

TIMMERTÅGET



KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



Ärgång 12 Nummer 31

September 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-Malmå. Artiklar till tidningen emottages tacksamt.

Redaktion: Urban Lavén
Bäckvägen 49
668 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
08-7719601
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
0550-12261

Sektionsledning Modelljärnväg

Jan Olsson
054-830356
Urban Lavén
Dan Carlsson

Sektionsledning Värmlandståg

Göran Sohlberg
Dan Carlsson
Thomas Halvorsson
Bengt Prins
Martin Forsaeus

Hej!

Tisdag 5 sep kl 22.00. Sista handen på detta nummer lägges. När man har bläddrat igenom tidningen så kanske någon tror att konkurrens med Hänt i veckan har tagits. Två bildreppotage innehåller detta nummer bl a Strömstadsresan med massor av partybilder. Lungn bara, inga skandalfoton har tryckts. Mot en rundlig summa kan red tänka sig att avvara vissa negativ.

Till det här numret har från Svante Forsaeus inkommit ett mycket knepigt kryss. Tag tid på er och lycka till.

Nu när hösten kommer blir det dags att återuppta vår andra verksamhet, nämligen modelljärnvägen. Se i kalendern vilka dagar som gäller.

Red.

INNEHÅLL

| | |
|--|--------|
| Styrelsen Informerar..... | sid 3 |
| Pers.vagn i nygammal målning..... | sid 4 |
| Ånglok till Värmlandståg..... | sid 5 |
| Notat fr fordonsavd..... | sid 6 |
| Kalendern..... | sid 6 |
| Fryksdalsbanans dag..... | sid 7 |
| Järnvägsmueidagarna i Gävle (resa).... | sid 10 |
| Räkfesten..... | sid 11 |
| Blandat och mixat..... | sid 17 |
| Svantes spårkryss..... | sid 18 |
| Vårt Värmlandståg rullar vidare..... | sid 19 |
| Ritningsbilagan Co8d..... | sid 20 |

Om ni tycker att rubriken till Fryksdalsbanans dag ser lustig ut så beror det på att den rubriken var borta när tidningen skulle sätta färdigt denna kväll.

DS.

Omslagsbilden:

Du2 349 med vagnar på Strömstads station på vår lillsemester och räkfest. Foto den 12:e Augusti 1989, U Lavén.

STYRELSEN INFORMERAR

Rapporter, diskussioner och beslut från styrelsemötet den 10 Juli. Detta är utvalda delar och om ni vill ha komplett protokoll så hör av er till sekreteraren. Även äldre protokoll kan fås.

Angående markfrågan i Deje har vi inte kommit till något resultat ännu. Detta pga att vi har inte lyckats komma i kontakt med Hans-Olov Lind ännu. Han har varit på semester och så får vi väl anta att han har haft en hel del att göra med avvecklingen av Deje Industri.

Kol skall köpas den aktuella mängden är 30 ton och priset kommer att ligga på ca 19 000 Sek. 50 meter slang för vattentagning till ångloket skall inköpas.

Fönsterramar till RS 3:an har skaffats. Dessa skall eventuellt i framtiden monteras bakom disken så att vagnen får tillbaka sitt originalutseende exteriört. I dag finns på denna plats ett par smala ljusgluggar på ca 3x10 dm.

Efter filminspelningen hade våra vagnar "pöntats" av filmteamet. Detta gäller framför allt gardinerna som i vissa fall inte tagits ned på normalt sätt. De hade rykts ned med följd att flera var trasiga. Många andra saker måste också rättas till efter teamets härjningar. G Sohlberg skriver till SF (svensk filmindustri) och påtalar detta och försöker få ut ersättning för detta merarbete som det innebar för återställandet.

Föreningen skriver till PKP (Polska statsbanan) och DR (östtyska statsbanan) och hör sig för om det går att köpa ånglok.

Beslutades om arbetsdelegering inför resor. Tkl-personal skall i fortsättningen skaffas fram av U Lavén. Transporter mellan Deje och Kil skall i fortsättningen handahas av B Prins. I övrigt sker reseplanering på vanligt sätt av G Sohlberg.

En stämpel med föreningens adress skall inköpas. Bl.a. för att användas som avsändare på föreningsbrev.

Tre köraggregat till modelljärnvägen har anlänt, vi väntar på fler. Dessa är

beställda hos Hobby-Experten som inte har gjort sig kända för snabba leveranser.

Ekonomisk rapport ovanstående datum:
Checkkonto - 32 000 kr

| | |
|----------------|-----------------|
| Fordringar: SF | 26 500 kr |
| Volvo | 15 000 kr |
| Forshaga | <u>9 000 kr</u> |
| S:a | 50 500 kr |

| | |
|---------------|-----------------|
| Skulder: JAAJ | 2 000 kr |
| Medlemmar | <u>3 000 kr</u> |
| S:a | 5 000 kr |

Samarbetsavtalet med Solør-Odal kom upp till dikussion. Vi beslutade att vi gärna samarbetar med dem men vi vill inte skriva på något papper som binder oss till någon verksamhet tillsammans med dem.

Timmertåget skall i fortsättningen sändas till JHRF (Järnvägshistoriska Riksförbundet).

En julbordsresa kommer att arrangeras i vecka 49 eller 50. Denna resa kommer att subventioneras av föreningen så att endast en symbolisk summa kommer att tagas ut.

NYA MEDLEMMAR

Vi ber att få hälsa följande personer som nya medlemmar välkomna till föreningen:

| | |
|---------------------|-----------------|
| Gunnar Lavén | Eidsberg, Norge |
| Rolf Tildeberg | Karlstad |
| Lars-Erik Andersson | Mellerud |

PERSONVAGN I NYGAMMAL MÅLNING



Premiärturen i den nya målningen skedde på fryksdalsbanans dag den 6:e Augusti. Foto i Karlstad. U. Lavén

Så har då SJ B8 4221 återfått sina gamla "kläder". Några av våra medlemmar har under sommaren målat om hela vagnen så nu är den som i nyskick igen. B 8:an som levererades 1937 till SDJ, Södra Dalarnas Järnväg, fick i och med ommålningen tillbaka sin gamla litterering. Nämligen SDJ Co8d 223. Följdriktigt omklassades den också till 3:e klass.

SDJ:s första linje öppnades 1880 och det var sträckan Krylbo - Säter/Bispberg (39+3 km). År 1881 stod linjen Säter - Borlänge klar (25 km). 1914 öppnades Knippboheden - Rättvik (31 km).

Längd: Krylbo - Kullsveden 37 km, Kullsveden - Borlänge 27 km, Borlänge -

Insjön 35 km och Insjön - Rättvik 29 km = huvudlinjen 128 km. Tillkommer Kullsveden - Bispberg 3 km och Knippboheden - Insjöns hamn 3 km. Totalt 134 km.

SDJ köpte 1910 (tillträde 1.1.1912) Siljans Jvg, som herefter uppgick i SDJ.

SDJ ingick 1914 i trafikförvaltningen Göteborg - Stockholm - Gävle och tillhörde dess efterföljare Göteborg - Dalarna - Gävle.

Staten hade aktiemajoritet 1947 och året därefter blev banan införlivad med SJ.

Källa; Järnvägsdata.

Denna vagn är i detta nummer ritningsbilaga på sista sidan.

Notat från fordonsavdelningen

Följande arbeten har i år hittills utförts på föreningens vagnar:

- A5 3294 Tvättat vagnen utvändigt samt kompletterat diverse inredningsdetaljer.
- AB6 4166 Bytt boggiar.
- AB6 4167 Monterat dörrar till 1:a klasskupéerna.
- B8 4221 Målat hela vagnen utvändigt och märkt upp den till SDJ 223 i gammal stil.
- BC14 2864 Bytt 4 st hjulaxlar samt en trasig buffert.
- FV1 55012 Tvättat vagnen utvändigt och målat taket. Monterat in tågvarmeaggregat (diselmotor med påkopplad generator) som vi köpte från SCA i Munksund förra året.
- RS3 3083 Tillverkat fler hyllor till kylskåpen.
- Övrigt: Arne Norberg i Kil har besiktigat våra personvagnar och tre av godsvagnarna med godkänt resultat så vi får använda dessa ett år till.

