

TIMMERTÅGET

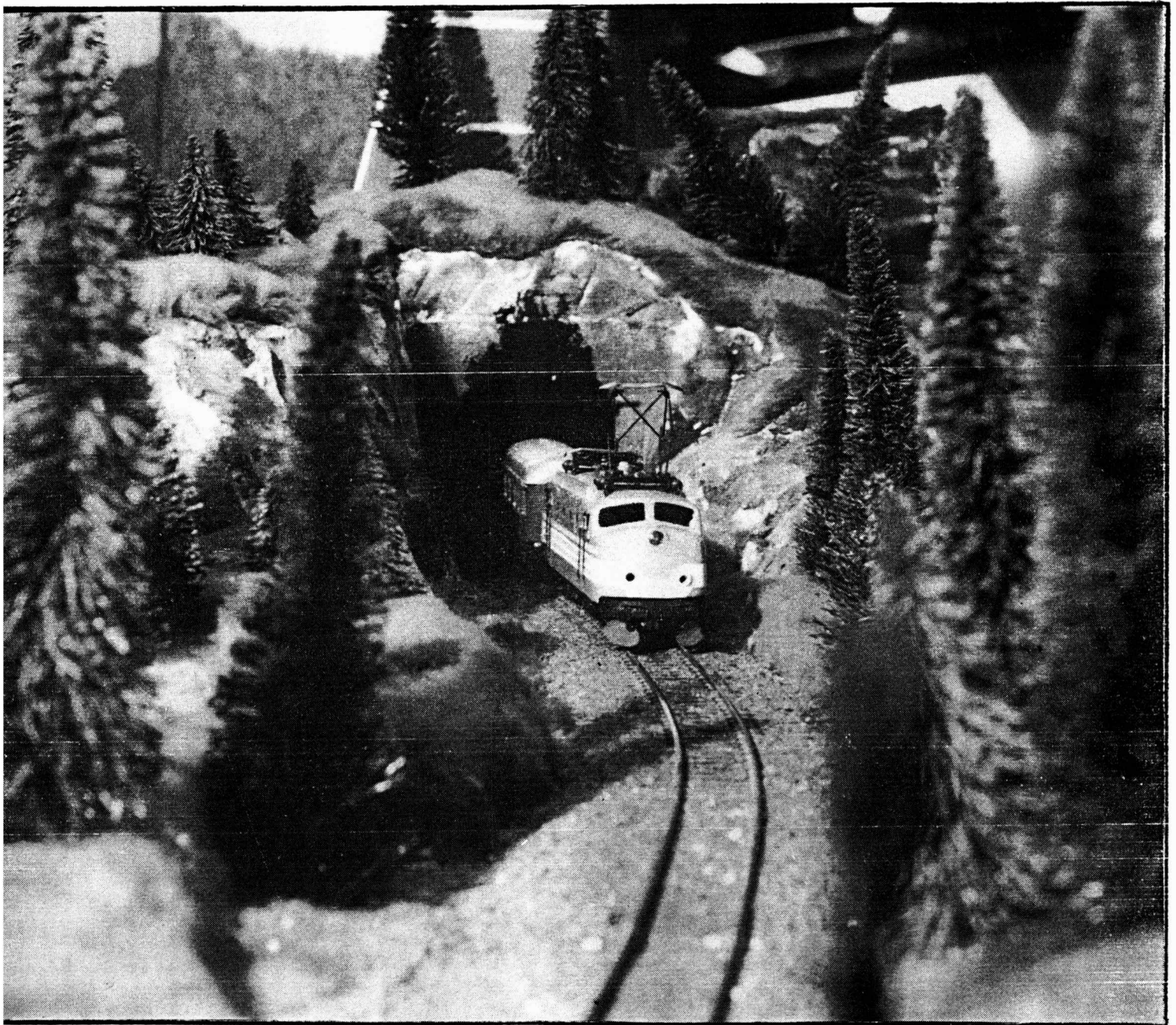


KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



Årgång 12 Nummer 32

November 1989



VÄRMLANDSTÅG



KARLSTAD - 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 Järnväg.

Artiklar till tidningen mottages tacksamt.

Redaktion: Urban Lavén
Bäckvägen 49
688 00 Storfors

Göran Sohlberg
Liljedahl 1308
664 00 Segmon

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Rallaregatan 6
665 00 KIL
Postgiro 96 97 08-7

Styrelse:

Ordförande	Dan Carlsson 0554-14452
Kassör	Göran Bäckström 08-771 96 01
Sekreterare	Urban Lavén 0550-60666
Resechef	Göran Sohlberg 0555-91542
Ledamot	Per Krogh 054-159336
Suppleant	Thomas Halvorsson 054-151638
Suppleant	Bengt Prins 054-162234
Suppleant	Martin Forsæus 0550-12261

Sektionsledning modelljärnväg:

Jan Olsson
054-830356
Urban Lavén
Dan Carlsson

Sektionsledning Värmlandståg:

Göran Sohlberg
Dan Carlsson
Bengt Prins
Thomas Halvorsson
Martin Forsæus

Årets sista!

Ambitionen höll. Vi lyckades att komma ut med sex nummer detta år. Arbetet med tidningen tar lite tid men det är "gorskoj". Under året har vi fått in en hel del bidrag från medlemmarna och nu i senaste nummret även bilder. Mycket glädjande. Anders Håkanssons bilder från danmarkspresan i detta nummer är tagna i färg men som ni kommer att se så blir även detta bra i tryck. Alltså, välkomna in med bilder i såväl svart/vitt som färg. I detta nummer kan vi presentera både tågmarodörer, lokdesperados, KMJ och danmarkspresa.

I år har vi höststämma och julbordsresa kvar. Välkomna till bägge.

Till sist vill vi på redax tacka för detta året och önska alla en God (H)jul och ett Gott Nytt År.

INNEHÅLL:

Styrelsen informerar.....	sid 3
Hjulmarknad, Hjulbordsresa.....	sid 4
Klarstad-Malmö Järnväg.....	sid 5
Tågmarodör.....	sid 9
Kalendern.....	sid 10
Styrelsen informerar (Igen).....	sid 10
KMJ resa till Danmark.....	sid 11
Föreningens Du2 349 år 1965 o 1967.....	sid 17
Lokdesperado.....	sid 18
Vårt Värmlandståg rullar vidare.....	sid 19
Ritningsbilagan.....	sid 20

OMSLAGSBILDEN:

En RA kommer ut ur tunneln mellan Klarstad och Mofors i riktning Mofors. Det brukar sägas att en modelljärnväg aldrig blir klar och här syns det i avsaknaden på kontaktledning. Men det kommer.

Foto U. Lavén.

STYRELSEN INFORMERAR

Rapporter, diskussioner och beslut från styrelsemötena den 19 Aug och 14 Okt. Detta är utvalda delar och om komplett protokoll önskas, tag kontakt med sekreteraren. Även äldre protokoll tillhandahålls.

Det har inköpts verktyg för 2 500 kronor.

Virke för ombyggnad av FV 1:an har inköpts för 2 000 kr. Kraftigt rabatterat tack vare goda kontakter.

Vår sovagn deltog i BJs-tåget i samband med Järnvägmusei dagar.

Göran Bäckström fick i uppdrag att rensa stadgarna från sektionensreglerna. Styrelsen funkade bra och ytterligare "byråkratiorgan" behövs ej för att leda verksamheten.

Vår RS 3:a har varit utlånad till SJ i "Mystiska tåget" med hemlig destination. Så här efteråt kan sägas att tåget gick till Eskilstuna. För det fick vi kilometer tillgodoräknat när vi arrangerar egna resor.

Planscher med snygga lok-motiv från Vadstena skall inköpas och skänkas till SJ i Kil och Karlstad. Dessa skall ramas in. Även tårtor skall inköpas och bortskänkas till folk inom SJ som vi har "användning" av.

Julbordsresan skall gå av stapeln den 16:e December. Vart resan skall gå är i skrivande stund ej bestämt. (Se separat annons).

Lars Stenlund och Jan Eriksson är två personer som vi i framtiden kan ha nytta av. Dessa äger ett företag som heter Projekta och har två verksamhetsgrenar. Den ena är reklam med skyltar och trycksaker och den andra är arrangemang som t ex konferranser. Det är i sistnämnda vi kommer in. Man vill att vår aktivitet skall kunna bli en del i deras verksamhet. Vi skulle arrangera ångresor i Karlstad med omedelbar förkonferensdeltagare som behöver ett "break" från debatterandet.

Vi har helt plötsligt gott om pengar i föreningen. En glad kassör kunde rapportera om ett plus på 53 000 kr i september. Men säg den glädje som varar. Vi har i framtiden stora inköp

på gång som t ex kol. Emellertid ser den ekonomiska framtiden ljus ut.

Vad som diskuterats om framtidens resor kan läsas under rubriken "Vårt Värmlandståg rullar vidare" på näst sista sidan.

