7
Spårplan modelljärnvägen.....	sid 8-9
Danmarksresan.....	sid 10
Notat fr trafikavdelningen.....	sid 11
Ny SÄO ?.....	sid 11
Notat från fordonsavdelningen.....	sid 12
Svenska motorvagnsklubbens jubileumsresa i Värmland.....	sid 13-14
Vårt Värmlandståg rullar vidare.....	sid 15
Ritningsbilagan A5.....	sid 16

OMSLAGSBILDEN.

Tydlig stationsentré markerad med den jättelika klockan. Detta har inget med Värmlandståg att göra och inte ens Sverige. Denna bild kommer från Cergy-StChristophe, nordväst om Paris. Foto: Kurt Hultgren. Från SJ personaltidning, På Gång.

STYRELSEN INFORMERAR

Under den här rubriken så skall vi hålla våra medlemmar informerade om vad som händer på våra styrelsemöten. Detta för att stilla nyfikenheten på beslut och ställningstaganden.

Sedan sista numret av Timmertåget kom ut så har två protokollförda styrelsemöten ägt rum. Ett hemma hos Per Krogh och ett hemma hos Jan Olsson. I stället för att redovisa protokollen så kommer här en sammandragning av besluten. Protokollen är naturligtvis offentliga och vill någon ha en kopia så går det bra att höra av sig till sekreteraren.

Mötet 7 Januari: Frågan om att utnyttja restaurangvagnen internt togs upp. Efter som vagnens skåp och utrymmen är låsta med en speciell restaurangvagnsnyckel så är det svårt att komma åt matlagingsutrustning, bestick m m. Beslutades att det i restaurangvagnen skulle monteras upp ett skåp innehållande "r-nyckel" som i sin tur är låst med KMJ-nyckel. De som har KMJ-nyckel anses ha förtroende och missbrukas det här arrangemanget så fräntager man nyckeln från den person som inte kan hålla fingrarna i styr.

Tar man engångssaker från R-vagnen så skriv upp det på en lapp och lägg den på disken eller någonstans där den syns.

Om ni köper föreningsartiklar som t ex T-shirts och mössor så betala det genast, det har varit problem med att få in pengar.

Göran Baeckström meddelade att omsättningen för 1988 blev 125 000 kronor. Mer om ekonomin på vårmötet.

Mötet 11 Februari: NJK (Norsk Järnbane-klubb) avd. Solør/Odal vill ha ett samarbetsavtal mellan våra föreningar. Man har från norsk sida skickat ett förslag på stadgar för detta samarbete. Styrelsen var av den uppfattningen att dessa stadgar skulle binda upp oss för hårt i vår verksamhet. Göran Bae. och Per Krogh hade tillsammans gjort ett förslag på stadgar som visserligen grundar sig på det norska förslaget men är från vår horisont mycket humanare. Förslaget skall läggas fram för norskarna av en av styrelsen utsedd delegation.

Bestämde att köpa en kemtoalett, detta för att slippa "skita" ner bangårdarna när vi står uppställda med tåget någonstans i Sverige eller Norge. Kemtoan blir med all sannolikhet placerad i sovvagnen.

Vi skall köpa in radioapparater för att kunna kommunicera mellan lok och vagnar. Inte minst viktigt vid rangering. Thomas Halvorsson hade undersökt priserna

och kommit fram till att vi kanske kan få tre stycken för 10 000 kronor. Mer priser skall undersökas.

Ett elsystem för vagnarna för 380 V trefas står på önskelistan. Även här hade priser undersökts och stannade på ca 700 kr/vagn. Undersökningen går vidare för att se om priserna kan pressas ytterligare.

Till den fond som upprättats för BJ Y3 74 har avsatts 4000kr. Denna fond är en uppgörelse mellan Värmlandståg och BJ:s som tack för lånet av ångloket. Summan baseras på en procentsats av vinsten på resorna som Y3:an har använts.

Andelskapitalet på Du2 349 har nu bestämts till 34 500 kronor.

En telefonlista skall upprättas för att en medlem skall slippa ringa runt till alla när det är något på gång, som t ex inför en resa.

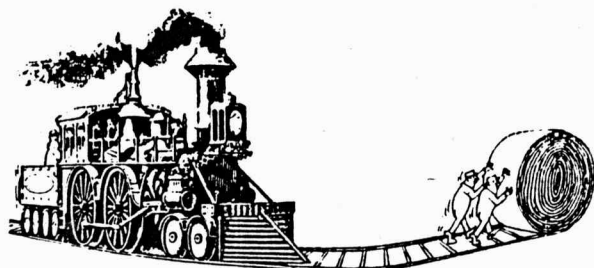
Martin Forsaeus har för klubbens räkning reserverat ånglok, när dessa blir till försäljning av SJ det vete.... Loken är: E2 1123, E2 1180, B1286 och B 1281. Även B 1143 är reseverad men i andrahand. SKÅJ har första tjing på den maskinen. Ha plånböckerna öppna i beredskap! En SV1:a har också reserverats. En SV1 är en tågvarmevagn.

Urban.

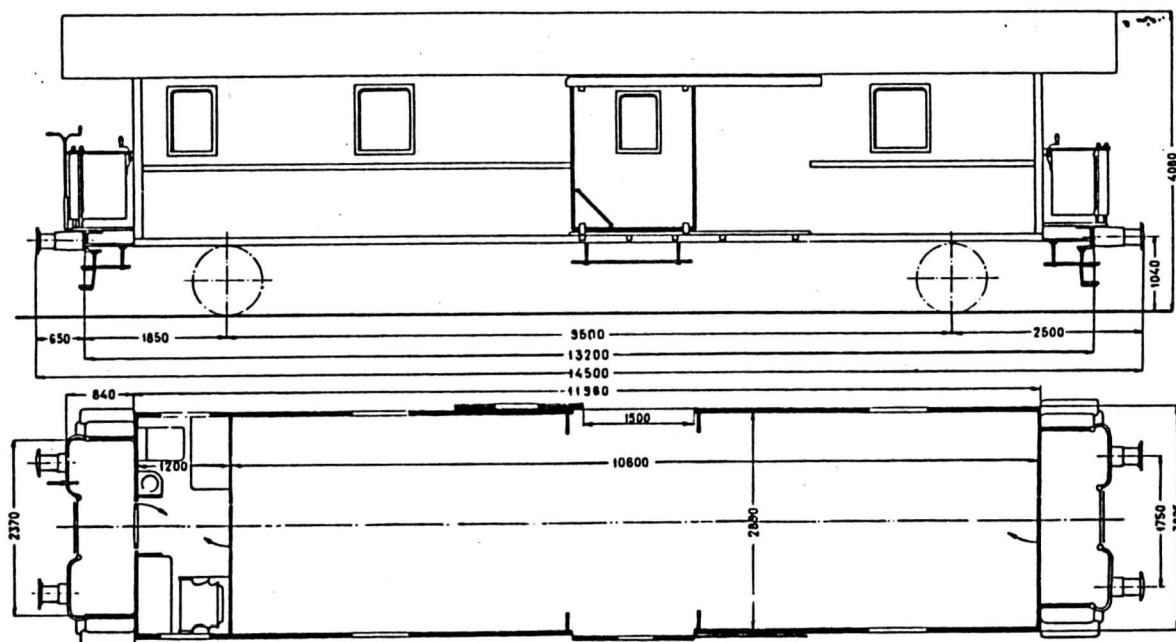
NYA MEDLEMMAR

Vi ber att få hälsa följande nya medlemmar hjärtlig välkomna till föreningen.