Martin Forsaeus.



★KALENDERN★

Varje ONSDAG från 6/9 kl 18.30 är det byggnation på modelljärnvägen. Vissa Onsdagar är det småkörningar, se nedan.

Varje KMJ-Helg består av följande: Lördag kl 10.00, arbete i Deje på vagnar o dyl. Kl 17.00 Styrelsemöte. På kvällen, trivselkväll. (obligatorisk anmälan till värden). Söndag kl 12.00, storkörning på modelljärnvägen.

Lördag 16 Sep. Deje + Trivselkväll hos Dan Carlsson i Kil.

Söndag 17 Sep. Storkörning.

Onsdag 27 Sep. Småkörning.

Lördag 14 Okt. Deje + Trivselkväll hos Thomas Halvorsson i Karlstad.

Söndag 15 Okt. Storkörning.

Onsdag 25 okt. Småkörning.

Lördag 11 Nov. Deje + Trivselkväll hos Martin Forsaeus i Kristinehamn.

Söndag 12 Nov. Storkörning.

Onsdag 22 Nov. Småkörning.

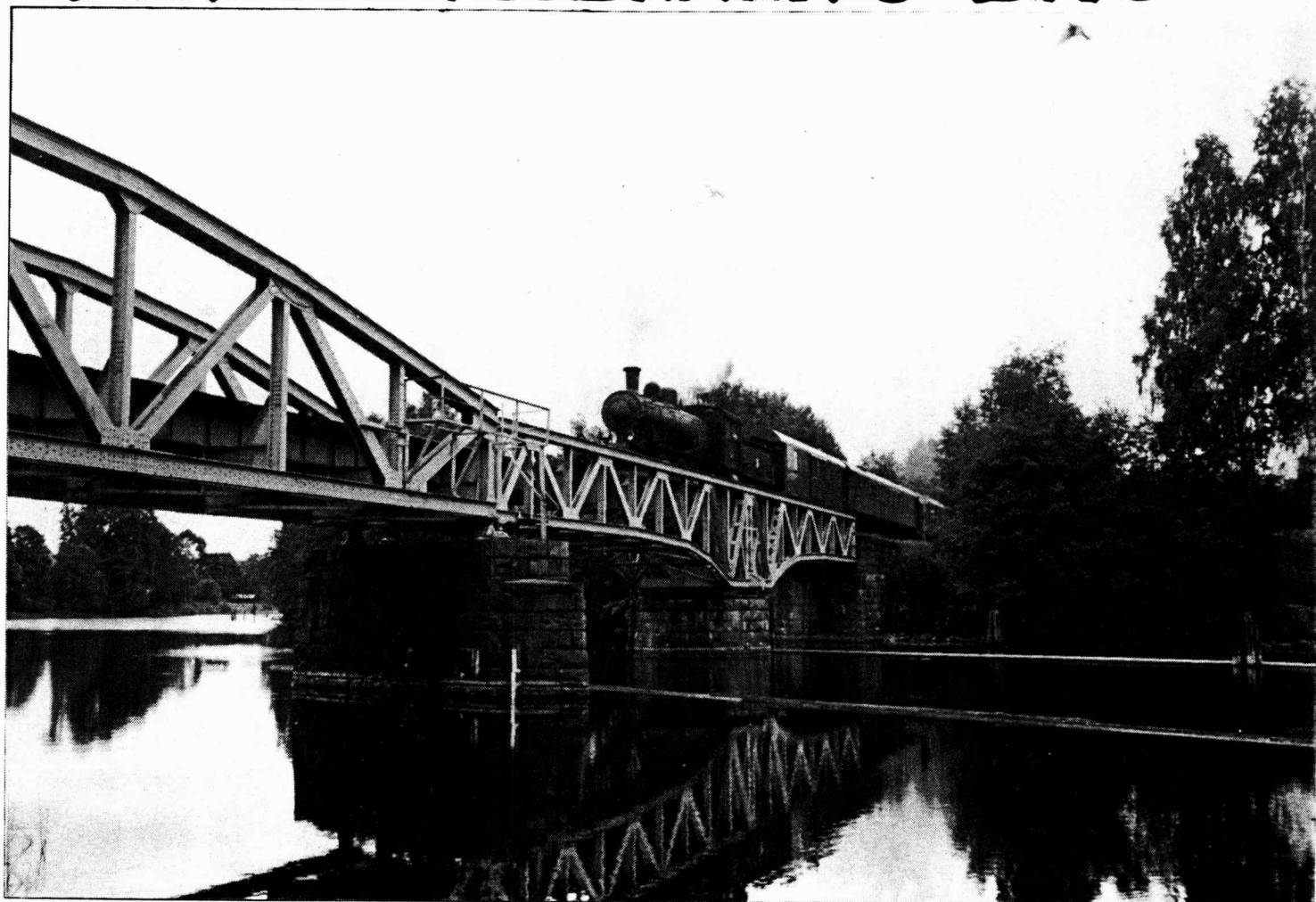
Lördag 2 Dec. Hjulmarknad + Trivselkväll hos Göran Bäckström. Alltihop i Stockholm.

SJK-VÄRMLAND

Lördagen den 23:e September kl 13.00 hälsar vår klubbmästare Jan Olsson, alla hjärtligt välkomna till säsongens första SJK-möte. Temat denna gång, är som brukligt vid denna årstid, sommarens bilder. Tag med er era intressanta järnvägsbilder från resorna och tåg-diggandet i år. Platsen är som vanligt i Dialogen på stadsbiblioteket i Karlstad.

Hjärtligt välkomna!

FRYKSDALSBANANS DAG



E2 909 med Willy Andersson som förare drar norrut mot Torsby över bron i Sunne.

För några veckor sedan kom beskedet att trafiken på Fryksdalsbanan får vara kvar till glädje för oss järnvägsentusiaster, längs linjen boende och miljövänner. Vi får anse att beslutet var det enda riktiga. Längs nämnda bana körde Värmlandståg ångtåg på Fryksdalsbanans dag den 6:e Augusti. Hjärnan bakom arrangemanget är mr. KFJ himself, nämligen Ake Carlvik, före detta stins i Sunne. Ake har i ett outtröttligt arbete sedan mitten av 1960-talet kämpat för banans fortsatta existens. Utan hans enträgna arbete hade banan idag med all säkerhet varit ett minne blott.

På kvällen innan resan gick av stapeln kördes tåget in till Karlstad för uppställning. Tåget skulle dagen efter utgå därifrån. I Karlstad kopplades tre stycken B 15 från SJ in i tåget och att de extravagnarna skulle behövas, kom under resans gång att visa sig.

På Söndag morgon växlades tåget fram till perrong och nog var det ett vackert tåg som stod där med E2 909 i

spetsen. Detta var vår premiärresa med E2:an som vi hade fått upp från Göteborg. Helt problemfritt hade det inte varit att få igång maskinen då många timmar hade gått åt att få det i körklart skick. Nu stod den här i alla fall med 30 axlar i kroken.

Redan i Karlstad var resandetillströmningen god. Göran Söhlberg, för dagen tbfh visade klart till tkl och med Bengt vid spakarna fick vi avgång mot Kil och Fryksdalen. I Kil blev ytterligare c:a 100 resenärer ombord. På resan upp mot Sunne skulle det inte vara några uppehåll men det visade sig att vid så gott som vid varenda hållplats stod det folk och ville med. Detta resulterade naturligtvis i en halvtimmes försening vid ankomst till Sunne. På perrongen i Sunne var det fullt med folk. Hur många som reste med oss denna dag är kanske lite svårt att uppskatta, men tåget var "knöfullt". I Sunne hoppade underte-knad av för att kora Yl-pendel,

för marknadsresenärer, mellan Sunne och Edsbjörke där för dagen Sunne bondemarknad hölls.