JHRF (Järnvägshistoriska riksförbundet) håller stämma i Göteborg 28-29 Oktober. Representanter från klubben blir Martin Forsæus och Fredrik Bergman.

Vi skall mönsterskydda vår logotyp (Värmlandskartan med vinghjulet, se sid 1) och vårt namn Värmlandståg. I dessa dagar av privata intressenter på spåren kan det vara bra att ha det skyddat så ingen annan tar vår eminenta namn som klingar så skönt.

Styrelsen.

NYA MEDLEMMAR

Vi ber att få hälsa följande personer hjärtligt välkomna som nya medlemmar i vår förening:

Sture Arnesson	Torsby
Anna-Lena Berglind	Munkfors
Ronny Mårud	Kongsvinger, Norge

JÄRNVÄGS- INSPEKTIONEN och JHRF

Järnvägsinspektionen har i brev till JHRF påpekat att händelse av allvarig karaktär (olycka eller olyckstillbud) skall anmälas till inspektionen.

Anmälan ska göras på telefon omedelbart efter olyckan eller olyckstillbudet till Järnvägsinspektionen, 08-726 2000.

(KMJ kommentar: Om anmälan sker genom SJ försorg behöver givetvis inte vi också göra anmälan. Ansvarig KMJare skall förvissa se om att anmälan görs av SJ.)



HJULMARKNADEN 2 December 1989

Årets Hjulmarknad kommer att äga rum i blå hallen, Stockholms stadshus, lördagen den 2 December mellan kl 11.00 och 16.00. Ett femtiotal teknikhobby-föreningar och företag kommer att medverka. På programmet står bl a utställningar och information, auktion, "levande modelljärnväg", modellflyguppvisningar samt lotterier och försäljning av deltagarnas artiklar. Angfärjetrafik mellan Gamla stans T-banestation och stadshuset. Givetsvis fritt inträde - en heldag för hela familjen.

Auktionsgodsförteckning och ytterligare information kan fås genom tfn 08 - 82 27 35 (Anders Svensson) eller om du skriver till:

Hjulmarknaden
Box 1134
171 22 Solna

OBS!

Som KMJ-traditionen påbjuder åker vi tillsammans per tåg till Hjulmarknaden i Stockholm. Och lika traditionsenlig blir trivselkvällen hos G Bäckström.

På programmet står:

- avresa lördag morgon med tåg.
- besök på Hjulmarknaden 11-16.
- middag hos Göran Bæ.
- diabilvisning (200 USA/Canada-bilder, mest icke tågbilder). Vaa!?!)
- RAIL-spel för de som orkar.
- övernattnig på egen medhavad madrass, sovsäck eller dylikt.
- resa till något intressant järnvägs-mål inom SL-området.
- hemresa söndag eftermiddag.

Per Krogh samordnar platsbiljettköp och tar även emot anmälan om sovplats i Stockholm. OBS! Anmälan obligatorisk för den som önskar sovplats!!!

Per nås på telefon 054 - 15 93 36 (oftast telefonsvarare på värmländska (?)) eller på L&L 054 - 11 39 39.

JULBORDSRESAN 16 December

Vår traditionella julbordsresa går av stapeln den 16 December. Vart resan skall gå är just i skrivande stund ej ännu bestämt. Följande resmål är uppe på tapeten: Vi sätter in vagnarna i ordinarie tåg till Göteborg ToR. Resa med eget lok till Laxå eller Ludvika. Varför det har tagit tid att få fram något konkret kan ni läsa på näst sista sidan. Göran Sohlberg väntar på priser på dessa olika förslag som är inlämnat till SJ.

Nu är kanske inte resmålet det viktigaste. Det är god mat och trevligt sällskap i järnvägsmiljö vi skall avnjuta.

Hur kommer man med på denna resa? Man lyfter på telefonluren och slår en signal till Urban Lavén för anmälan. Max deltagarantal 48 st. Först till kvarn får.....

Telefon 0550-60666.

Priser: Helaktiv 0 kr
Halvaktiv 75 kr
övrige 150 kr

Nu kanske ni undrar över de olika priserna. Om detta kan läsas på sid 10.

VÄLKOMNA

SJK-VÄRMLAND

Lördagen den 25 November kl 13.00 inbjuder klubbmästare Jan Olsson till möte i Dialogen på biblioteket, Karlstad. Han är hemlighetsfull och mötet betecknas som "mystisk resa" eller "hemligt möte". Jan brukar ha intressanta ämnen på gång så det blir nog som vanligt mycket givande.

VÄLKOMNA hälsar Jan.

Ritningsbilagan

På sista sidan i detta nummer kan vi se en ritning över vår RS3 3083. Denna vagn som från början hade en helt annan inredning (skall visa den ritningen i ett annat nummer) har av föreningen ytterligare byggts om. Mellanväggen mellan de två avdelningarna har avlägsnats så hela vagnen är nu öppen innuti. De bord som monterats upp i den gamla sittavdelningen är löstagbara och vid behov så får man ett dansgolv. Vilket som bekant användes med fröjd på strömstadsresan.

KLARSTAD — MALMÅ JÄRNVÄG



Eftermiddagsmöte på Mofors station. Till vänster KMJ litt Y 21. Snälltåg mot Malmå med KMJ nr 10 som dragare rullar in från Klarstad.

Nu när höstmörkret lagt sig och Värmlands-tågsverksamheten ligger i träda (utom resebokningsavd.) så lever föreningens ursprungsverksamhet upp, nämligen modelljärnvägen. Det var länge sedan någonting skrevs om historien bakom KMJ, Klarstad - Malmå Järnväg, så här kommer den igen. För många läsare är det en repetition och för nytillkomna medlemmar hoppas vi att det blir en ny trevlig bekantskap med järnvägshobbyn.

KMJ, är som sagt järnvägsbolagets signatur men är också förkortning för Karlstads Modelljärnvägsklubb. Det hela började med att vår kassör, Göran Bäckström fick år 1977 nys på en modellbana i skala HO (1:87) som stod och samlade damm i en lokal i Mariebergsskogen i Karlstad. Han tog kontakt med kommunen och med löfte om att starta en modelljärnvägsklubb så fick han ta över banan och kommunen ställde upp med en lokal. Denna vår första lokal fanns i Bergssonshuset på Värmlandsgatan på Herrhagen i Karlstad. Det första som gjordes var att riva ner banan och delarna såldes. Det hade bestämts att det skulle byggas i skala N (1:160). Denna bana, som kunde ha blivit ett mästerverk blev bara några år gammal. Skalan var för liten för

att användas i en klubbana. Denna bana var en kopia av det värmländska järnvägsnätet och NKIJ fanns representerat på 6,5 mm spårvidd. Karlstad C och Ö var så gott som 100-procentigt avbildade.

Nu gick vi över till HO igen men nu med andra förutsättningar. Visserligen är banan Värmländsk men det är en del av Värmland som inte finns mer än i vår fantasi. Tag fram en skolatlas och jämför med kartan här i tidningen så får ni se.

När den nya banan skulle planeras så slutade det (eller började) med att banans historia blev 6000 år gammal. Vilken annan bana har en sådan historia? För att få detta ändrade vi tillbaka Klarälven till dess gamla flöde igen. I dag gör älven en skarp krök västerut i Edebäck men strax efter att inlandsisen släppt sitt grepp om vårt land så rann älven rakt fram genom de sjöar som i dag heter Råda-, Lid-, och Grässjön för att mynna ut i ett stort delta i det som kallas brattförsheden. Senare byggdes en sandbank upp i Edebäck och älven bröt en ny fåra genom landskapet till dagens sträckning. Om inte denna sandbank hade bildats så hade älven i dag antagligen mynnat ut i ölmetrakten. Detta är

förutsättningen för "Vårt Värmland". Vi har döpt om älven till Klaran och vid dess delta i Vänern ligger Klarstad. Där klarälven idag går finns nu i stället Munkälven och vid dess utflöde har vi lagt Skoghall. Utanför Klarstad ligger Yxö och där Kristinehamn ligger har vi lagt Mofors och där bryter vår bana av och går upp mot Värmlands bergslag. I övrigt kan ni jämföra med skolatlansen vad som hänt.

Längs vår bana så har vi byggt upp orter med fabriker och industrier allt för att kunna driva det "trafikspel" vi sysslar med en gång i månaden. Gods och personer skall fraktas mellan de olika orterna.