Dennis Nilsson
Anita Björcke
Margit Andersson
Sören Thyberg
Lena Sohlberg
Karin Andersson
Barbro Andersson
Lars Andersson



RESGODSVAGN



12 nr 25760-25771	ASJF	1937
14 " 25773-25786	"	"
15 " 25787-25801	"	1938
14 " 25802-25812, 25814-25816	"	1939
15 " 25825-25839	"	1941
25 " 25840-25864	"	1942
19 " 25872-25885, 25887-25891	"	1943
14 " 25892-25905	"	1944
4 " 25913, 25914, 25918, 25922	"	1945
2 " 25926, 25927	"	1946
2 " 25929, 25930	"	1945

Broms,

Knorr (nr 55002, 55003)

Kunze-Knorr-P (övriga)

Generatorbelysning (nr 25872-25885, 25888-25905, 25922, 25935, 25977, 25981)

Generatorbelysning, helautomatisk (nr 25913, 25914, 25918, 25926, 25927, 25929-25934, 25936, 25975, 25976, 25978, 25979, 25982, 25984, 25985, 55002-55007, 55009-55029, 55031-55033, 55035-55042)

RESGODSVAGN TILL VÄRMLANDSTÅG

Martin Forsaeus har lättat på sin plånbok och inhandlat en egen resgodsvagn. Nåväl, nu kommer han inte att ställa upp den på sina föräldrars tomt som friggebod om nu någon trodde det. Vagnen med litt. FV1 nr.55012 skall användas i Värmlandstågs regi. Vagnen kommer att byggas om till personalvagn med sovkupé, kök, dusch, toalett, verkstad mm,mm. Vagnen blir ett välkommet bidrag till vår vagnspark. Nu slipper vi byta om i personvagnarna efter förättat värv på t. ex. ångloket. Allombekant är ju att ett ånglok inte är speciellt befriat från olja, sot och damm. Trots att våra erfarna ångloksförare trycker in en torktrasa i näven på oss när vi äntrar lej-daren upp mot hytt och fyr. U.L.

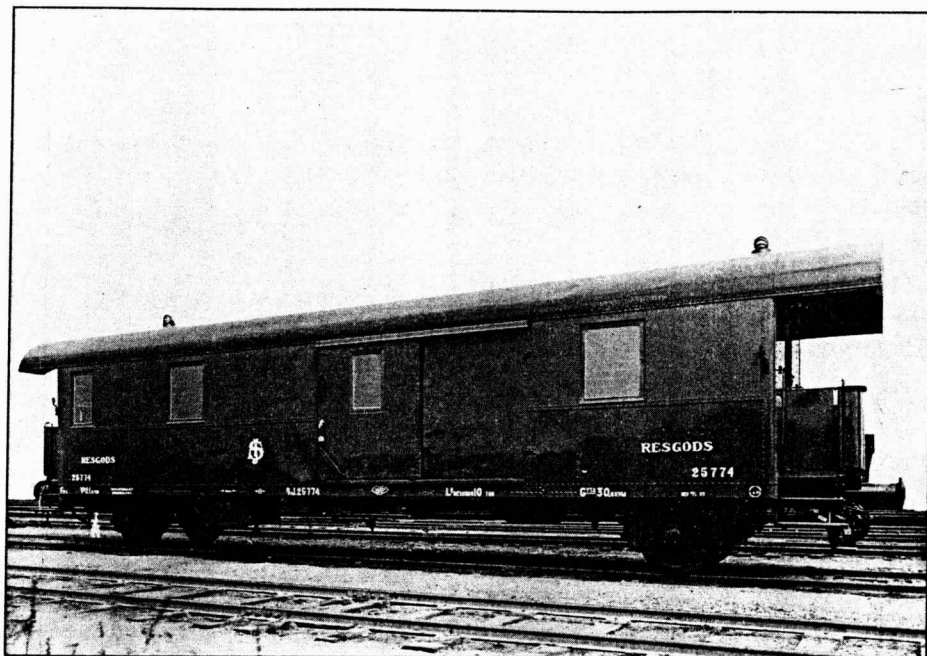
Stålkorg, ej rammstøker

Vikt 21 ton

Resgodsrums golvyta 31 m²

max last 10 ton

FV-VAGNARNA SLOPAS



F5 25774, en systervagn till äldsta slopade FV1-vagnen från 1937. Den gången var högsta hastigheten vid SJ 90 km/h, men även BJ – Bergslagernas Järnvägar – köpte samma år några vagnar, som fick rulla med 100 km/h mellan Mellerud och Göteborg i tågen Oslo-Köpenhamn.

De 16 kvarvarande 2-axliga resgodsvagnarna typ FV1 och FV2 slopas fr o m 16 januari.

FV1 eller F5 som de ursprungligen hette byggdes i ett antal av 285 st mellan åren 1937 och 1949, en nitad konstruktion, välkänd av alla järnvägsmän.

FV2 eller F5a byggdes i 51 exemplar 1952-53 och är en typisk 40-talsvagn med helsvetsad korg.

Tyvänn är vagnarnas gångegenskaper ett hinder för hastigheter över 100 km/h och detta tillsammans med brist på reservdelar och höga underhållskostnader har gjort dem övertaliga. ■

Ur SJ Expr.gods

NORDMARK—KLARÄLVENS JÄRNVÄGAR

NKLJ:s förstatligande diskuteras ju i dessa dagar pga nedläggningshotet. Under avdelningen "Intet nytt under solen" så visar vi här ett urklipp från "Signalen" nr 27 år 1948.

Förstatligande av NKLJ.

SJ:s förstatligandeberedning har gjort en undersökning av Nordmark-Klarälvens järnvägar. Innan förhandlingar upptages skall närmare undersökningar göras, och det är möjligt att bredspårskommittén kommer att besiktiga järnvägen innan uppgörelse träffas för att undersöka förutsättningarna för en breddning av den smalspåriga banan. Uddeholmsbolaget har självt gjort en undersökning av breddning på linjen Hagfors-Filipstad.

Frågan om statens övertagande av NKLJ kommer antagligen att föreläggas 1949 års riksdag för beslut, om de förhandlingar som kommer att inledas mellan staten och Uddeholmsbolaget i september eller oktober ger resultat. NKLJ:s samtliga busslinjer kommer också då att ingå i köpet.

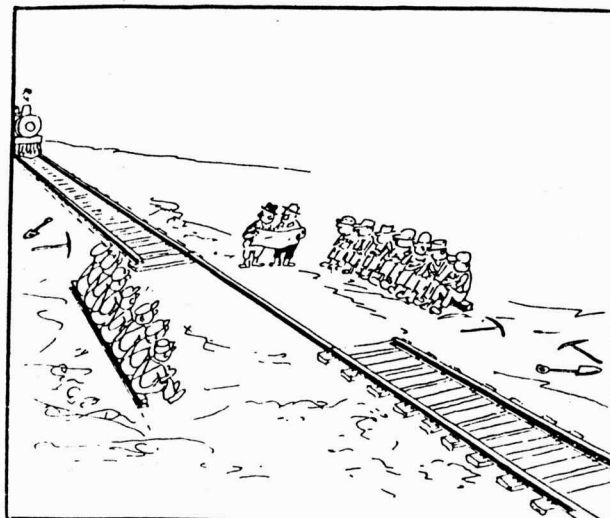
PRESSTOPP!!!!!!!!!!!!