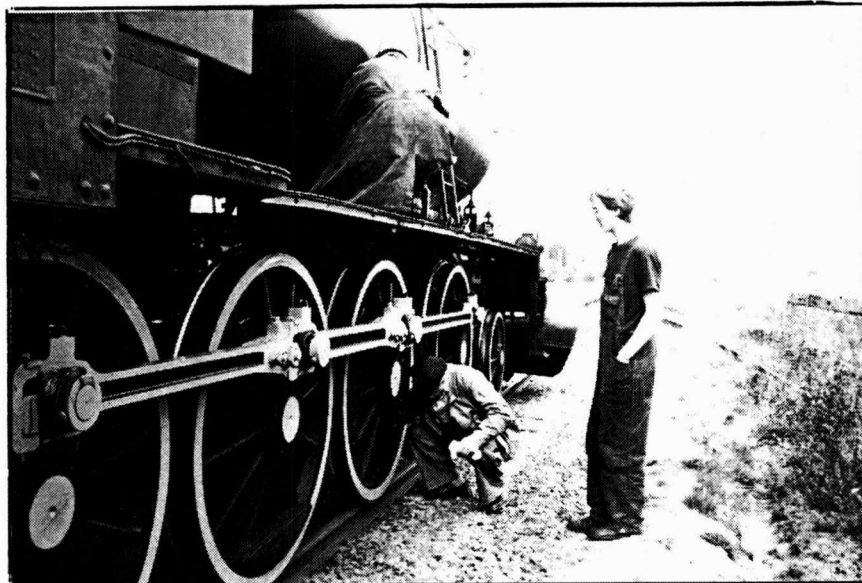
Tåget fortsatte upp mot Torsby efter att ha fått vattenpåfyllning. Nu med Willy Anderson vid spakarna. Väl framme gick man runt med loket och vände det på skivan. Under tiden gick Y1:an till Edsbjörke fram och tillbaka några gånger. Inför sista svängen kom en anförad Per Krogh och talade om att han skulle vara med på rälsbussen som konduktör. Egentligen skulle han varit med från början. Han hade åkt med ångtåget till Edsbjörke och där hade han lånat sin systers bil för att åka söderut och ansluta rälsbussen i Sunne. Nu var det bara det att Pers lokalsinne inte fungerade ordentligt. Han for norrut. Därav förseningen. Väl tillbaka i Sunne tog vi bilen och for tillbaka till bondemarknaden och där inväntade vi ångtåget från Torsby. Vi han även med ett besök på bondemarknaden.

Så kom då tåget norrifrån. Perrongen i Edsbjörke bjöd på en ovanlig syn. Det var fullt av folk. Vi klev ombord och nu fick vi chansen att insupa den trevliga atmosfären och stämningen på tåget. Glada människor överallt och en livs levande orkester underhöll. Restaurangvagnen drog in klingande mynt till klubbkassan. Ta mej tusan, allt var bra.

Resan gick smärtfritt till Hynboholm. Bengt som nu körde började undra vad f-n som knackar. Martin Forsæus gick ut på gångbordet och kunde snart konstatera att det kom från vevarna. Vi drog ner på hastigheten ytterligare och kunde nu lokalisera felet. En låssprint till ett par muttrar hade försvunnit och det fick



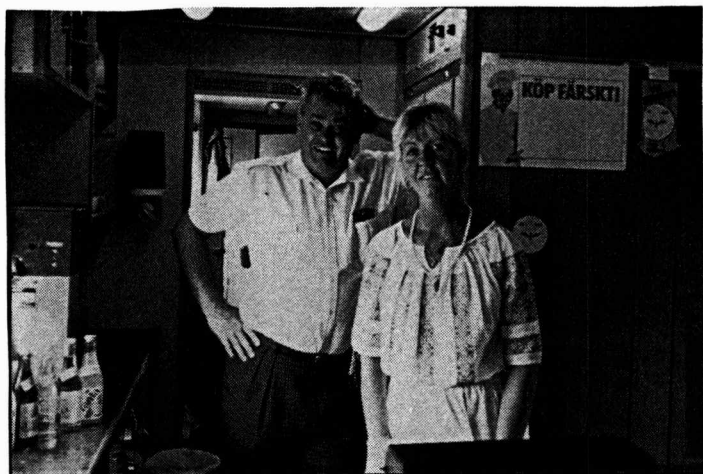
Ake Carlvik, Bengt Prins och Göran Sohlberg diskuterar innan avgång fr, Karlstad.



Dessa förb... varma lager, Martin Forsæus ser ut att ha en bister kommentar på läppen.



Loket får smörj i Sunne av Thomas Halvorsson.



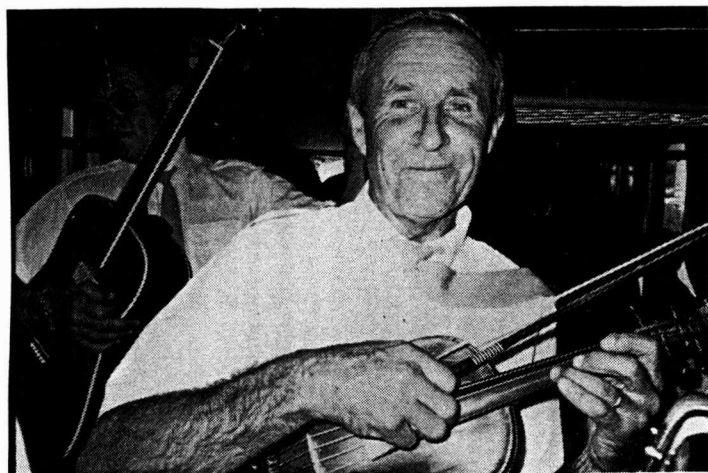
Äkta paret Carlsson och Fasth höll i kassapparaten,



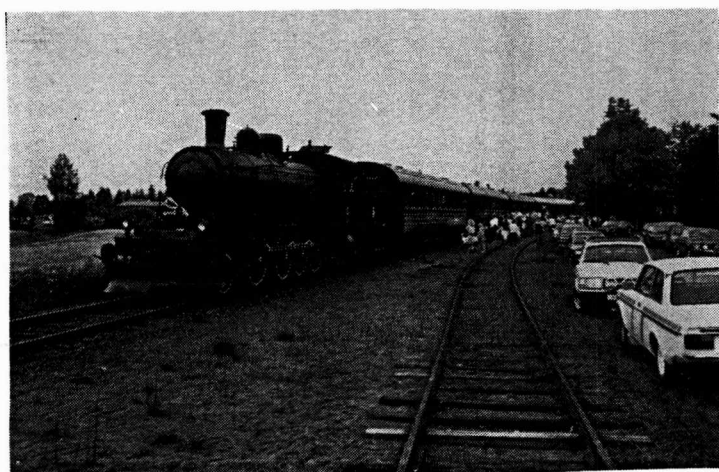
Tre svettiga lokisar, Martin Forsæus, Dan Carlsson och Denis Nilsson,



Brandbevakningen, Stenhom och som en siluett syns Jan Olsson inne i hytten,



Pensionerade motorvagnsförare Ake Olsson stod för underhållning i tåget,



På Edsbyörke hållplats, För dagen livligt frekventerad,



Bondenmarknaden i Edsbyörke drog många besökare trots regnet,

till resultat att två lagerhalvor hade glidit isär och glappade nu nästan centimetern. Vi stannade och försökte skruva ihop lagerhalvorna på plats utan att lyckas. Vi tog oss in till Karlstad med en hastighet av c:a 20 km/h. Tack vare detta lyckades vi försinka flera ordinarie resandetåg. Näväl, i Karlstad

kom Dan Carlsson med någon smart idé så vi fick ihop grejerna och tack vare det kom tillbaka till Kil. Under resans gång hade vi även problem med ett annat lager som ville bli alltför varmt men fränsett detta så kunde vi lägga ännu en lyckad resa till handlingarna.