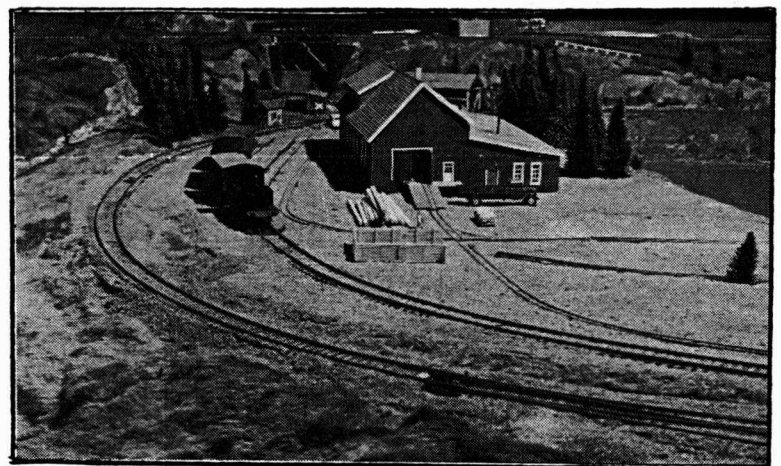
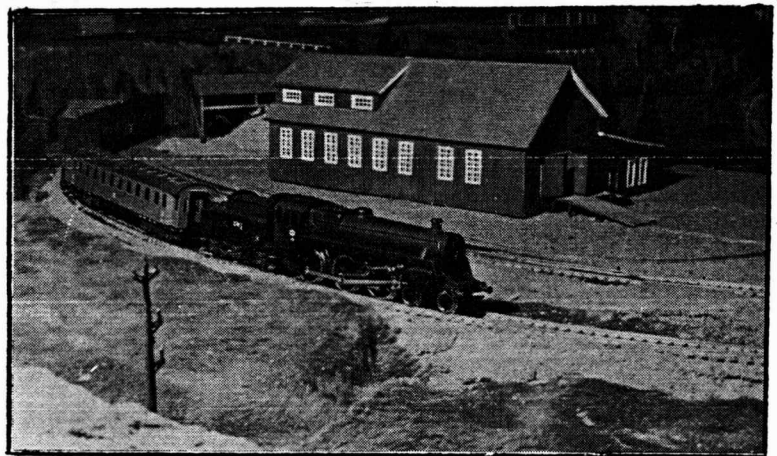
Innan vi går in på banans historia och orter kan sägas att den HO-bana som vi byggde upp aldrig blev färdig då kommunen skulle ta ut alltför dyr hyra, varför vi fick flytta till en ny och billigare lokal. Denna bana hade samma bakgrund som dagens. Så här efteråt var det tur att vi flyttade i ett skede som banan långt ifrån var klar då man nu rivit huset vi var i. Dagens lokal ligger ute på Hagaborg.

KMJ Bakgrund.

Här följer en historik om banans historia och en presentation av dess orter.

Klarstad - Malmå Järnväg, grundades av brukspatronen på Malmå bruk, Ivar Blixt. Han ville ha en snabb transportväg mellan sina järnbruk och gruvor ned till Vänern. Järnvägen grundades år 1877. Tidigare samma år hade bergslagsbanan nått Malmå på sin väg från bergslagen till västerhav. Järnvägen fick det lilla samhället att blomstra, som tidigare hade varit så isolerat. 1889 byggde KMJ vidare upp mot Oforsen och Vansbro. Denna bana inlöstes under högljudda protester från Herr Blixt av SJ år 1921. Anledningen var att denna bana skulle inlemmas i det stora inlandsbaneprojektet. Herr Blixt lyckades stoppa förstatningen av resterande del.

På KMJ, fraktar man från Malmå, produkter från gruva och bruk ner till hamnarna i Klarstad och Otterbäcken och från 1915 den egna hamnen på Yxö. 1933 övertog Malmå AB det konkursdrabbade Hellefors Bruk AB. På så vis kom man att äga så gott som all skog i östra Värmland. HBA ägde sågverk i Hällefors och pappers- och massafabrik i Fredriksberg. På köpet fick man den smalspåriga järnvägen med spårvidd 802 mm som går mellan Höljerud och Hällefors och vidare norrut mot Fredriksberg. 1972 lades denna bana ned norr om Hällefors. Normalspåret mellan Höljerud och Värmlands Väsby fick 1942 en tredje skena för att slippa omlastningsproceduren i Höljerud. Smalspåret drivs som ett självständigt dotterbolag och har fått behålla HBA-namnet.



Ovan; Snälltåget med "10:an" i kurvan vid Granskogs såg och snickeri.

Under; Växlingsarbete vid Granskogs såg och snickeri.

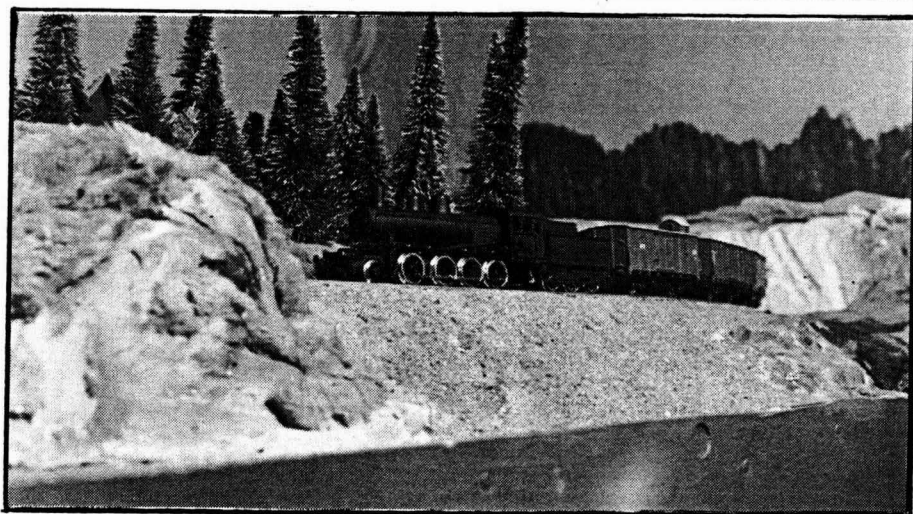
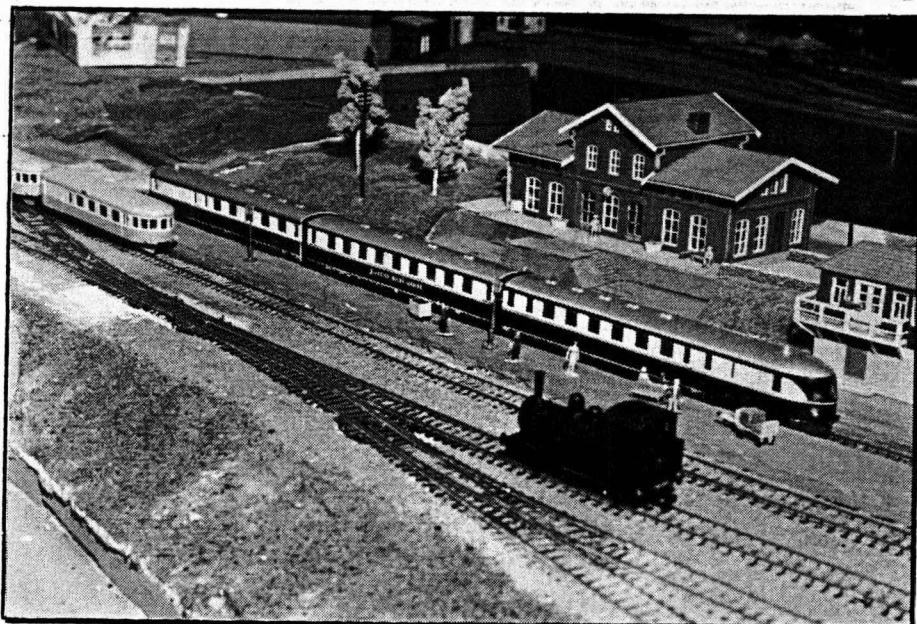
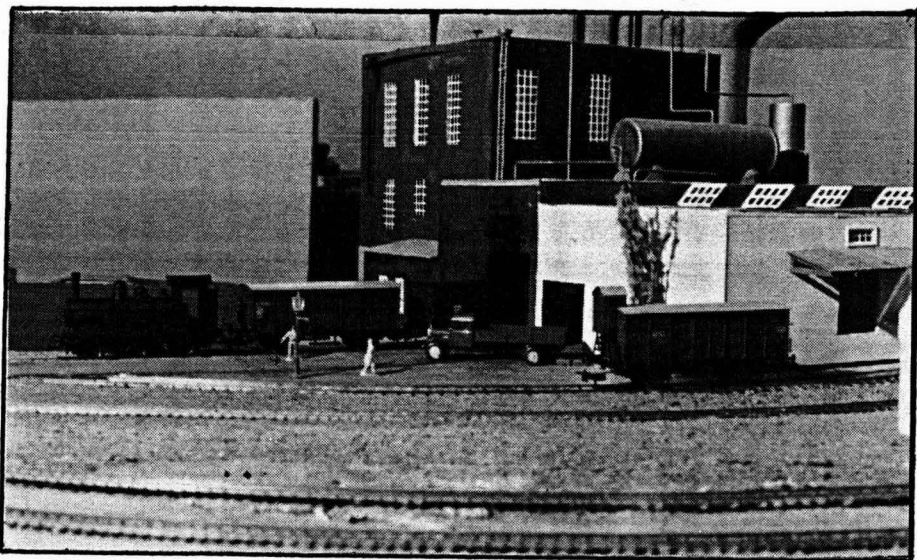
Orterna.