Sedan G Sohlberg skrev sin artikel om säsongens resor har följande hänt: Molkom marknad är bokad. Det arrangemanget blir den 6:e Maj och resan går Karlstad-Kil- Molkom-Daglösen-Filipstad och tillbaka.

Den 8:e April är det en resa till Norge. Det är P Krogh som med sina arbetskamrater som är beställare. Ånga till gränsen och el i Norge. Det kan komma att bli platser över, dessa säljs till hugade medlemmar för 100 kr styck. Hör av er till G Sohlberg. Svar får ni inte förrän den 1:e April. Hemkomst den 9:e.

Stinsen på en smålandsstation har tre "snören" på uniformsrockens ärmar. En vagnssynare som fick utstå mycket spe från denne högdragne stins kunde en dag inte hålla sig längre:

- Dä ä mä stinsar som mä gamla tunnor! Ju sämre de ä, dess fler band sätter de på dom.





KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG

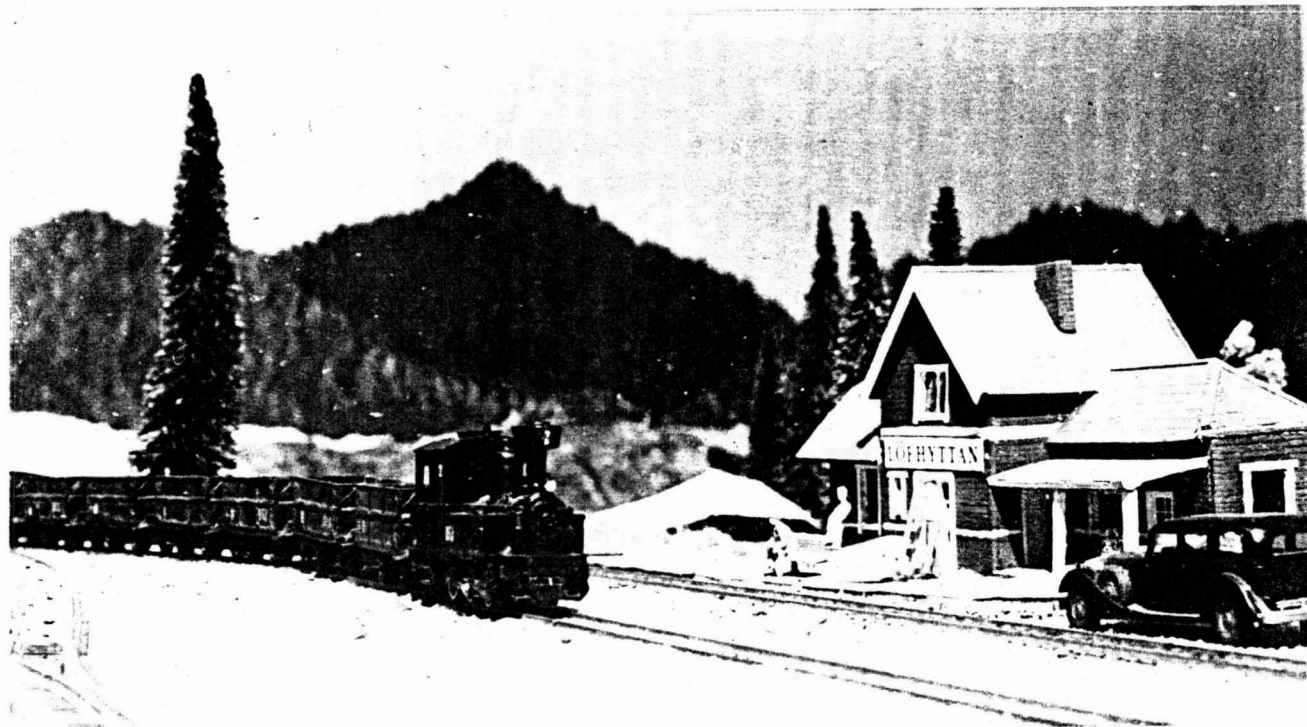
Efter nästan 2 års arbete så är åter nu Höljeruds station redo för trafik. Ni som inte var med på storkörningen den 12:e Mars missade invigningen av nämnda station. På mittuppslaget kan ni se den nya spårplanen och ni som har den gamla spårplanen kvar kan vid en jämförelse se vad som hänt. Det är egentligen tre saker som hänt. Om vi börjar med linjen mellan Mofors och Granskog så gick den förr i öppen dager framför Höljeruds station, vilket var olämpligt med tanke på att man stötte till tågen, när man var tkl i Höd, när de passerade. I dag går linjen under Höd (Höljerud) samt att den kommer in till Granskog från andra hållet. Färdriktningen över Granskog är således omkastad.

Den andra stora förändringen är hålet i väggen in till tågmagasinet från Höljerud. Förr gick linjen från Höd till tågmagasinet via en tunnel ner under Paradiset och vidare under Klarstad för att vid en växel ansluta till spåret mellan Mofors och tågmagasinet. Hålet i väggen har förenklat tågföringen avsevärt.

Det tredje är ju då ombyggnaden av själva stationen Höljerud. Både normal- och smalspår har fått helt nya spårplaner. Vi har böjt till normalspåret i en s-formad kurva över stationen. Anledningen till detta är bl.a att nu får vi plats med ett stationshus och bebyggelse/natur mellan spår och vägg. Som det var förut så låg spåren längs väggen och det fanns inte plats för någonting. Smalspåret har också fått ny utformning. Vid "R" ligger rampningen av normalspårsvagnar över på smalspårstransportörerna. Till höger om rampningen skall en travers för omlastning sättas upp. Vidare har smalspåret på linjen mellan Lövhyttan och Paradiset linjerätats i ett mycket kurvigt parti. SSaxberg som skulle ha legat i "Klarstadsrummet" över elcentralen har slopats helt.