Urban,

Dansk-Svenskt tåg till Järnvägmuseidagarna i Gävle 30 september och 1 oktober.

Åk efter Dansk musei-diesellok i vagnar uppvärmda med ånga från boggiångfinka. Vissa delar av resan är My-loket kopplat med svenskt Rapidlok. Under resan bjuds på överraskningar som är svåra att uppleva utan att vara deltagare i resan. Tåget medför både dansk och svensk serveringsvagn. Den svenska vagnen har fullständig restauration i flera prislägen.

| Tidtabell: | ank | avg | anm |
|-----------------------------|-------|-------|--|
| Torsdag 28 september | | | |
| Helsingborg F | | 19.10 | Danskt tåg |
| Halmstad | 20.50 | 21.26 | Svenskt lok o vagnar tillkopplas |
| Göteborg (Lärje) | 23.50 | | Motorvagn från Göteborg C, avg 23.00, ansluter |
| Fredag 29 september | | | |
| Göteborg (Lärje) | | 00.05 | |
| Kil | 03.25 | 03.30 | |
| Ställdalen | 06.45 | 07.00 | |
| Grängesberg Malmb. | 07.20 | 11.10 | Besök Grängesbergs Järnvägmuseum |
| Borlänge | 12.45 | 13.35 | |
| Falun | 14.20 | 19.10 | Motorvagnar till och från Falu koppargruva |
| Storvik | 21.00 | 21.20 | |
| Ockelbo | 22.15 | | Övernattning |
| Lördag 30 september | | | |
| Ockelbo | | 11.10 | Möjlighet till besök på JTJ Svenskt tåg |
| Gävle | 11.45 | | |
| Ockelbo | | 11.50 | Danskt tåg |
| Gävle C | 12.40 | 12.50 | |
| Järnvägmuseum | 13.00 | | |
| Söndag 1 oktober | | | |
| Gävle | | 15.00 | Danskt lok drar tåget vid avgång. |
| Storvik | 15.45 | 16.00 | Svenskt lok kopplas till tåget. |
| Hallsberg | 18.50 | 19.05 | Anslutande tåg till Värmland. |
| Göteborg | 22.40 | | Svenska vagnar utom 1 sovvagn avkopplas. |
| Måndag 2 oktober | | | |
| Göteborg | | 00.00 | |
| Halmstad | 02.00 | 02.01 | |
| Åstorp | | 03.30 | |
| Helsingborg F | 04.00 | | Danska vagnar till Danmark |

Se sid 19 ang
denna resa

OBS!

Tågsammansättningar:

Danskt tåg: Helsingborg - Gävle - Helsingborg, Diesellok My 1101 + 7 boggivagnar.
Svenskt tågsätt: Halmstad - Gävle - Göteborg. Ra lok + 6 personvagnar + boggiångfinka.

Biljettpris:

Sittplats i 1:a klass.

| | |
|---|---------------------|
| Helsingborg / Göteborg - Gävle och åter | 400 kronor |
| Värmland - Gävle och åter | 300 kronor |
| Plats i sovvagn, singel, i mån av plats | 300 kronor per natt |
| Plats i sovvagn, 2 bäddskupé | 125 kronor per natt |
| Plats i sovvagn, 3 bäddskupé | 100 kronor per natt |

**På- och avstigning är fullt
möjlig på övriga stationer.**

Anmälan genom inbetalning av lämpligt belopp på Postgiro 438 34 12 - 6, Bergslagsbanan, allra senast 20 september, men lita inte på att Du kan vänta så länge för platsantalet är begränsat.

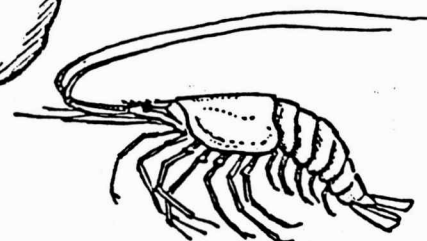
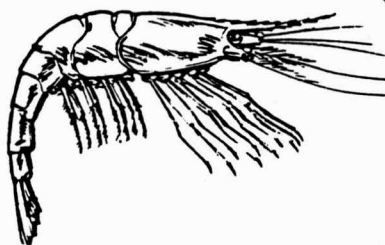
Ange påstigningsstation och eventuella nätter i sovvagn och kupétyp. Naturligtvis anger du tydlig adress och telefonnummer så att vi lätt kan få fatt på dig om det behövs.

Biljetter sänds ut per post innan resan.

Ytterligare information på telefon dagtid 031-10 42 65. Morgonkvällen 031-26 17 77. Roger

RÄKFESTEN

11-13/8 1989

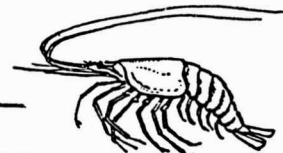


Ännu en succéresa i VÄRMLANDSTAGS regi har gått av stapeln. En tredagarsresa till västkusten, närmare bestämt Strömstad, var målet denna gång. Alla resande var som vanligt nöjda med arrangemanget. En räkfrossarresa!

Det bästa Gunnar Andersson vet är att färdas i tåg med en massa trevliga människor och tillsammans med dessa helst sitta i restaurangvagn och inmundiga livets drycker och mat. Dan Carlsson tycker likadant. Vi andra hänger naturligtvis på och instämmer. Så nu när vi har ett eget tåg varför inte förverkliga detta, "det bästa vi vet". Så resonerade Gunnar och Dan och slog sina skallar ihop och arrangerade det praktiska kring resan. Undertecknad tog hand om kontakterna med SJ.

Fredagen den 11 Augusti strax efter 18.00-tiden rullade vårt tåg ut från Kil med destination Strömstad. Tåget bestod av vår Du2 349, WL 12 2897 (BJ:s-ägd), WL 14 2864, A5 3294, RS3

3083, FV1 55012. Ett vackert rent nitat 30-talståg med undantag av A5:an som är byggd 1940. Efter avgången bjöds på välkomstdrink med tilltugg till alla passagerare. Ute på Dalboslätten vankades det kaffe och efter avgång Uddevalla kom middagen fram. Alla lät sig väl smaka. -Alla? Nja, Sohlberg fick hålla sig i skinnets säkerhetsgreppet ända till Strömstad. Är man förare så är man. Vissa rykten gör gällande att han kom igen bra efter förrättat värv. Till Strömstad kom vi med en timmes försening i baken, och var där vid 23-tiden, men vad gör det. Vi fick ju åka mer tåg. I strömstad togs vi emot av en lite bister Tkl som antagligen inte hade tänkt sig att behöva jobba mer övertid än nödvändigt. Han tinade emellertid upp när han fick invitation till restaurangvagnen. Loket gick runt och kopplades på i andra änden och växlades in på spår 3 för uppställning. Där skulle vi nu bo i två nätter. För många blev kvällen sen men roligt hade man.