Malmå, vid km-påle 74, är idag den stora gruvorten i Värmlands bergslag. Här finns gruvor och malmen omvandlas här till järnsvamp för leverans till de egna järnbruken i Höljerud och Björneborg. Järnbruket i Malmå lades ned 1955 och Höljerud övertog de uppgifterna. Då Malmå AB i dag inte har några egna hyttor i drift går den rena malmen på export. I orten räknar man till ca 8000 invånare som utan gruvan och industrierna snart skulle vara en avfolkningsbyggd.

Höljerud, km 57, där som förut nämns, ligger stål och järnbruk. Det är ett livligt industrisamhälle på 5000 själar i centralorten. Av den gamla hyttan som ej hann K-märkas finns det bara rester kvar. Den nedlades 1973 men var av gammalt datum. I bruket tillverkas bl a ämne till tråd och göt som skickas till Yxö för förädling. Härifrån går smalspåret ut i nordöstlig riktning mot Hällefors - Fredriksberg.

Längs smalspåret eller HBA som det kallas i dagligt tal finner vi samhällen som Lövhytan, Paradiset och Saxberg.

Lövhytan hade länge en betydande produktion av massaved och träkol. Efter en nedläggning av



Överst; Vid pappersbruket är det alltid full fart på växlingen då detta är en trogen järnvägskund

Mitten; När man på NKIJ hade köpt ett tredelat motorvagnssätt, ville man på KMJ inte vara sämre och från Tyskland importerades detta tåg som fick litt Y 31, Nedan; En främmande fågel på KMJ spår, en SJ E2, Tydligen har den blivit av med sina skyltar varför den ej kan indentifieras.

DAGÖ Mekaniska Verkstad blev avfolkningen stor, DAGÖ var en stor tillverkare av järnvägs-material, främst smalspår, Förhandlingar om återupptagande pågår då det finns sug från smalspåriga privatbolag och museeföreningar.

Paradiset har ännu idag utlastning av ved men den stora kunden är Paradisets gruva på Helvetesberget som innehåller ovanliga mineraler som wolfram och molybden, Det mesta av den produktionen går till egna bruken inom koncernen och en del på export, I paradiset finns Folkets park som varit tillflyktsort för nöjeslysten ungdom i flera generationer, De populära danstågen som försvann i och med persontrafiknedläggningen har åter tagits upp med specialinredda, galonklädda och lättstädade motorvagnar, Utflyktsresor anordnas med en HC-buss som hittades i ett fallfärdigt skjul i Saxberg, Vid renoveringen av denna hittades en anteckningsbok av författarinnan Semla Lageröl på Hölje Gård, Den innehöll många pikanta uppgifter till förtret för sockens äldste.

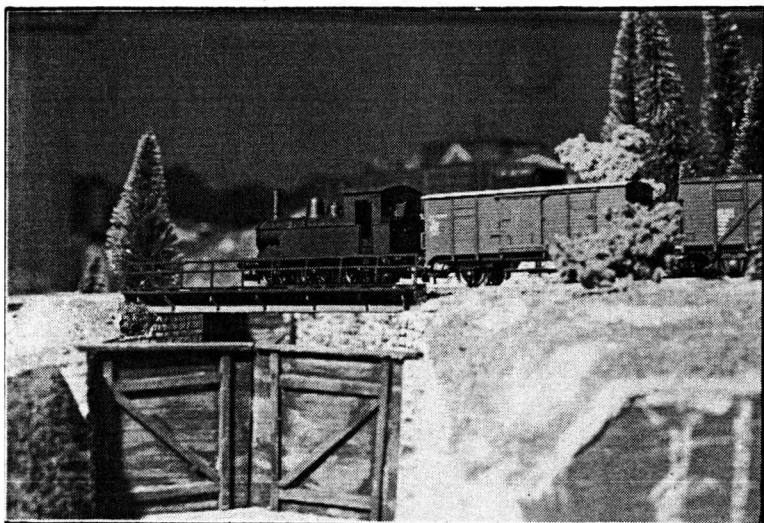
Saxberg har idag ingen bofast befolkning och har aldrig varit en ort av betydelse, I det gamla stationshuset bor sporadiskt en arkitekt från Klarstad, Flaskpyramiden utanför avträdet sägs vara hans mest lyckade skapelse.

Åter till normalspåret.

På den korta sträckan mellan Höljerud och Värmlands Väsby finns en hållplats vid Hölje gård, Här bodde en tid den berömda författarinnan Semla Lageröl, Fröken Lageröl höll sig mera till till den typ av litteratur som i dag kallas kiosklitteratur, Hon var mycket populär skildrare av kalas och rejäla fylleslag som vittnade om stor personlig erfarenhet i ämnet, I dag är Hölje Gård konferenscenter för Malmåkoncernen.

Värmlands Väsby, km 49, Basnäringen i denna ort är papperbruket ett av de mindre i branchen, Förutom massan är man marknadsledande inom sitt segment, Vem har inte torkat ändalyktet med Lilla Väsett eller sugit upp fläckarna efter valpen med hushållspappret Babett, I övrigt försörjer sig man inom samhället på jord- och skogsbruk.

Granskog, km 30, Granskog kan beskrivas mest som en glänta i skogen men har ändå ett anseeligt befolkningstal. Här skall det enligt kyrkobokföringen finnas 1200 personer, ingen vet riktigt var. Vissa misstankar har riktats mot prästen för fiffel med böckerna i sin iver att få behålla jobbet. Detta har vållat besvär för rättsväsendet då personer säger sig "fått" saker av folk som inte går att finna. Befolkningen (den synliga) lever på jordbruket och vad granskogen ger. Virket förädlas i ortens såg och snickeri med anor från tidigt 1800-tal. Några hämtar sin lön i kraftverket i den älv som rinner genom Granskog, nämligen Saxån och Lindströmmen vilken mynnar ut i sjön Kvalstern. Mofors, km 16, Beläget på den bördiga slätten vid Vänerns norra strand. Här dominerar jordbruket och de industrier som fanns är sedan



Spåret från Mofors stn ned till lantmännens centrallager går i Zick-Zack och passerar kanalen strax inom en slussport.



KMJ Y 21 vid Mofors station.

länge borta. Stationen ligger vid kanten av den kanal som förbinder Väneren med Nävern. Fram till 1964 gick det kanalbåtar med timmer ner till Vargön. I dag är kanalens uppgift att frakta turistande båtfolk som gärna slänger käft med de glada slussvakterna som är vida berömda för sin kanalhumor. Lantmännen har här ett stort centrallager, naturligtvis med spåranslutning. Pga den stora höjdskillnaden mellan lagret och stationen går industrispåret i zick-zack och korsar på ett ställe kanalen.

Klarstad, KMJ km 9, SJ km 297, Länets residensstad. Omgivet av den glittrande klarans delta, 68 000 invånare. Dominerande är verkstads- och mekanisk industri med Kla Me Va som klar etta. Om vinden ligger rätt, så kan man, när man kliver av tåget förnimma en god arom i luften. Det är kafferosteriet Berglövs Lilla som sprider väldoft. Populäraste sorten i de värmländska skogsbackarna är Kronrost, en blandning med angenäm styrka och smak. Här finns den största vänerhamnen, såväl den yttre som inre. Vid Klarstad C ligger KMJ:s huvudkontor, lokstallar och verkstad. Vid KMJ:s perrong stod förr ett eget stationshus som snart blev överflödigt och revs 1932.

Yxö, km 0. De sista kilometrarna som byggdes av KMJ är spåret mellan Klarstad och Yxö. I och med att denna bana blev klar 1915 fick banan nya kilometerpålar och km 0 sattes här. Här kan man finna skogsrörelsens största anläggningar med sågverk, pappersbruk och kemisk industri. I slutet av 1940-talet då vissa av verken i Höljerud var starkt nedslitna byggdes här upp ett modernt valsverk och tråddrägeri.

Detta var en presentation om de olika orterna på banan och vi får väl återkomma i något annat nummer med mer info om banan då det hela tiden händer saker. Det finns en hel del teknik bakom/under banan som kan vara värt att göra ett repotage om.

Göran Backström
Urban Lavén

PS. När det gäller spårplanen till modelljärnvägen var den publicerad i nr. 28 år 1989. Är det någon som saknar detta nummer så hör av er till Urban i redaktionen.



KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG

SKIDRESA

Göran Bäckström har fått ett nytt intresse nämligen skidåkning på lutande plan dvs utförsåkning. Nu undrar vi alla om det inte är "afterski" som lockar mest. Nåväl, Göran efterlyser intresset för att göra en resa tillsammans med medlemmar i klubben upp mot jämtlandsfjällen till våren. Vi stannar då där några dagar eller mer. Finns det mer utförsåkarkänoner i klubben mer än Jan Olsson? Om du är pigg på detta så hör av er till Göran. Detta kan bli mycket trevligt.