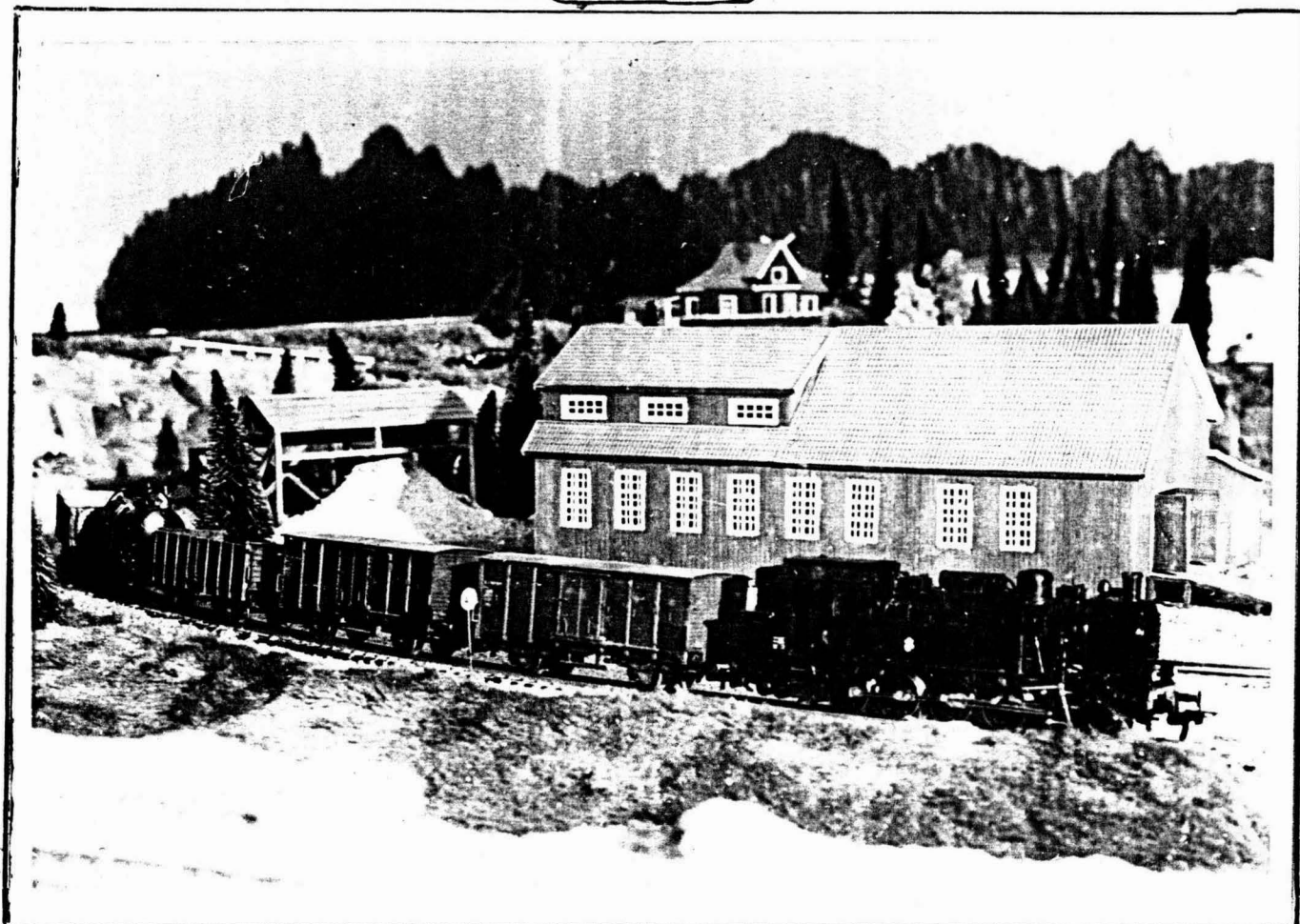
Som sagt, Höljerud är åter trafikabelt och tidtabellskörningarna är mycket intressantare. Invigningstågklarare för dagen var Jan Olsson som byggt bl.a det nya ställverket på nämnda station.

Urban



Nu när smalspåret i Höljerud är utlagt igen kan tågen åter rulla förbi Lövhyttans station. Här ett malmtåg som passerar Lövhyttan.

Foto:
U. Laven



Tåg från Värmlands Väsby vid infarten i Granskog. (Innan ombyggnaden hade tåget kommit från Mofors, vilket var fallet när denna bild togs). *Foto U. Larén*

SJK-VÄRMLAND

Lördagen den 22 April, kl 13.00, i Dialogen, stadsbiblioteket.

Den här gången gästas vi av Jonas Jansson, Åsbro, som kommer att berätta om Hallsbergs station utveckling från 1862 och fram till idag. Det är huvudsakligen rangerbangården som behandlas. Jonas har ett omfattande material att framlägga för oss; diabilder, skisser samt en instruktionsfilm om rangeringen i Hallsberg, "Där vagnarna rulla", filmad 1943.

Eftersom vi alla passerat den stora rangerbangården ett antal gånger blir det intressant att få en ordentlig genomgång av dess historia.

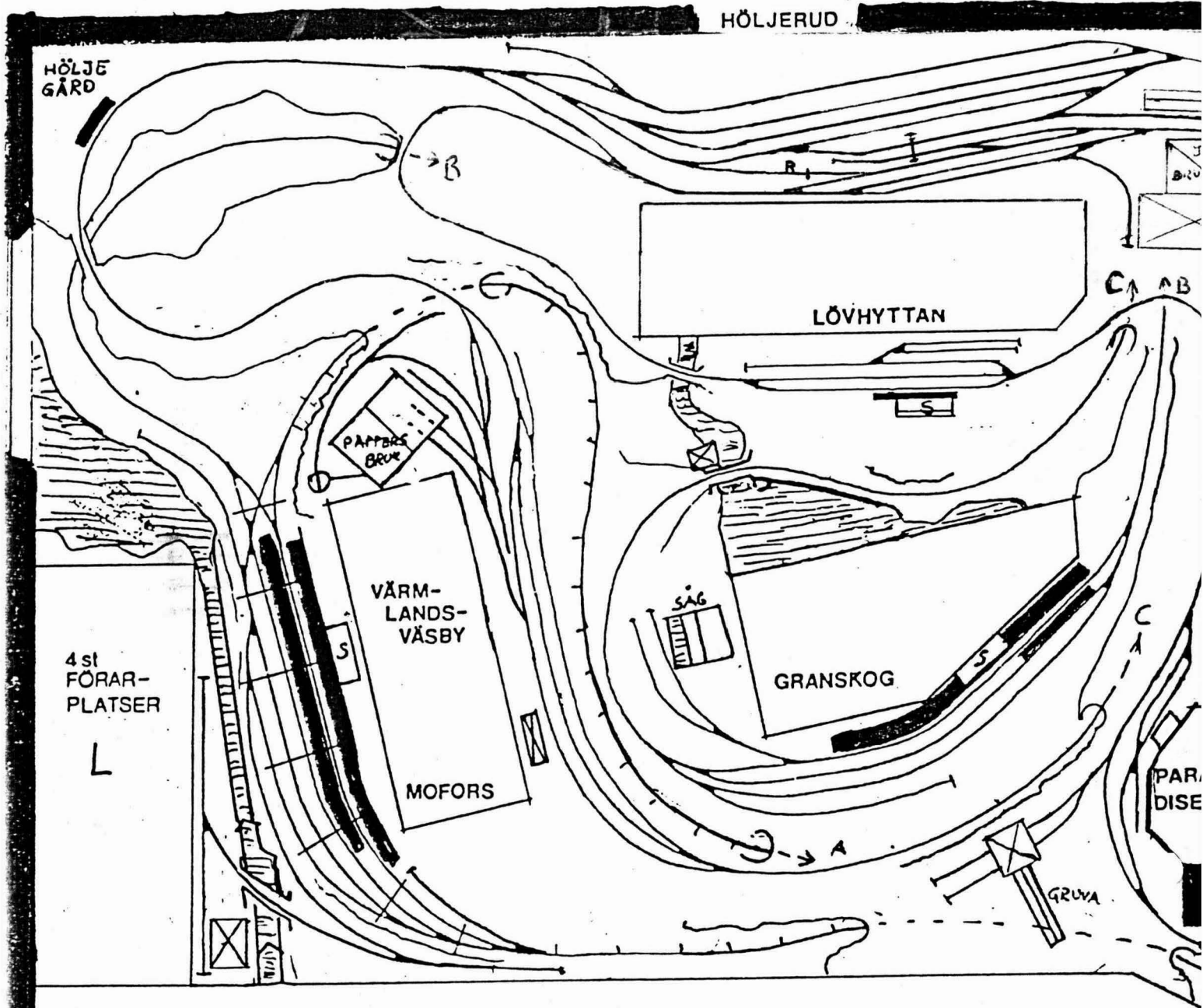
Några DB-mappar finns fortfarande kvar och utdelas till de som inte fått någon.