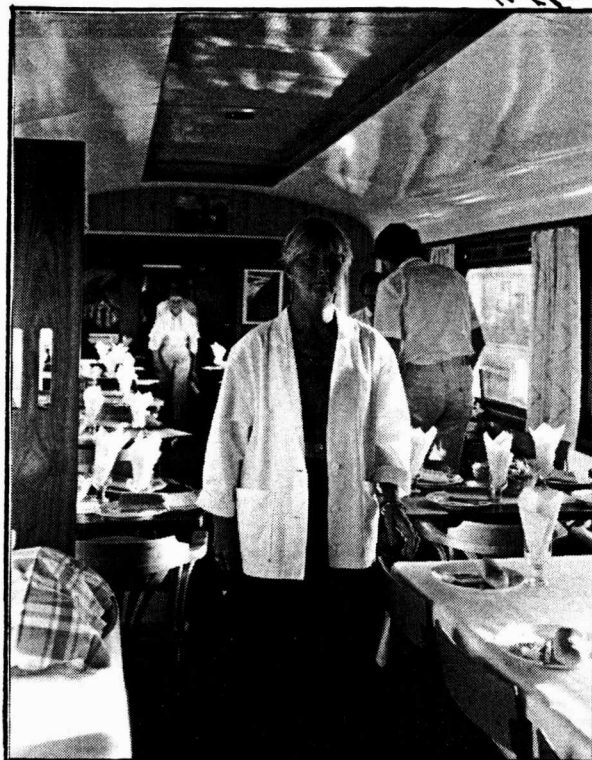


På lördagen serverades frukost, med början kl 08.00, och så fick var och en göra det han ville under resten av dagen. S.k. fria aktiviteter. För de flesta var det Kosteröarna som lockade. Kosteröarna inbjuder till långa promenader i sitt vackra landskap och man kunde även hyra cykel, något som flera provade på. En och en annan han till och med en sväng till Norge med båt och passade där på att äta middag med "västkustaccént", dvs fisk. Efter återkomsten kunde man passa på att flanera i Strömstad med omgivning.

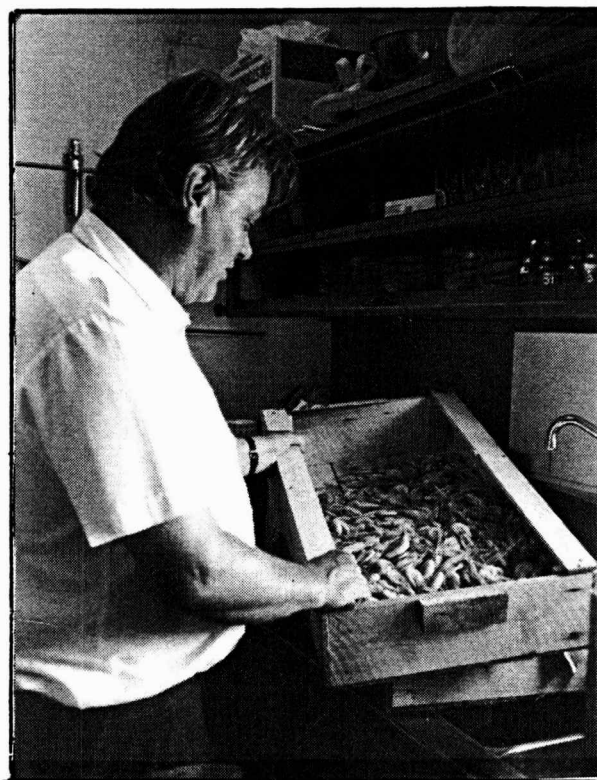
Snart var det dags för kvällens stora händelse och begivenhet. Den stora räkfesten. Dan Carlsson med fioritur, som billedes hade varit i Strömstad någon vecka innan, hade hos en fiskhandlare beställt två lådor med räkor för vår räkning. Fiskhandlaren hade ropat in dessa på fiskauktion åt oss samma dag. Det borgar för pinfärska räkor. I restaurangvagnen pyntades och dukades det och kl 20.00 satt vi alla till bords och festen kunde börja. Stämningen låg på topp från början. Ur allsångshäftet sjöngs flera sånger. Alla sjöng jättebra men det var när man sjöng tillsammans det lät hemskt. Nå, när läpparna fuktats och stämbanden tänjts ute lite så lät det efter hand allt bättre. Tillgången på räkor tycktes obegränsad. Det är en skön känsla att kunna frossa på denna delikatess utan att behöva vara orolig för att det skall ta slut.

Sista tåget från göteborg rullade förbi våra fönster och in på Strömstad station. Snabbt och resolut bjöds tågpersonalen in på fest som utan betänkligheter tackade ja. Föraren var Dan Olsson, en av sveriges snabbaste förare. Dan har under ett flertal år varit testförare på X 15, höghastighetstågets föregångare. Med sig hade han Anki som var Tbfh. Dan och Anki som skulle tillbringa natten på SJs överliggning konstaterade att det här var den trevligaste tur de haft till Strömstad över huvud taget. Dock kallade morgondagens plikter så de kunde inte medverka i dansen senare på kvällen.

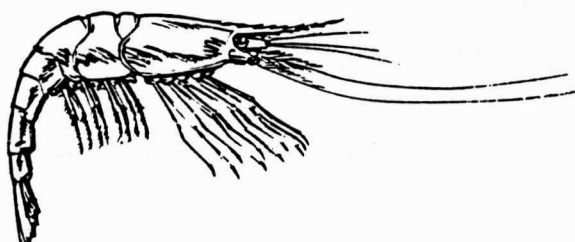
När alla var mätta och belättna och av drycker stärkta, montrades fem bord bort. Och vips, så uppenbarade sig ett dansgolv. En kassett med buggvänlig musik trycktes in i bandspelaren och med volymen i "bött" fylldes dansgolvet snart av glada par som tog ut svängarna



Nu verkar allt vara iordning, Släpp in festdeltagarna,



Bo Carlsson med en av de räklådor som inköptes,



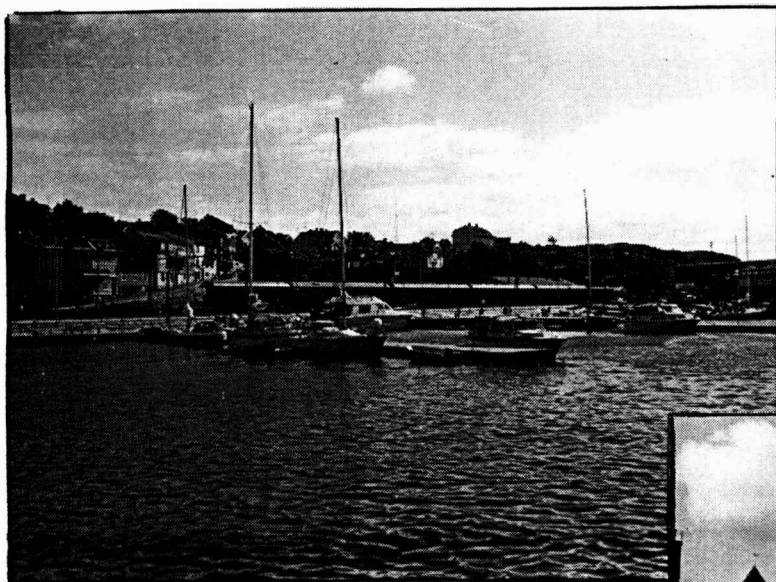
ordentligt. Gammal som ung. Hela vagnen gungade och viss oro uttrycktes för bladfjädrar och stötdämpare. Emellertid höll grejorna natten ut. Under natten spelades all sorts dansmusik upp så att alla fick sin favorittryckare, eller vad det månne vara, uppspelad.

Dansen pågick timme efter timme och var slut långt efter den tid varje anständig dansrestaurang stänger. Till slut insåg de mest "festprissiga" att det faktiskt är en dag i morgon också och lommade till kojs. Till slut tystnade det och tåget låg i dvala till

kl 09 00 då frukost serverades.

Frukostbuffén var av hög klass. Trots det fanns det vissa som inte såg ut att njuta maten till dess värde. Vad det nu kunde bero på. Vatten och juice var det populäraste inslaget i buffén.