Presstopp!

Nu har förhandsvisningen för filmen 1939 börjat dyka upp på biograferna den sk "trailern", Vad kan man se, om inte Y3:an som stormar in på stationen och inte minst... Gunde Persson!

GP 1/2-89 Tågmarodör

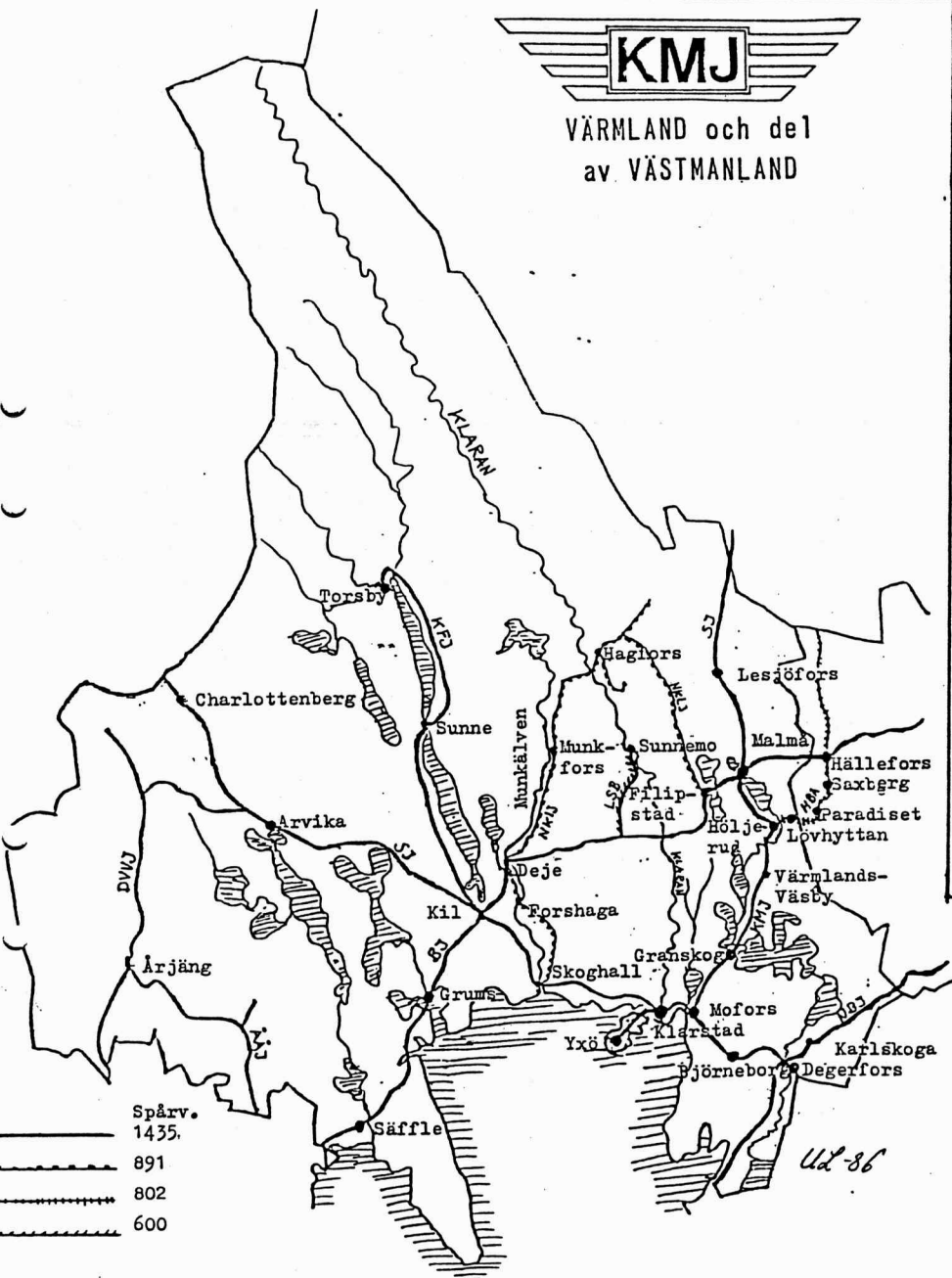
SOVJETISKA järnvägen (SZD) drabbades nyligen av en fripassagerare av stora mått. Igor, en pank ung soldat som nyligen muckat lyckades resa en sträcka som skulle kostat över 10 000 rubel.

I Navalochnaya upptäckte Igor en övergiven sovvagn. Han gjorde vagnen mer komfortabel och flyttade in. Efter en tid beslöt han sig för att se mer av sitt land. Han fick tag på en järnvägsuniform, flaggor och en röd lampa. Sin vagn försåg han med korrekta destinationsskyltar och fick den påkopplad till ett Moskvatåg.

I huvudstaden upptäckte Igor att det var svårt att få sin vagn med i något tåg. Så han snyggade till sig och tog på sig sin enda kostym och gick upp på SZD:s kontor i Moskva. Där lyckades han få sin vagn påkopplad till ett Vladivostoktåg utan några som helst papper.

Väl framme i Vladivostok kopplade han av sin vagn. Men nu var det slut med resandet för den här gången. Polisen grep honom efter att han rest 24 000 kilometer illegalt. Han fick ett års fängelse.

Efter avtjänat straff begav sig Igor åter till Navalochnaya där han hittade en ny sovvagn. Med hjälp av sina tidigare erfarenheter lyckades han ta sig till Leningrad innan polisen åter grep honom. Den här gången följde han åtta månaders fängelse.



Om ni plockar fram er gamla skolatlas och jämför, speciellt östra Värmland så kan ni se vad som hänt i geografien. Hammarö t ex är borta och ersatt av Yxö men nära österut, Kristinehamn är ersatt av Mofors osv, För att inte tala om Klarälven/Klarån,

★KALENDERN★

STYRELSEN INFORMERAR

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 12 Nov. Storkörning.
Onsdag 22 Nov. Småkörning.
Lördag 2 Dec. Hjulmarknad + Trivselkväll hos Göran Bäckström i Stockholm. (Se sid 4.)
Onsdag 27 Dec. Småkörning.
Lördag 13 Jan. Deje + Trivselkväll.
Söndag 14 Jan. Storkörning.
Onsdag 24 Jan. Småkörning.
Lördag 10 Feb. Deje + Trivselkväll.
Söndag 11 Feb. Storkörning.
Onsdag 21 Feb. Småkörning.
Lördag 10 Mar. Deje + Trivselkväll.
Söndag 11 Mar. Storkörning.
Onsdag 21 Mar. Småkörning.
Lördag 7 Apr. Deje + Trivselkväll.
Söndag 8 Apr. Storkörning.

Som ni ser är trivselkvällarna inbokade men vart och hos vem är ännu ej bestämt. Till nästa nummer i Januari skall det nog vara klart.

(igen)

Styrelsen har beslutat att premiera de medlemmar som aktivt deltagit i föreningsarbetet. Första exemplet på detta är julbordsresan där aktiva

får 100 % rabatt och halvaktiva 50 % rabatt på resa och mat, samt att de aktiva har förtur om det blir överbokat. Orsaken till detta är att det är de aktiva medlemmarna som offrar sin fritid för föreningen med ibland både tunga och tråkiga arbetsuppgifter.

Som aktiv räknar vi i detta sammanhang inte deltagande i resor, modelljärnvägskörningar, trivselkvällar m fl aktiviteter som ju är ett rent nöje att delta i. Gränsen för aktiv är att Du ska ha gjort en arbetsvecka (40 timmar) i föreningsarbete det senaste året. Styrelsen fastställer fortlöpande vilka som är aktiva (framgår av medlemsförteckningen) De som ligger "på gränsen" räknas som halvaktiva och får normalt halva medlemsförmånen. Premierna kommer endast att utgå i form av rabatt på föreningens arrangemang och i förtur i arrangemang med begränsat deltagarantal.

Adressändringar.

Om du ändrar adress eller telefonnummer så meddela detta genast till vår kassör G Bäckström på telefon 08-771 96 01 eller skriv till hans adress som är: Tornslingan 33-3
142 00 Trångsund

Nya adresser/flyttningar.

Vi har ett antal medlemmar som har flyttat. Följande kontaktpersoner för olika verksamheter har flyttat:

Dan Carlsson	Skogsvägen 35G-3	665 00 Kil	Tfn 0554-14452
Martin Forsæus	Spelmansvägen 7A	681 00 Kristinehamn	Tfn 0550-12261
Thomas Halvorsson	Ulvsbygatan 21E	654 64 Karlstad	Tfn 054-151638

OBS! KMJ/Värmlandstågs postadress är oförändrad, trots Dans flyttning:

VÄRMLANDSTÄG, RALLAREGATAN 6, 665 00 KIL

Däremot är det "officiella" telefonnumret numera 0554-14452.