Fikapaus under eftermiddagen.

Välkomna hälsar klubbmästaren Jan Olsson.

★KALENDERN★

Lördag 18 Mars	Trivselkväll Urban Lavén
Tisdag 28 Mars	Småkörning
Lördag 1 April	VÅRMÖTE OBS Ändring Se kallelse.
Lördag 8 April	Värmlandståg till Norge
Lördag 22 April	Trivselkväll Gunnar Andersson (prel)
Söndag 13 April	Storkörning (prel)
Tisdag 25 April	Småkörning
Fredag 28 April-	
Tisdag 2 Maj	Danmarksresa (se sid 10)
Lördag 6 Maj	Ångtåg Molkoms marknad.



Reviderad Mars 1989

INGÅNG



KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG

TÅGMAGASIN ELLER TÅGCENTRALEN

DISKBÄNK OCH KYLSKÅP

ELCENTRAL
OCH
ARBETSBÄNK

KLARSTAD-
HAMN

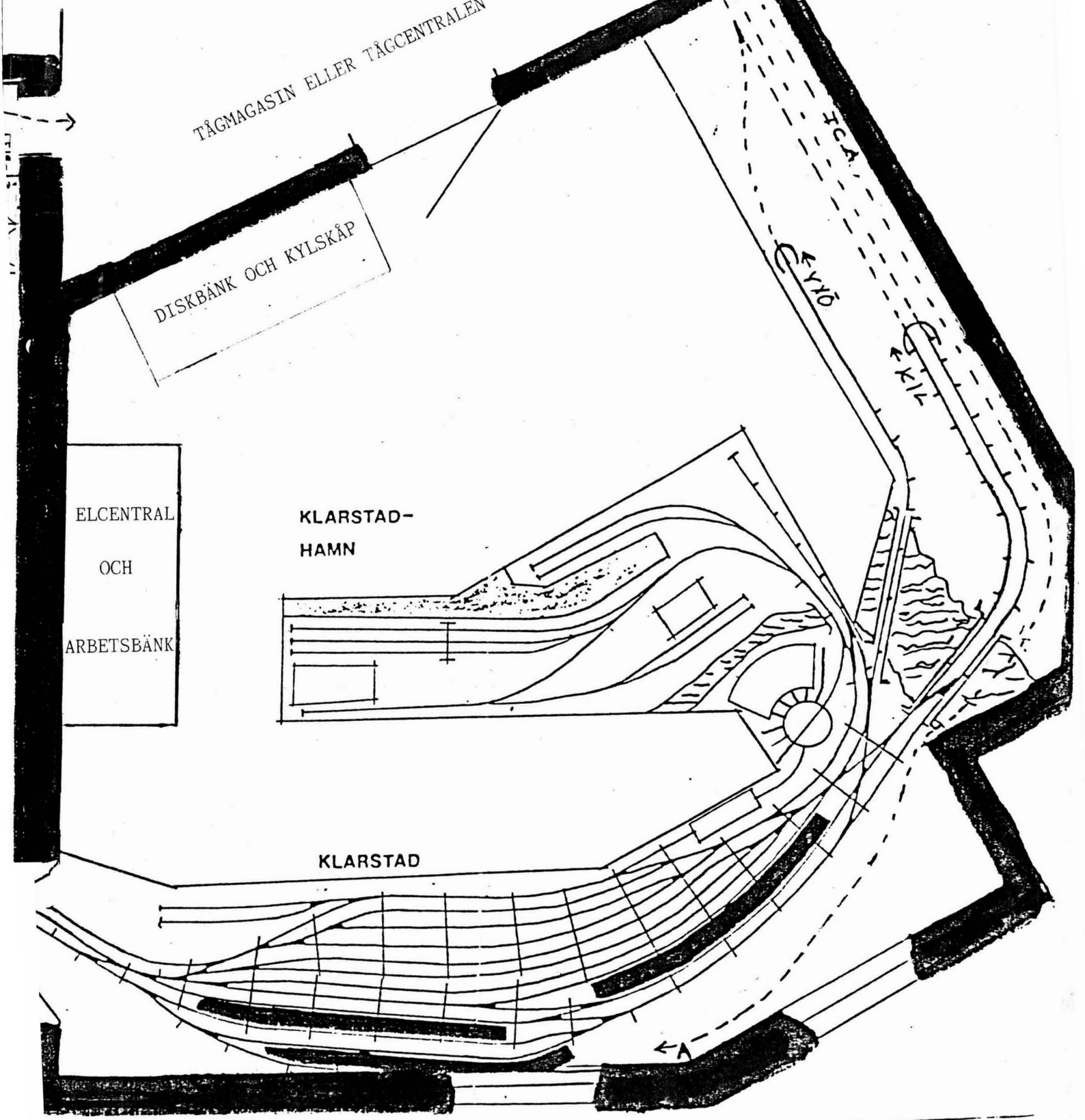
KLARSTAD

FCA

RYÖ

KIL

←A



Förslag till Danmarksresa

Freitag 28 april

Karlstad C ---- 2137 sovrvagn

Lördag 29 april

Malmö C 0653 0755 frukost; Pågatåg (X10) till Helsingborg
Helsingborg C 0849 titt på nya stationsbygget, promenad till färjestn
Helsingborg F 0930 DSB tågfärja över Øresund
Helsingør 0955 1026 Härlfrån utgår tre järnvägar; Kystbanen (nyelettifierad) till K/benhavn (stambana), Nordbanen till Hillerød som trafikeras med lynetter (nya lättmotorvagnståg) och en privatbana till Lilleleje som utgår från gatan utanför Helsingør. Vi tar Nordbanen!
Hillerød 1055 1126 Här möter vi S-banen (Københavns likströmspendeltåg) och två privatbanebolag. Vi tar den ena privatbanan, HFHJ. Det blir förmodligen en lynett, men lokaftåg förekommer (tror jag)

Hundested 1216 Kort spatsertur genom en idyllisk liten stad till hamnen
Hundested Havn 1255 25 min färja (något, men inte mycket större än saligen hädangångna Almarifärjan)
Rørvig 1320 1327 ingen järnväg, så vi åker vidare omgående!
Nyköbing Sj 1351 1455 Sj står inte för någon järnväg utan för Sjælland. Det finns tre Nyköbing i Danmark! Här spiser vi frukost, dvs lunch på danska. (Frukost heter morgnemad) Här slutar OHJ, en privatbana som köper begagnat från många håll, bl a svenska motorvagnar och NBJ-dieslar.

Holbæk 1555 1705 OHJ verkstuder med all begagnad skrot stående ute (i vart fall förut). DSB-linjen Roskilde-Kalundborg passerar stationen. Vi tar DSB i riktning söderut.
Roskilde 1739 1808 Medan vi väntar på vårt DSB tåg till Køge hinner säkert ett och annat passera. Alla tåg från Jylland och Tyskland passerar här på väg till København.

Køge 1830 ---- Vanderarhemmen i denna del av Danmark har inte öppnat för säsongen, varför det blir ett hotell. Køge har tre järnvägar, dels DSB regionaltågslinje Roskilde-Næstved som vi kom med, dels en nybyggd S-bana längs kusten till København (den som vill kan åka in på kvällen), slutligen finns en privatbana, Østbanen som har två linjer ut på landsbygden sydöst om Køge.