Kl. 13.05 fick vi avgång söderut. och med lite vemod lämnar man det vackra Strömstad. Kl 14.00 var vi framme i Munkedal. Tåget stannade på stationen och med Tkl:s tillstånd rullade vi ner till hållplatsen Atorp vid Munkedals järnväg, med spårvidden 600 mm. Munkedals Järnvägsklubb (MJK)



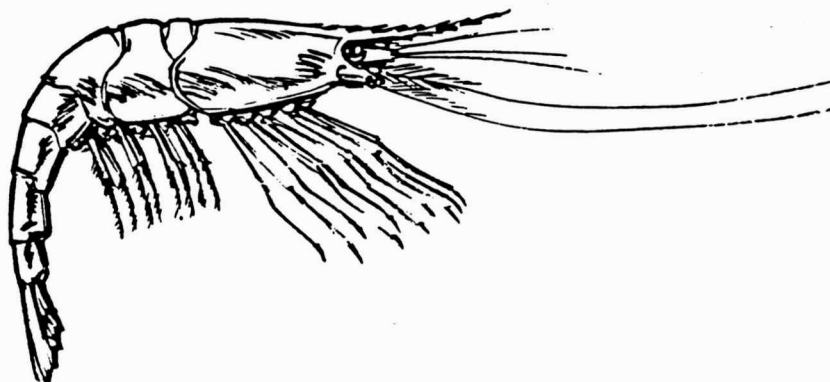
På andra sidan vattnet står vårt tåg,

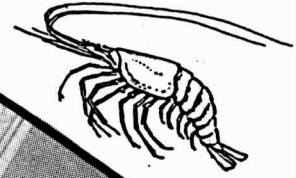


Flanörer i Strömstad.

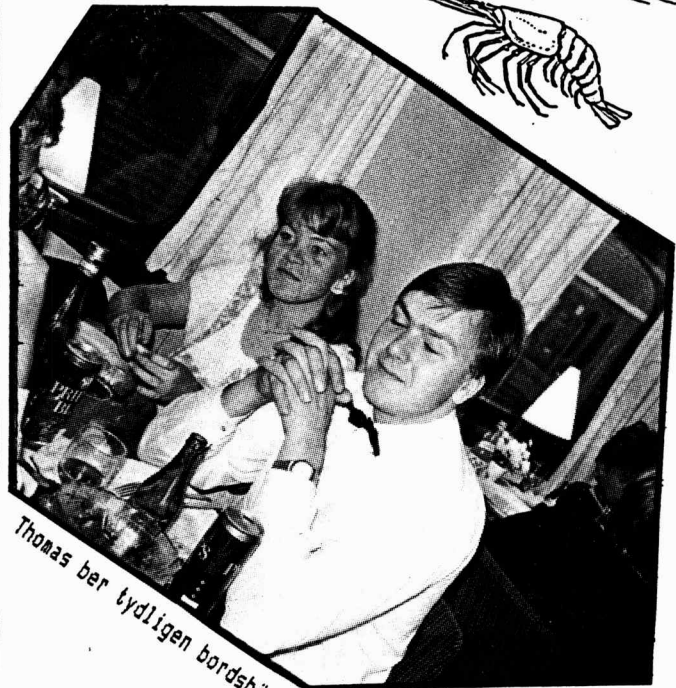


Vår tågbefälhavare, Willy Andersson.





Eva och Per i dansens virvlar, Hur nästa danssteg ser ut, är bara att gissa.



Thomas ber tydlig bordsbön, Katarina sitter brevid,



N-E Prånge har fångat en räka, Olsson ler förnöjt efter att ha fått en "lille en"



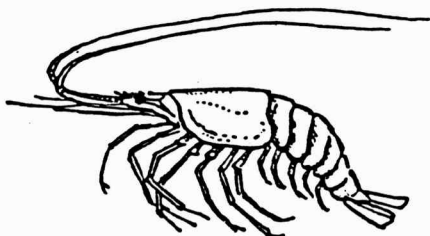
Red.



Nä men, Gunnar då!



Nu schka vi sche om vi träffar glaschet! Dan med stadigt grepp om bägaen,



TIMMERTÅGET



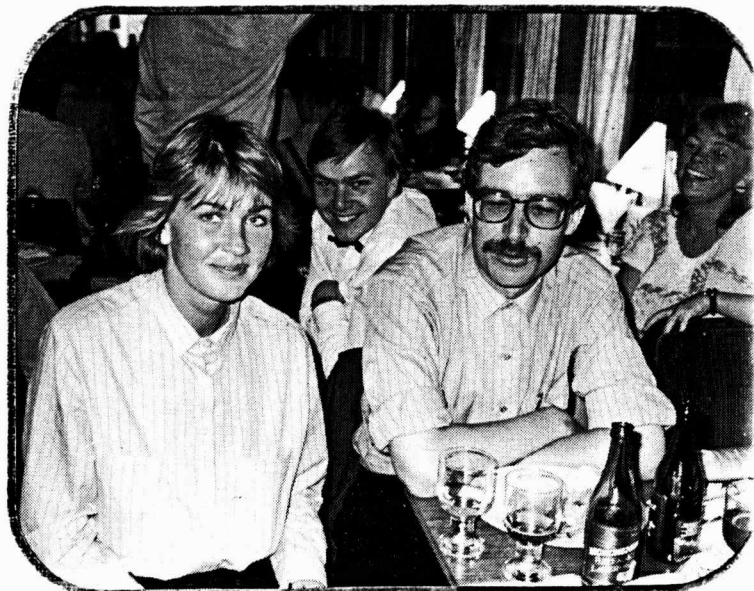
Herrarna Andersson och Bergman,



Fruarna Andersson och Bergman,



Var det någon som visste att Eva och Per kunde sjunga?



Anki och Dan som kom med ordinarie tåg blev snabbt inbjudna,



Skalning av de råkor som blev över, för morgondagens frukost,



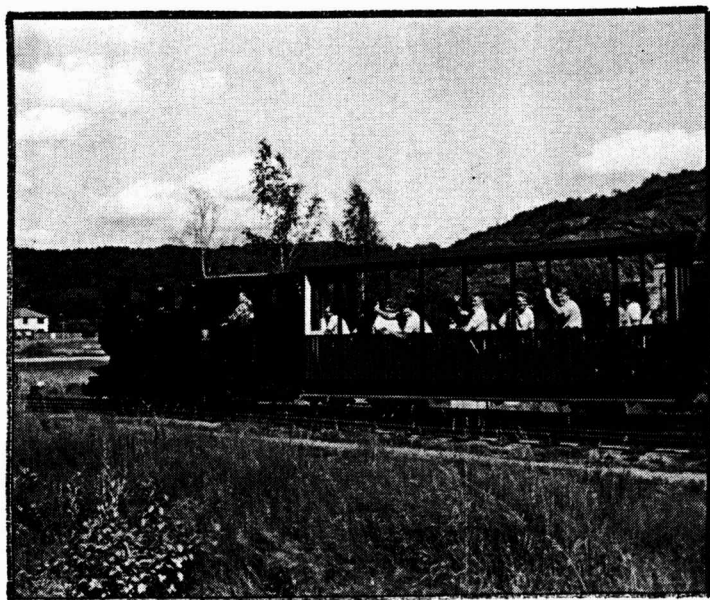
Med 600 mm spårvidd i Munkedal,



Dagen efter.....

bildades 1983 för att bevara samt historiskt dokumentera Munkedals Järnväg. Munkedals Bruksjärnväg byggdes redan år 1895 och blev därmed bohusläns första järnväg. Banan byggdes för transporter mellan Munkedals Hamn och pappersbruket. Hela sträckan är 6 km lång. Därav trafikerar järnvägsklubben de 2.5 kilometrarna mellan Åtorp och hamnen på treskenspår. Idag sköts trafiken av ångloket "Munkedal" byggt i Polen 1949. Man har även diesellok som är tillverkat i England och öppna nytillverkade personvagnar på gamla chassin.

Detta oplanerade besök i Munkedal/Åtorp visade sig bli en höjdare. Ett ångtåg rullar in och för hundra kronor får våra resenärer en tur längs banan. En trevlig överraskning. Kl 15.00 lämnade vi Åtorp för hemresan till Värmland. Ute på Dalsländska slätten bjöds på pytt i panna. Någon gång efter 18-tiden var vi så hemma i Kil. Alla resenärer var redan helt övertygade om att det här skall göras om. Är det någon som har tips på något resmål så hör av er till Gunnar. Och så hade vi tur med vädret.