*KMJ resa till Danmark
28/4 - 2/5 1989.*

En av de flitigaste bidragsgivarna vad det gäller resekildringar är Jan Olsson. Här följer ännu en välskriven krönika. Denna gång från vårt sydvästra grannland, Danmark. Fotografierna i artikeln är tagna av Anders Håkansson.



Privatbaneromantik med svenskbygge i Nyborg, Fd. DSB MY

Deltagare: Göran Baeckström
Per Krogh
Jan Olsson
Fredrik Bergman
Anders Håkansson
Nils-Erik Prånge
Peter Andersson
Kent Westerberg

reseledare/ekonomidirektör
sovplatsbeställare
krönikör
tappare
lustigkurre
lyntogsåkare
dito
försvinnare

Efter förra årets intressanta men kalla resa till Finland togs redan under båtresan tillbaka till Sverige beslut att besöka Danmark nästa gång och att då lägga resan lite senare. Ett snabbt studium av almanackan visade att helgen kring 1:a maj var lämplig ur alla synpunkter. I vanlig ordning gjorde Göran upp en resplan och en bit in på 1989 började preliminära resplaner och an-

mälningssanmodningar komma medlemmarna tillhanda. Senare gjordes några smärre ändringar och den slutliga resplanen blev som följer:

- 28/4 Avresa fr Karlstad 21.37 med Rst 556 i den direkta sovvagnen till Malmö. Göran och Peter reste samma dag från Stockholm resp Linköping.
- 29/4 Samling i Malmö. Frukost, med Pågatåg till Helsingborg, färja till Helsingør, DSB tåg till Hillerød, privatbanetåg till Hundested Havn, färja till Rødvig, buss till Nykøbing Sj, på OHJ till Holbaeck, åter DSB tåg till København, S-bane till Godhåbsvej och så övernattning på UH.
- 30/4 Zoo besök på fm, tur på S-banen, DSB tåg till Tølløse, OHJ till Slagelse via Høng, övernattning på UH.
- 1/5 DSB tåg Slagelse - Odense, Jernbane muséet, DSB tåg Odense - Fredericia-Århus, privatbana Århus - Odder ToR, övernattning på UH.
- 2/5 DSB tåg Århus - Fredrikshavn, Stena Line färja till Göteborg, till Karlstad med Rst 652.

Planen kom att hålla i stort sett. Reans utfall? Läs och begrunda!

28/4 fredag. Samling på Karlstad C strax före 21.30. Jan, Per och Kent på plats när Rst 652 anlände med deltagarna Fredrik och Anders. Innan Rst 556 avgång fördelades sovplatserna och kupéerna intogs. Resan fick en trevlig inledning då Per stötte ihop med en bekant tjej som av vänner utrustats med ost och vin inför resan. Desas håvor delade hon glatt med sig, och det blev ost o vinparty i korridoren. Resan fick således en bra inledning. I Hallsberg blev det ett långt uppehåll innan vagnen växlades in i Rst 211 från Gävle/Västerås. Vid det laget sov alla djupt.

29/4 lördag. När vi vaknade befann sig tåget mellan Hässleholm och Eslöv. Lite sömniga steg vi av i Malmö och sammanstrålade med Göran och Peter. Frukost intogs i kafeterian, någon frukost i stora matsalen serverades inte denna dag. Efter denna begav vi oss ut för se lite av Malmö C. Hade vid ankomsten resan sett tåget till Berlin. Köpte biljetter till Helsingborg i en automat och letade sedan upp det Pågatåg vi skulle medfölja. Fredrik var redan ute på egna strövtåg men återkom i tid för avfärden. X10 3146 Kullamannen tog oss snabbt till Helsingborg genom ett vårfagert Skåne. Vackert väder men sval vind.

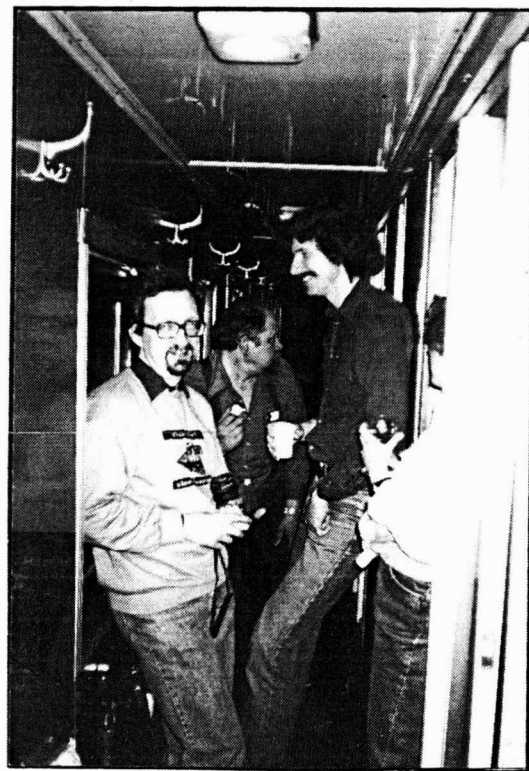
Helsingborg C visade sig bestå av endast ett spår. Alldeles intill pågick arbeten på den nya underjordiska centralstationen samt tunneln under staden. På väg mot Färjestationen såg vi långa bilköer mot bilfärjeläget. En otålig bilist försökte tränga sig in i kön, men fick vackert vänta på sin tur i ledet. På Färjestationen var det massor med folk och efter viss eftertanke tog vi och köpte biljetter till färjan redan innan Nisse anlant från Göteborg. Han kom strax efteråt med ett lite försenat Rst 301. Därefter följde en förfärlig väntan, trångt och kvavt i väntsalen. Kl 9.30 annonserades en avgång, men tiden passe-

rades och inget hände förrän kl 9.45. Då öppnades grinden och ett väldigt trängande började. Hela gänget kom dock igenom spärren och efter en lång promenad längs bryggorna kom vi ombord på färjan, Prinsessan Anne Marie. Vi fick en fin om än lite kall överfart till Helsingør. Eftersom vi inte medförde järnvägsvagnar lade vi till på en kajplats utanför tågfärjeläget. Kl 10.20 ankomst till Danmark och strax efteråt stod vi på dansk mark.

Vi hade redan på färjan konstaterat att vi missat tåget 10.30 till Hillerød, men som tågen gick varje timme gjorde det inte så mycket. I stället hann vi bese HHGB tåget ankomma från Gilleleje, 2-delad lynett, och köpa diverse förtäring i en kiosk på plattformen. Jan besökte kiosken inne i stationen och återkom med Basserne och en läsk. Övriga resedeltagare var spridda lite varstans i omgivningarna. På stationen sågs lokaltåg till København med såväl ME som EA lok. Dessa tåg hade manövervagn i helsingørändan. Så småningom var det dags söka upp tåget



*Ovan, Lynett på privatbanan Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banan.
Till höger: Resan startade med vin och ostparty tack vare en generös bekant till Per, Jan, Kent och Per låter sig väl smaka,*



till Hillerød. Det gick från spår 0 och hade sammansättningen ML4904+FL7903+FL7905+ML4907. Före avgången var Jan framme och frågade om gardiner som skymde sikten framåt gick att dra åt sidan. Detta gick inte så bra, emn i stället fick vi ha dörren till förarhyteten öppen under färden.

11.46 bar det av mot Hillerød. Denan linje är den gamla huvudlinjen från Kobenhavn till Helsingør. I Snekkersten tar den av inåt landet medan den senare byggda kustbanan fortsätter rakt söderut. Infartssignalen till Snekkersten visade rött över gult sken och vi stannade omedelbart. Efter lite radiotelefonerande fick vi fortsätta in på stationen. Den fortsatta sträckningen till Hillerød var enkelspårig och av god klass. Flera mellanstationer och påstigande överallt. Vackra omgivningar var det också.

I Hillerød hade vi en stund till godo innan resan fortsatte till Hundested. Vi besåg stationen och några var även inne i kiosken och köpte förfriskningar. Här stötte vi ihop med SMOK sällskapet som också var på danmarkstur, dock med uppehåll på andra platser. Till Hundested åkte vi med ett 3-vagnars lynettåg. Sammansättning Ys+Yp+Ym. Många resenärer även bortsett från de många svenskarna. Banan mot Hundested, HFHJ, var även den av god klass. Tät trafik, så vi mötte



En skön vilopaus i Rødvig med närbelägen kiosk med öl och glass. Enlig informerade källor var ølen mycket god. Fr v. Fredrik, Peter (skydd), Jan, Göran, Anders och Nils-Erik,

två tåg på resan till Hundested. Det första mötet fotograferades av ett antal resenärer. I Fredriksverk ligger ett stort järnverk och Jan hann se 5 lok inne på området. Efter ankomsten till Hundested avvek SMOK gänget för att bese verkstaden. Vi andra fortsatte med tåget ner till hamnen för att ta färjan över till Rødvig. Färjan var inte stor, och den gungade en del i den rätt kraftiga vinden. I Rødvig fick vi en skön vilopaus innan bussen till Nykøbing Sj anlände. En strategiskt placerad kiosk med en liten uteplats inbjöd till inköp av glass, godis och øl. Øldrickarna prisade denna øl mycket. Efter ett tag kom bussen och vi åkte på vissa omvägar in till Nykøbing Sj.