Söndag 30 april

Køge ---- 0835 Tidigt, men den som vill kan vänta till 1037, men missar då en tur på Østbanen till Fakse Ladeplads (det är härligt från Fakse øl kommer). I Fakse l finns treskenespar med industrispar till en kalkindustri och hann alldeles vid stationen.

Køge 1027 1037 S-banen längs kusten till Kongens by.
København H 1122 1603 Jag har inte lagt någon plan på besöket i København, utan vi bestämmer spontant vad vi gör. Tivoli har säkert just öppnat för säsongen och ligger mitt emot Hovedbane-gården (Centralen på dansk).

Tølløse 1650 1657 Snabbt byte till ännu en privatbana, HFJ, som bitvis kör på en DSB gods bana.

Slagelse 1802 ---- Vi bryter för dagen vid stambanan Sjælland-Jylland och tar in på vandrathem.

Måndag 1 maj

Slagelse ---- 0757 DSB IC-tåg för oss till Store Bælt med tågfärja.
Korsør 0810 0817 Vid färjan byter vi till Lynståg, en speciell sorts snabbtåg. Har vi tur blir det den nya sorten.

Odense 0956 1258 Järnvägsmuseum öppnar 1000. Det är ett litet museum så tre timmar i Odens räcker gott och väl. 1258-tåget är ett provtåg "Intercity inför 90-talet". (Det var därför jag planerad så tidig avgång från Slagelse.)
Fredericia 1336 1443 Under timmen i Fredericia kan man gå till DSB minneslund över all DSB-personal som dött i tjänsten eller vid motstånd mot ockupationsmakten under kriget.

Herning 1603 1609 Här står en skrotskulptur uppställd, dvs ett ånglok
Århus H 1732 ---- Litt E. En DSB E är ju detsamma som en SJ F, så njut! Från Fredericia ger vi oss ut på den jylländska landsbygden med MR, ett tvåvagnars motorvagnståg som används i regionaltrafik.

Herning 1603 1609 Vi byter vid en knut mitt på vischan och ställer kosan österut.
Århus H 1732 ---- Danmarks näst största stad. Vi bor på vandrathem en bit utanför staden. Det går kanske att åka ett lokaltåg nästan ända fram. Vi tittar på Århus och åter en god dansk middag.

Tisdag 2 maj

Århus ---- 0900 Resans senaste morgonstart, men vi har ju en bit in till staden från vandrathemmet (3 km). Vi åker med en intercity över Jyllands åkrar.

Frederikshavn 1145 En kort promenad genom staden
Frederikshavn Havn ... 1230 STENA LINE
Göteborg Masthugg 1545 Spåravn (jippii!) genom Götet
Göteborg C 1815
Karlstad C 2117

KOSTNADER

är svårberäknade eftersom jag bara har priser på vissa järnvägsbolag och logi. Nedanstående är endast en gissning och jag garanterar inte att det håller. Mat ingår ej men generellt gäller att mat och dryck är något billigare i DSB-land.

Resor:	ca 315 fullpris	Logi:	100
Karlstad-Malmö	35 ?	Freddag	170
Malmö-Helsingborg	15 ?	Lördag	70
Helsingborg-Helsingør	100 ?	Söndag	70
HI dagskort, 2 st	50 ?	Måndag	
Hundested-Holbæk-HI/gräns	20 ?	STF-medlem ca 40 lägre	
HI/gräns-Fakse tor	30 ?	Totalt ca 410	
Tølløse-Slagelse	150 minigrupp		
Slagelse-Herning-Århus	130 minigrupp		
Århus-Frederikshavn	60		
Frederikshavn-Göteborg	185		
Göteborg-Karlstad			
Totalt	ca 1100		

Räkna av den rabatt Du kan tänkas ha på olika delar. SJ fribiljett lär skära ner priset till ca 150-200 kr, kanske ännu lägre

Bindande anmälan genom insättning av 500 kr anmälningsavgift (förskott på biljetter, fickpengar m m) på KMJ postgiro 96 97 08-7 senast den 28 mars!

Preliminärt anmälda:
Göran & David S, Per K, Kent W
Göran B, Fredrik B, Anders H
Nisse P

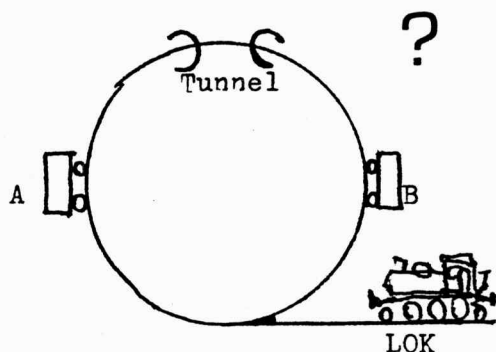
Notat från Trafikavdelningen

Så här mycket rullade våra vagnar och lok under år 1988.

Du2 349	1936 km
Y3 74*	1454 "
H3 56	597 "
A5 3294	2222 "
AB6 4166	2980 "
AB6 4167	1907 "
B8 4217	2026 "
B8 4221	1426 "
BC14 2864	1330 "
RS3 3083	2394 "
Gsh 26695	206 "
Zsh 102	67 "
WLAo6*	76 "
SV5 25535*	1370 "
Ro5*	708 "

*Dessa fordon har varit inlånade från Bergslagens Järnvägs-sällskap, Göteborg.

Uppgiftslämnare: Martin Forsaesus.



Vad sägs om lite omruskning i hjärnsubstansen. Det går ut på att byta plats på vagnarna "A" och "B". Nu är det bara det att vagnarna är så högt lastade att de inte kan rullas genom tunneln. Däremot är det fritt fram för loket. Få se vem som av läsarna som klarar av det på minst rangeringsrörelser. Kanske kan ett pris utdelas.

NY SÄO



"Framåt"



"Bak"



"Hejsan"



"Näää"



"So what"



"Fan, det blir det regna"



"Öronvax"



"Burrp"



"kaffe"



"Kortare Uppehåll"



"Äsch"



"Ginns! Irårr"



"Eehh"



"Drunn"



"Va...venn...jug??!"



"Ej i tjänst"



"Glapp"



"Sänder"

"Stopp
vanta kör"

10



"Myteri"

MANUSSTOPP DEN 30:e APRIL?

Till detta datum emottager vi med tack samhet artiklar från våra medlemmar. Om ni vill ha med dem i nästa nummer.

Red.

Notat från fordonsavdelningen

Vår lok och vagnpark har under det senaste året växt stadigt. Här följer en färsk uppdatering på föreningens rullande materiel, 1989 03 01.