Ett lass glada värmlänningar rullar in på Åtorps hållplats,

FINT FOLK

Vid fd Falkenbergs Järnväg fanns en stationsmästare, som hade fått rapport på sig till trafikchefen om att han inte varit tillmötesgående mot sin trafikanter. Stationsmästaren ville veta vem som hade rapporterat honom, men fick till svar, att det var en av ståndspersonerna på orten.

- Då vet jag vem det är, svarade han, ty här finns inte mer än tre ståndspersoner och det är riksdagsman, prästen och jag. Således är det prästen, för riksdagsman är jag god vän med.

BORTBLÅST STATIONSHUS

På 20-talet nedlades "Klagshamn-järnvägen" som officiellt hette Tygelsjö - Västra Klagstorps Järnväg, hemmahörande i Skåne. Banan invigdes 1898. Järnvägen hade en mellanstation, Ängsholm, och där inträffade en gång följande:

Ängsholm hade vid den tiden ett enkelt stationshus av trä. Då första tåget från Klagshamn en dag var på ingående till Ängsholm, blev lokpersonalen helt perplex. Stationshuset var puts veg - byggnaden hade blåst bort under nattens våldsamma orkan. Och låg nu och flöt upp och nedvänt i en djup bäck som flöt vid sidan av linjen.

STOPPSIGNAL

Det hade varit sammanstötning på Nötebo - Falköpings Järnväg, den smalspåriga. Bolaget blir stämt på skadestånd men banvakten klarar skivan genom att svära på att han givit stoppsignal med röd lanternan. Han får beröm av trafikchefen:

- Det skötte Johansson bra - Var det inte svårt att hålla tungan rätt i mun under korsförhöret.

- Änå trafikchefen - men ja va ju litte nervös att dom skulle fråga om lykta var tänd.

(dessa tre "stories" från Signalen)

Franskt universallokomotiv kommer

(SJ-Nytt
nr 4 1989)

Är franska "Sybic" den klarast lysande stjärnan på Europas lokhimmel? I höst startade SNCF provkörningarna med loktypen (BB 28000), som kan drivas med såväl växel- som likström från kontaktledning.

"Sybic" ska kunna dra persontåg med vikten 750 ton i 200 km/h på en bana med 2,5 promilles stigning, eller ett 2 080 ton tungt godståg uppför en lutning på 8,8 promille med hastigheten 80 km/h.

Detta är möjligt tack vare den nya och okonventionella motortekniken. Loket bärs av två tvåaxliga boggiar, med endast en motor per boggie. Det normala är annars att loket har en drivmotor per axel. I gengäld finns här plats för större motorer.

Namnet Sybic är en förkortning av orden "synchrone-bicourant". Bicourant betyder tvåströmslokomotiv och synchrone avslöjar att fransmännen på allvar börjar använda synkronmotorn i tågdrift. Sybicloket har alltså två motorer med vardera 2 800 kW (3 766 hkr), sammanlagt alltså 5 600 kW (7 810 hkr).

Varje boggie har individuell styrning av motorström. Endast huvudtransformatorn, batteriet och kompressor för binder de båda boggierna elektriskt.

Lokens front lutar framåt mot lokets mittlinje. Lökkorgen är målad i ljusgrå, stålgrå och i takhöjd orange färg. Fronten är i huvudsak målad i orange färg. ■

Danskt fartprov

Vid gångprov med det danska EA-loket "Ole Rømer" på ön Fyn noterades en kraft på 180 km/h. Det är dock inte danskt fartrekord. 1978 kördes 191 km/h på samma sträcka. ■

Dyra snabbtåg

Dyrt att utveckla snabbtåg? Järnvägsförvaltningar i flera länder, i synnerhet i Västtyskland, bör kanske kasta blicken mot det brittiska öriket.

Enligt tidskriften "Modern Railways" är loket till det tyska ICE-tåget dyrare än det brittiska snabbtågsloket av typ 91. För själva passagerarutrymmena är skillnaden ännu större, skriver tidskriften.

Visserligen har de tyska ICE-tågen bantats från 14 till 12 vagnar per tågsätt i ett försök att få bukt med den stigande totalkostnaden. Samtidigt blir kostnaden per sittplats högre.

Den har enligt "Modern Railways" nu hamnat på 21 000 pund, vilket är nästan två och en halv gånger så högt som för det brittiska snabbtåget IC228. ■

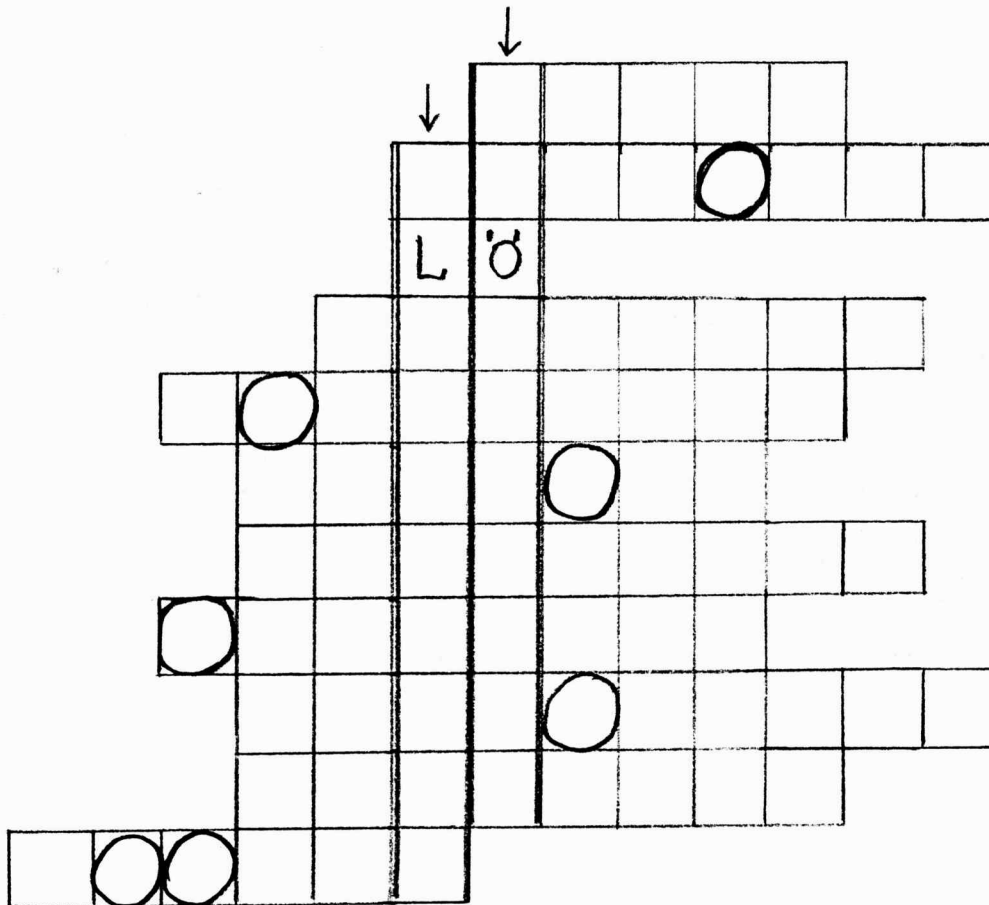
SVANTES SPÄRKRYSS

När höstmörkret faller över landet, kan det vara trevligt att ha en tävling att lösa. För tågentusiaster bör det handla om stationer eller något liknande, För denna bokstavsruta gäller det att finna namn på hållplatser eller stationer i Värmland. Två bokstäver får bilda upptakten till lösningen. Lodrätt skall det gå att läsa två stationsnamn. Inringat skall det i lämplig ordningsföljd på bokstäverna bli ytterligare ett stationsnamn från en järnväg i Värmland.