Här hade vi ett längre uppehåll. Först besågs den rullande materiel som stod på stationen, bl a en lynett och en från DSB inköpt My diesel, nu i OHJ målning. Sedan var det hög tid för lunch, dvs frokost. Vi gick inåt centrum och efter visst letande och vrakande fastnade vi för Apothekshuset Steak House. Under promenaden drabbades Fredrik av oturen att tappa kameran i gatan! Den gick

sönder och dessutom gick bakstycket upp och släppte in ljus på den exponerade filmen, eländes elände. Maten gick fort att beställa, men sedan tog det en bra stund innan den serverades. De flesta tog dansk bœf och ett par schnitzel. God mat när den väl kom på bordet. Så tillbaka till stationen för den fortsatta resan.

SMoK gänget hade nu hunnit ikapp oss och vi reste med samma tåg till Holbaeck. SMoK hade avtalat med OHJ om att få åka med en äldre motorvagn, och detta fick även vi glädje av. Mo26 stod framkörd, en äldre motorvagn av tysk tillverkning, likande mest en lång tysk personvagn med förarutrymmen i ändarna. Den var välbesatt redan i starten och under färden ner till Holbaeck fylldes på mer. Ingen verkade dock klaga. I Højby mötte vi en av banans ordinarie lynetter, Ym56+Ys256. Bördigt uppodlat landskap kring banan. På ett ställe passerade vi ett par tre vindkraftverk, sådana såg vi lite varstans under resan. Kom så till Holbaeck där definitivt skildes från SMoK gänget. Vi fortsatte med ett vanligt DSB tåg in till København. sammansättning ME+Bn vagnar + manövervagn. I Valby byte till S-bane till Vanløse, där byte till annan S-bane till Godthåbsvej och därifrån en lång promenad till UH. Just när vi stigit av tåget i Godthåbsvej kom ett DSB godståg med en My diesel mullrande förbi på dubbelspåret.

Efter installation på 8-bäddsrument på UH vidtog diskussion om hur kvällen skulle användas. Kent avvek från sällskapet, hämtad av släkt till frun. Per, Fredrik, Anders och Peter åkte in till Tivoli för att roa sig där medan Jan, Göran och Nisse stannade kvar på UH. Innan tivolibesökarna gav sig iväg intogs øl i den lilla serveringen vid receptionen. Vi som var kvar tog en liten promenad utanför byggnaden men återvände snart till rummet. Jan mådde inte bar och kojade omgående. Enligt reglerna skulle det vara tyst efter 23.00, men det var det INTE. De våra återkom 00.30 nöjda med utflykten. Efter 03.00 blev tyst till sist. 30/4 söndag. Vid 7.30 tiden vaknade Jan och så småningom blev det också liv i de övriga. UH höll på att fåtvättutrymmena renoverade och dessa var inte så trevliga att använda, trångt och besvärligt. I Matsalen väntade en rejäl frukost, morgenmad, och styrkta av denna begav vi oss ner till Hovedbanegaarden där bagaget sattes i boxar. Sedan tog vi S-bane till Valby och gick därifrån till Zoo som vi noggrant genomvandrade under förmiddagen och en bit in på eftermiddagen. Vädret var utmärkt med sol och sval vind. Diverse mer eller mindre vanliga djur besågs och fotograferades. Ren och varg var väl inte så exotiska för de flesta av oss, men skära flamingos och kängurur desto roligare; ja, för Jan är ju kängurur lika intressanta som renar!! Avslutade besöket med att gå upp i tornet, 198 trappsteg, och bese utsikten över Zoo och stad. Sen lämnade vi Zoo och gick till Fredriksberg S-banestation varifrån vi åkte till Hovedbanegaarden via Hellerup. Under uppehållet på Hellerup stn sågs ett par tåg passera på Kystbanen. Åt sen mellanmål på Hovedbanegaarden innan vi tog tåget till Tølløse får att åka på

OHJ till Slagelse via Høng. I Høje Taastrup steg Kent på och anslöt sig till sällskapet. Även han hade haft en minnesvärd kväll/natt.

Tåget till Tollose var ett vanligt DSB tåg med ME+Bn vagnar och manövervagn. I Tølløse hade vi en timme på oss tills tåget mot Slagelse skulle avgå. Några gick ut på samhället medan resten höll sig kring stationen. Intressant att se var den fd SJ Y6/7 som stod på ett sidospår. Tåget till Slagelse bestod dock av den allstädes närvarande lynett materielen, Ys252+Ym52. På DSB linjen passerade ett par tåg medan vi väntade, sammansättning ME+Bn vagnar+manövervagn.

Så blev det dags ta plats i Ys252 för resan till Slagelse. Utsikt framåt möjlig i denna vagn. Banstandarden var först av sliten inlandsbanetyp, men efter ett stationshåll blev det betongslipers och helsvetsad räls. Tågmöte i Eskilstrup. Vacker bana med bl a ett apr fina passager genom bokskog. I Høng anslöt en gods bana från kalundborg, och ner till Slagelse blev det DSB spår av betydligt sämra kvalitet. I utfarten från Høng stod ett litet gammalt ånglok.

I Slagelse var det full verksamhet på stationen. Ett IC tåg mot Korsør avgick just när vi kom och innan vi lämnat stationen passerade flera tåg, bl a ett lyntog litt MA som drog igenom i full fart. Utanför stationen hade vi turen att finna en buss, 303, som passerade nära UH, och den tog vi förstås.

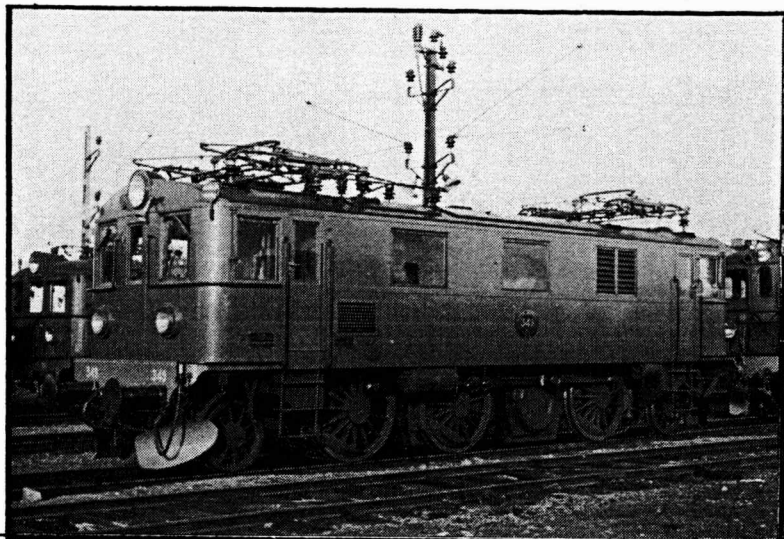
Slagelse UH hade betydligt högre standard än det i København. 4-bäddrum med väl tilltagna utrymmen för kläder och annat, tvättställe och därtill mycket prydliga dusch- och toaletterum. Dessutom var det få gäster förutom vi, så det var lugnt och stilat på natten.



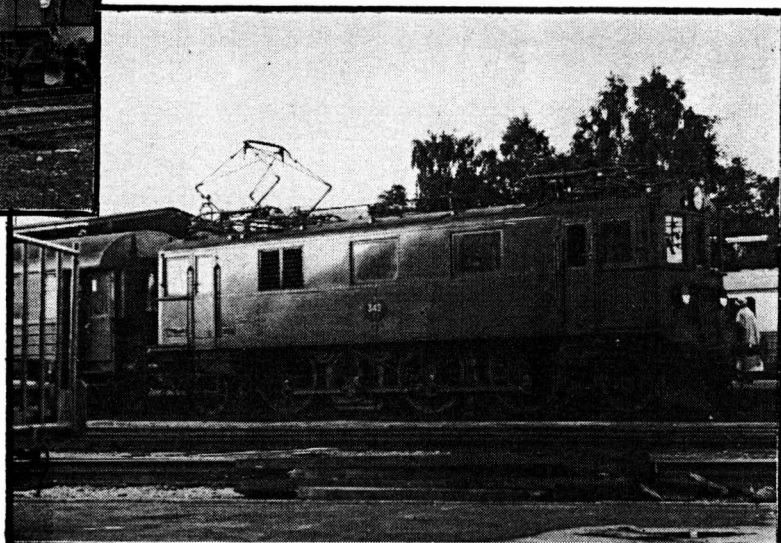
Efter att ha installerat oss på rummen promenerade vi ner mot centrum och letade efter ett matställe. det slutade med att vi åt middag på DSB restaurangen på stationen. Matsedeln var innehållsrik och utsikten över bangården intressant. God mat och gott øl intogs i rikliga mängder. Till sist var alla nöjda och vi gick ut på den närmsta perrongen för att bese trafiken. Under måltiden hade ett antal tåg passerat åt båda hållen. mest intressant var ett IC prøvetog och en gammal DSB motorvagn litt Mo. När vi stod ute kom ett MA lyntog från Korsør och dundrade igenom stationen i full fart. Mycket snyggt! Sen var vi mätta på tåg och vandrade hemöver igen. Under återvägen var ett par deltagare inne på en

Föreningens Du2 349 i trafik år 1965 och 1967.