Litt nr	Fd litt nr	Tillv	År	Löb m	Vikt ton	Sth Km/h	Sittpl/ lastar
Ellok							
SJ Du2 349	SJ Dg 349	ASEA VM	1934	13.0	80.4	100	
Lokomotorer							
NOJ Z 1	SJ Z 149	Vk	1928	5.1	8.0	20	
SJ Zsh 102	SJ Z49 102	KMV	1939	7.9	18.0	45	
Personvagnar							
SJ A5 3294	SJ Bø5b 3294	KVAB	1940	23.5	41.9	130	48
SJ AB6 4166	GDJ BCo8 102	ASJA	1936	23.5	42.5	130	18+46
SJ AB6 4167	SDJ BCo8 103	ASJA	1936	23.5	42.7	130	18+46
SJ B8 4217	GDJ Co8d 219	ASJA	1937	23.5	43.2	130	86
SJ B8 4221	SDJ Co8d 223	ASJA	1937	23.5	43.3	130	86
SJ BC14 2864	SJ Co14 2864	ASJA	1931	23.5	48.0	130	39
SJ RS3 3083	SJ RCo1 3083	KMV	1935	23.5	48.8	130	44
Resgodsvagnar							
SJ FV1 55012	SJ F5 55012	KMV	1947	14.0	21.0	100	10.0
Godsvagnar							
SJ Gsh 26695	SJ Qgb 9454225-8 ?		?	9.8	14.0	70	17.0
SJ Gbs 1501580-9	SJ Gre 51212 ?		1963	14.0	14.0	100	26.0
SJ Gbs 1502805-9	SJ Gre 52437 ASJF		1964	14.0	12.5	100	27.0
SJ Gkklos-u 1425138-9	SJ G 44780 AGV		1951	12.3	13.0	100	20.0
SJ Oms 3713229-3	SJ Oe 85597 ASJF		1959	12.2	11.5	100	28.5
SJ Ibb1ps 8200307-0	SJ Grf 47958 KMV		1958	12.3	15.0	100	20.5

Förkortningar

NOJ Nässjö-Oskarshamns Jvg
 GDJ Gävle-Dala Jvg
 SDJ Södra Dalarnas Jvg
 ASEA Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolag, Västerås
 VM Vagn och Maskinfabriken, Falun
 Vk AB Slipmaterial, Västervik
 KMV Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö
 KVAB Kalmars Verkstadsaktiebolag
 ASJA AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Arlöv
 ASJF AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun
 AGV AB Gävle Vagnverkstad

SVENSKA MOTORVAGNSKLUBBENS JUBILEUMSRESA I VÄRMLAND

Med anledning av att Svenska Motorvagnsklubben (SMoK) fyllde 10 år 1988, så körde man en resa runt om i Svealand den 29-30 okt 1988. Bland annat körde man motorvagnståg Degerfors-Strömtorp-Otterbäcken-Strömtorp-Bofors-Strömtorp-Degerfors-Karlstad-Kil-Ställdalen-Frövi-Hallsberg.

I Degerfors skulle även extra motorvagnståg från Stockholm ansluta till resan på fd NBJ. Det gjorde det, en aning försenat. Varför försenat? Jo, man hade tänkt sej att ha X15, dvs provsnabbtåget och det skulle följa linjehastigheten på sträckan Stockholm C-Degerfors. Då kunde man ha åkt i 160 km/h. Men, pga hinder med att få använda tåget så fick man ordna något annat fordon, och det blev inte alla ett lika snabbgående tåg som X15. Det belv TGOJ X22 nr 14, som endast får gå i 105 km/h. Den hade nyligen fått storrevision och var därför riktigt fin.

Från Falköping anlände så SMoK med rälsbussarna som skulle användas för helgens resor. De anlände i två omgångar till Degerfors. På sträckan Degerfors-Otterbäcken-Bofors-Degerfors användes YBo6 1116 + Y7 1177 + UBFO6ye 1997. Tåget Degerfors-Kil-Ställdalen-Hallsberg utgjordes av X16 960 + UBFO6ye 1997.

Eftersom tåget från Stockholm var försenat passade vi andra på att ta en promenad i förmiddagssolen till Degerfors Jernverks lokstall. Där kunde vi beundra järnverkets tre fina lokomotorer (och en som bl a saknade underrede).

Efter lite "om och men" kom vi iallafall iväg ca 1 timme försenade mot Otterbäcken, och det var inte slut på problemen. Inte, nejdå. Under körningen ned till Otterbäcken kunde vi konstatera hinder på banan. Dessa var av sorten nedblåsta träd. Som tur var hade SMoK försett sej med en motorsåg och man kunde på ett smidigt sätt få träden av spåret. Motorsågen var dock inte problemfri. Den strejkade efter några träd, men som tur var fick man igång den igen. En gång stannade en bonde med traktor på vägen bredvid järnvägen och hjälpte oss med värstingen, en stor gran. Natten innan hade det ju varit ett himla blås- och snöoväder.

I Otterbäcken blev det ett kort uppehåll. Därefter rullade vi tillbaka direkt till Strömtorp där vi satte fart mot Bofors. Den turen blev mycket enklare än Otterbäcken-svängen, här var det faktiskt inga hinder på spåret. Inget längre uppehåll i Bofors heller, utan vi vände och åkte tillbaka till Strömtorp och Degerfors.

I Degerfors bytte ca hälften av resenärerna tåg till TGOJ X22 14 igen för hemresa åt Stockholm till. Vi andra skulle fortsätta mot Karlstad för att där inta en supé på Stadshotellets festvåning. Vi tog plats i X16 960 + UBFO6ye 1997.

Alla var dock inte med på supén utan fortsatte med ordinarie SJ tåg till Kil för att där sova i Värmlandstågs sovvagn BC14 2864. Den stod uppställd på spår 6 i Kil tillsammans med restaurangvagnen RS3 3083, i vilken man kunde äta frukost morgonen efter.

SJ i Kil var hyggliga mot oss så att vi fick ha värme till vagnarna, så det är bara för Värmlandståg att tacka så mycket.

forts. n sid.

Efter supén tog vi återigen plats i rälsbussarna, dvs vi som skulle till Kil och sova i sovvagnen. Vissa hade bokat hotellrum i Karlstad och sov över där. I Kil tog Martin Forsæus emot oss när vi kom inglidandes vid stationen och visade vägen för rälsbussarna till lokstallet och vändskivan där de skulle ha sin nattvila.

Strax efter 8.00 på morgonen söndagen den 30 oktober satte vi iväg mot Deje och Ställdalen. De som sovit i Karlstad anlände till Kil strax innan avgången mot Ställdalen i SJ tåg. I Deje var det tänkt att det skulle bli ett uppehåll så att vi skulle få se på smalspårsjärnvägen NK1J, men det gick inte då tågklararen inte hade infunnit sej i ställverket för att därifrån bevaka järnvägsövergången i norra änden av bangåenden. Ett litet stopp blev det iallafall så att Martin Forsæus skulle kunna återvända hem.

På vägen till Hällefors gjorde vi några fotokörningar. I Hällefors skulle vi göra matuppehåll. Och det var inte i någon korvkiosk el dyl, utan i Hellefors Herrgård. Maten där var utsökt. Efter måltidsuppehållet var nästa mål Ställdalen. Vi gjorde även nu några fotokörningar. I Ställdalen vände vi riktning söderut mot Kopparberg, Lindesberg, Frövi, Örebro och Hallsberg.

I Kopparberg hoppade ett gäng av för att därifrån åka SJ tåg som skulle köra om oss strax efter Kopparberg. SJ-tåget skulle också till Hallsberg, men vara där tidigare med anslutning mot Malmö. Förvåningen var stor i rälsbussen när vi inte blev omåkta. Vi blev heller aldrig omåkta. SJ-tåget var såpass försenat så att vi hann före till Hallsberg.

Vi i rälsbussen skrattade åt resenärerna som bytt tåg i Kopparberg för att hinna före oss till Hallsberg vilket de inte gjorde. Jag får väl också erkänna att rälsbussen var lite före tidtabellen till Hallsberg.