Alla medlemmar i KMJ är välkomna att sända in sina lösningar. Endast medlemmar med efternamnet Forsæus får ej delta. Först öppnade riktiga lösningar kommer att belönas med kaffe med dopp i Värmlandstågs förnämliga restaurangvagn vid en resa under 1990.

Lösningar skall vackert frankerade hamna i brevlådan hos

S. Forsæus, Oxelgatan 16, 661 00 Säffle



OBS! I lösningen förekommer flera namn från nedlagda banor.

VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!

Säsongen närmar sig nu slutet. Om man skall sammanfatta året så måste man säga att det varit ett lyckat år, med många trevliga resor i alla riktningar. Säsongen är inte riktigt slut ännu, vi har ett par arrangemang kvar. Det första är den 30 augusti, då skall SJ låna vår restaurangvagn i mystiska tåget till E.....a. Vi ska inte medverka med personal, det sköter SJ själva. Men däremot den 8-10 september kan vi få åka med. Då skall BJ:s låna våra vagnar för en resa till Lysekil, då finns det tillfälle att följa med till Göteborg. Varför inte passa på och ta familjen med, möjlighet till övernattning finns i våran sovvagn som skall med. Om intresse finns måste ni snarast höra av er till GUNNAR ANDERSSON TEL: 054•72298.

Resor med tåg och äta (H) julbord gör vi i december, datum ej bestämt mer om den resan i nästa nummer.

Om vi skall åter gå till sammanfattningen av årets resor, så måste man komma ihåg att det inte bara varit nöje, det har varit hårt arbete av många medlemmar, som lagt ned mycket tid och lite svett. Vi kan ta tex. 1939, det skulle aldrig ha kunnat genomföras om inte alla

som ställde upp och iordnings-tälde materialet, gjort det. Det blev ju lite slantar av det hela. Sedan hade vi otroligt roligt under tiden (Artiklarna i förra numret). Så med andra ord så måste vi ligga på plussidan när året är slut. Nästa säsong skall inte bli så intensiv, då skall vi bara ta attraktiva resor, skall försöka att hålla oss vid en så där fem till sex resor med ånga och el.

Vi har sparat till det bästa till sist, det är så att BJ:s skal till Gävle den 30 sep till den 1 okt, och då är det meningen att vi skall få koppla till våran sovvagn så alla som vill följa med skall anmäla detta till GUNNAR ANDERSSON på TEL 054•72298 SNARAST så vi vet hur många som vill med. Priset kan vi inte säga just nu, men runt 100 kronor tror vi. Mera om denna resa kan du läsa i en artikel på annan plats i tidningen.

Reseavdelningen tackar för i år, och hoppas på ett bra 1990 i resehänseende, och hoppas att alla kärlekskranka par har gjort över så att föreningen får mer nytta.

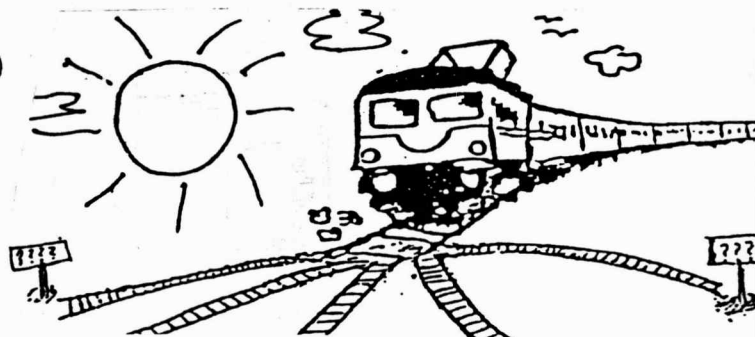
Göran Sohlberg
Resansvarig

PRESSTOPP!

Om ni har fått tidningen i tid så skall ni hinna få tiderna för resan till Göteborg 8 - 9 Sep. Avg Kil fredag 14.15. Egentligen så skulle det ha varit en senare avgång men tågledningen hade vissa synpunkter. Hemresan sker från Lärje (BJ:s hemvist) Lördag kl 16.00.

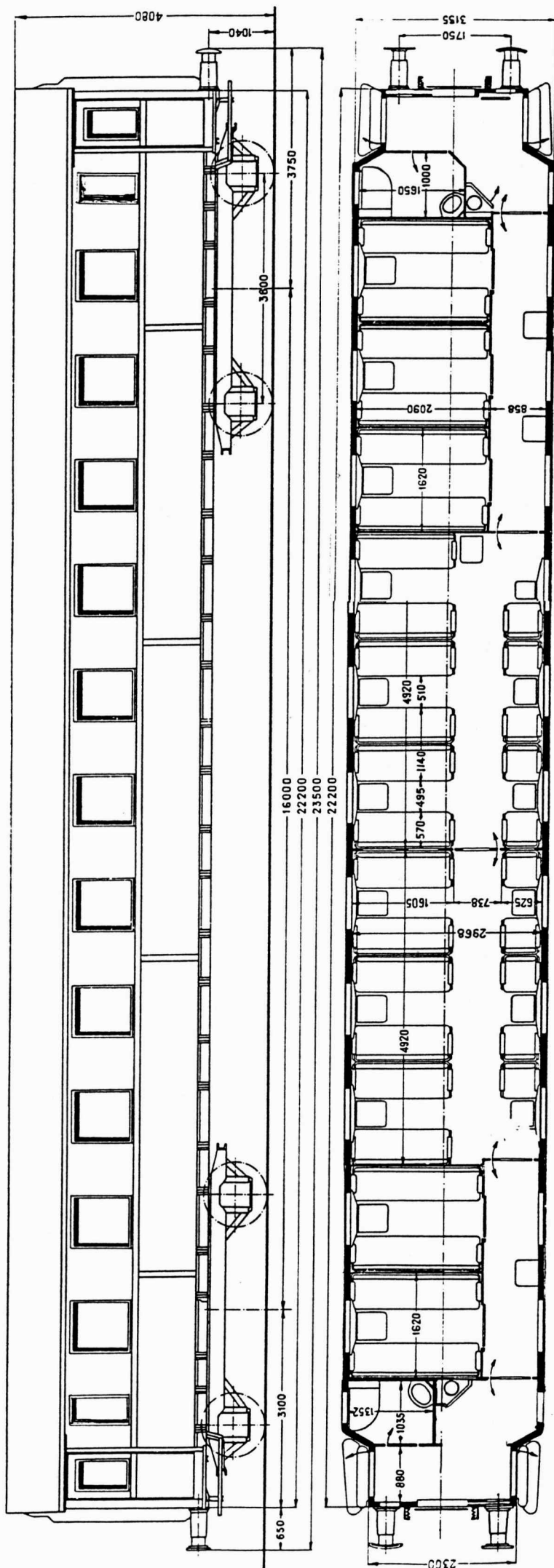
Ang resan till Järnvägmuseidagarna i Gävle (sid 10) gäller följande: Vi har i tåget vår egen sovvagn inkopplad. För de som är intresserade av att följa med finnes möjlighet att

antingen kliva på i Göteborg (Lärje) eller i Kil kl 03.25 på Fredag morgon. Hemresan går via Hallsberg och vår vagn medföljer tåget till Göteborg varför vi får byta tåg i Hallsberg till ordinarie tåg för hemresa.



3 klass personboggivagnar litt. Co8d

Stålvagnar. (Rammssäkra.)



1 st nr 4222 ASJ Arlöv 1936.

5 st nr 4217-4221 ASJ Arlöv 1937.

6 st.

85 st. sittplatser.
Medelvikt: 44,2 ton.

- Elektrisk värmeledning.
- Lågtrycksångvärmeledning, system Vapor.
- Elektriskt ljus med ström från generator och batteri eller med banström via transformator.
- Tryckluftbroms, system Hildebrand-Knorr S.
- Skrubbroms.