I Hallsberg tackade jag för mej, för trevlig resa och trevligt resällskap. På vägbron över personbangården kunde jag så se rälsbussen glida iväg mot Herrljunga där Svenska Motorvagnsklubben hör hemma. Jag tog förefter en promenad till lokstallarna innan jag satte mej på tåget till Kil.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att det varit en intressant och rolig resa och efter omständigheterna en lyckad resa. Så det är bara att tacka Svenska Motorvagnsklubben för resan och hoppas att dera tio näst kommande år blir ännu bättre. Hoppas också att de besöker Värmland fler gånger och att SMoK och Värmlandståg kan samarrangera resor!

Fredrik Bergman

VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!

Nu börjar en ny säsong med massor av resor. Jag skall försöka att någorlunda tidsbestämma dessa:

Det första arrangemanget som vi skall delta i är en filminspelning (1939). Vi skall delta med lok och vagnar, det som fattas är snö. Inspektioner kommer att ske vecka nio om vädret tillåter.

Sedan den 11 mars är det meningen att VÄRMLANDSTÅG skall till Götet med Karlstad TAXI.

I mitten på April är det meningen att vi skall transportera ner vagnar och Y3-loket till Göteborg och hämta upp E2:an. Ev. i april kommer en beställning av tåg till Oslo (I dagsläget inget bestämt.)

Den 6 maj är det dax för Molkomsmarknad igen. I maj brukar det åxa vara Charlottedagar så även i år. Det är inte bestämt ännu, men våra vänner i Norge fyller 20 år i år

så dom har tänkt att göra en resa samtidigt. Den 3 juni är det tänkt att lärarna i Forshaga skall göra en tur till Ställdalen och åter.

Bankjuristerna i Karlstad har frågat på en resa mellan Sunne och Karlstad den 16 juni.

Sedan tar vi ett uppehåll över juli. Ev kommer det att anordnas en medlemsresa då, det är en grupp

tillsat för detta, annars är det ingen resa. Mer om detta i ett annat nummer.

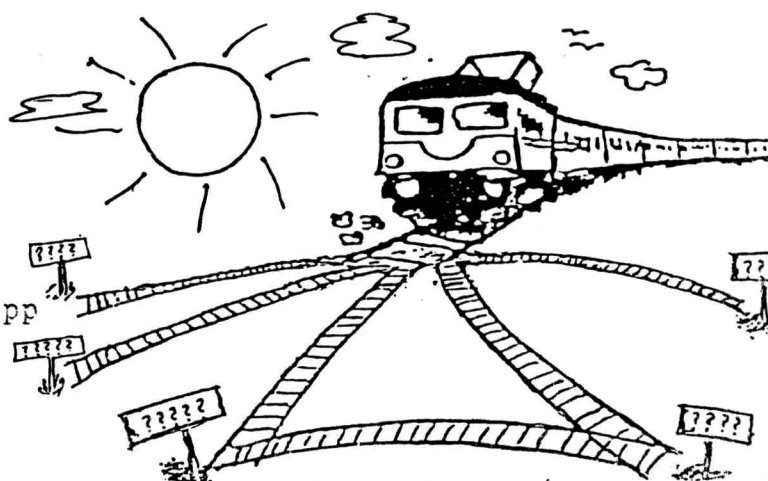
Sedan börjar vi vår verksamhet igen, det första vi råkar utföra är Frykdalbanensdag den 8 aug. Då är det tänkt att en annan marknad skall samarbeta och det är lantbruksmarknaden i Edsbyörke. Det kan bli mycket folk.

Sedan har vi bara julbordsresan kvar i December.

Nu kan det givetvis inkomma fler resor efter det att detta skrives.

Alla som vill delta på något sätt skall kontakta någon i styrelsen så att man vet till vilka man skall vända sig ifall man behöver folk (bl.a som konduktörer eller i restaurangvagnen eller något annat intressant arbete)

Göran Sohlberg
Reseavd,

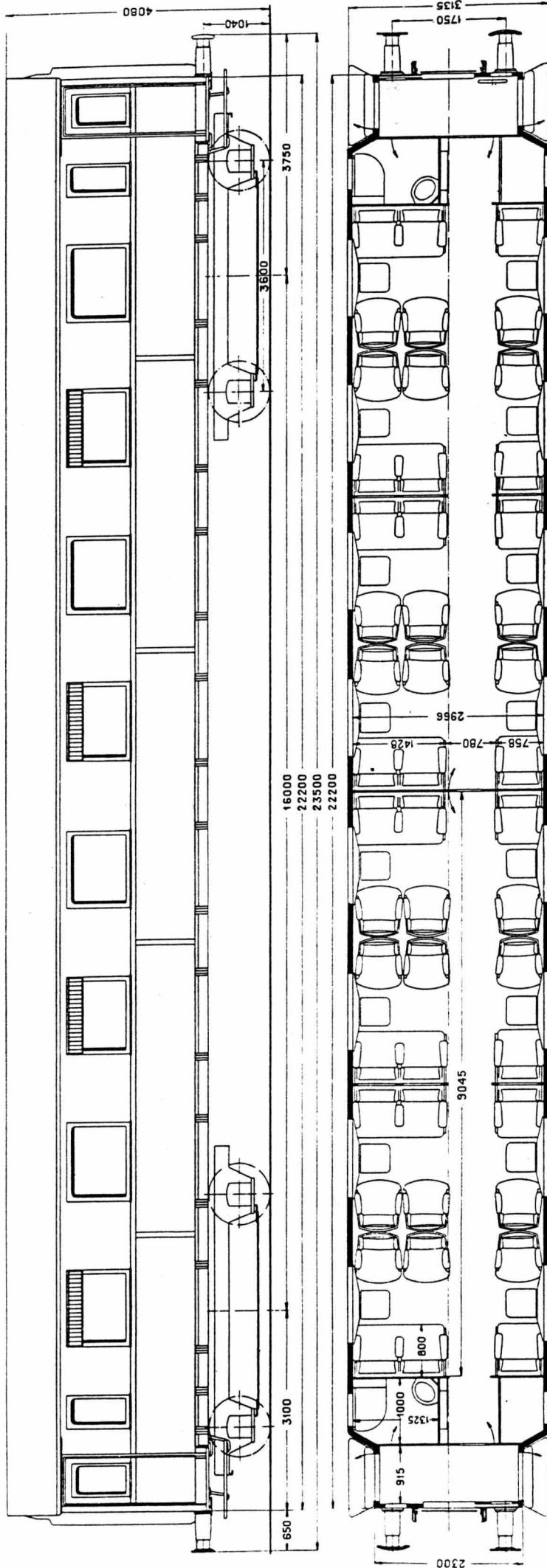


Fler resor 1989?

2 klass personboggivagnar litt. B05b.

Stålvagnar (Rammssäkra).

Vagnarna nr 3294—3296 ha ej glasjalusier vid fönstren.



- 2 st. nr 2859, 2860. A. S. J. Linköping 1932.
- 2 » » 2961, 2962. A. S. M. 1934.
- 3 » » 3294—3296. K. V. 1940.
- 7 st.

Elektrisk värmeledning.

Elektriskt ljus med ström från generator och batteri
 eller med banström via transformator.

Tryckluftbroms, system Hildebrand-Knorr S.
 Skrubvbroms.

3294—3296. Ventilationsanordning med fläkt och värmebatteri.

48 st. sittplatser.
 Medelvikt: 46 ton.