Dessa foton har skickats in av Fredrik Bergman. Genom en kontakt har han fått dessa bilder av vår Du i trafik på 60-talet. Vi har fått fotografens tillstånd att publicera bilderna men han vill vara anonym, något vi självklart respekterar.



Gävle 21 Mars 1967.



östersund 14 Augusti 1965

fr.föreg. sid

kiosk och utökade dagens ölration. Per hade kunnat tänka sig ett pubbesök, men därav blev intet.

1/5 måndag. Eftersom vi skulle resa till Odense redan 7.57 hade Göran avtalat om tidig frukost. Redan 7.10 serverades den och vi lät oss väl smaka. Sen tog vi minibusstaxi till stationen, billigare än att åka buss! Från Slagelse åkte vi IC tog. Tanken var att byta till MA lyntog på färjan, men vi hamnade i en vagn till Jylland och avkrävdes således platsbiljett av konduktören. 15:- dkr. Eftersom lyntogsresan skulle fordra en platsbiljett till var det bara Nisse, Per, Fredrik och Peter som genomförde bytet. Under färjeturen till Nyborg gick vi runt på färjan. Göran passade på att ta en tupplur i kupén medan vi andra var ute och gick. Skyltningen vid nedgångarna till tågdäck var mycket bra och tydlig.

Fortsättning i nästa nummer.

Lokdesperadon på bangården sprutade maskineriet fullt med kolsyresnö



JAG MINNS INGENTING SÄGER LOKDESPERADON

SIDAN 7

Lokvästare Nils Fahlman står här i ett av de fönster, som lokdesperadon slog ut. I handen håller han det avslitna reglaget.

Den 25-årige danske motormannen, som på lördagskvällen gjorde desperata försök att stjäla ett lok på Göteborgs rangerbangård, minns i dag ingenting av sina äventyr. Om det var samma man som också på kvällen stal en dressin och i full fart passerade Almedals station och ställde till oreda i järnvägstrafiken vet man ännu inte. Bataljen vid loket slutade med att ynglingen dränkte hela maskineriet med kolsyresnö.

Förstörelsen och omständigheterna kring händelsen är sådana att ärendet överlämnats till kriminalen.

Ynglingen satte skräck i SJ-personalen under den kvart han huserade utanför och inne i loket. När man försökte stoppa honom slängde han hammare, skiftnycklar, handtag och allt löst han fick tag på ut genom de sönderslagna rutorna.

Det var lokförare Ake Kärnfors som först fick syn på mannen. Växelaget hade klarat av ett arbete på spår 4 och Kärnfors hade kört upp loket till ställverket för att sen ta en kaffepaus.

Just som han var på väg ur loket fick han se en man som stod och tryckte på gångbordet, som går längst lokets yttersida förbi maskinen. Kärn-

fors frågade vad mannen hade där att göra och som svar höll denne upp ett föremål som om han siktade med ett gevär.

25-åringen försökte öppna lokets ena dörr men Kärnfors höll emot och lyckades regla den. Då släppte dansken handtaget, hoppade ner på marken och sprang runt till andra sidan. Lokföraren hann dock blixtsnabbt starta loket och började köra.

SPARKEDE SIG IN

Ynglingen kastade sig upp på fotsteget men förlorade greppet och föll av. Kärnfors ökade farten till ca 30 km. men det hjälpte inte. Ynglingen sprang ikapp loket och lyckades återigen klänga sig fast och klättra upp på det.

Kärnfors körde signalerande fram o. tillbaka i förhoppning att hans ovälskomne passagerare skulle falla av och att hans svåra situation skulle uppmärksammas. Men dansken var vig och envis. Han började sparka på den ena framrutan och lyckades trots att denna sitter i brösthöjd, krossa den.

— Killen riktigt flög in i hytten, berättade en av växelmannarna. Han måste vara fantastiskt vig. Rutan han sparkade upp är inte särskilt stor, dessutom sitter en kraftig vindrutetorkare i vägen. Men han kom in som ett skott i alla fall. Trots att loket gick med 30 km. fart.

EFFEKTIVT STOPP

Kärnfors förstod att han inte skulle klara bärsärken och stoppade. Han öppnade den s. k. luftkiken innan han hoppade av och den handlingen visade sig vara ytterst välbetänkt. Manöverluften försvann och den våldsamme ynglingen kunde inte få i gång loket.

— Annars hade han kört rätt in i Olskroken, säger man på ställverket. Växlarna låg nämligen så. Det hade kunnat bli en förtärlig olycka.

När nu dansken inte kunde få i gång loket vändes han raserad mot inredningen och den anstormande SJ-personalen. Polisen hade larmats men innan konstaplarna anlät hade ynglingen hunnit slå söder tre tjocka rutor, bryta sönder startreglaget, skruva på rattar och kasta verktyg och allt annat löst på de kringstående. Han höll liksom tidigare då och då upp armarna som om han höll i ett gevär.

Som krona på verket tog han fram lokets brandsläckare, steg ut på gångbordet och öppnade dörrarna till maskinen och sprutade in mängder av kolsyresnö. När SJ-männen närmade sig riktade han sprutan mot dem.

"DANISH"

Polisen lyckades dock snabbt övermanna honom och när han fördes därifrån sade han:

— Danish! Det engelska ordet för dansk.

Loket var manöverodugligt efter förstörelsen. Man fick skaffa fram ett nytt lok innan arbetet med växlingen kunde återupptas fram på natten.

När dansken på söndagsmorgonen fördes från polisstationen vid Östra Hamngatan där han fått sova rusat av sig var han glad och skämtsam. Men något minne av nattens eskapader hade han tyvärr inte.

VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!

Nu när säsongen närmar sig slutet hör det till att man sammanfattar det förtärliga året, men det gjordes ju i förra numret så vad passar sig då bättre än att presentera nästa år reseförslag.

Jag lovade i förra numret att jag inte skulle jaga några resor till 1990, och det har jag inte heller gjort, men vad hjälper det då hela Värmland tydligen vet om oss, och våra trevliga researrangemang. Sedan förra numret har min telefon gått varm, det är massor av kunder som ringt och frågat. Några har jag kunnat avfärda direkt, andra har varit intressanta objekt.

Det största projektet är "Grythytteresor" som äger rum i mars-april. Det är Karl-Jan i Grythyttan som önskar att få äran att samarbeta med oss. Med våran Du2 och två vagnar (A5 och RS3) resa med 45 japaner 4-5 ggr mellan Grythyttan och Oslo varannan tisdag i mars-april. I dags läge har vi det i vår hand. Men nu önskar han även att vi skall åka till Läggesta utanför Mariefred och hämta dom på söndagarna innan tisdag. Det skulle göra ytterligare 20 mil + transport 25 mil, det skulle bli för dyrt och jobbigt för föreningen. Vi får vara nöjda med det första, det kan nog bli svårt att få förare och vagnpersonal till Oslo, så alla som är intresserade att ro hem den här resan ber vi att ni hör av er till Tomas eller Bengan. Det går åt mycket personal på dessa resor.

En annan långresa som är på förslag är ett förslag till Stockholm den 17 mars (Lö) då Värmlands teatersällskap skall kika på fantomen, naturligtvis vill dom ha våran RS3 och A5:a med, men då tidtabellen sträcker sig förbi 22.00 måste vi hyra ett lok från SJ. Prisuppgift har inlämnats till SJ.

Har vi inga ångloksresor då, Jo det har vi Molkoms marknad har hört av sig och vill att vi kör med vårt tåg. I år får vi höja priset väsentligt (det du Dan) från i fjol. Sedan har vi ett förslag från J-O Lövenholm i Karlstad på en resa mellan Karlstad-Sunne Med ånglok och A5, tyvärr utan restaurangvagn.

Ett företag som arrangerar olika paket till konferensdeltagare har hört av sig till oss och vill ha resor runt Karlstad och Kil. Det skall vara med ånglok och någon gammal vagn.

Vi har fått förfrågan om vi vill delta i steam 90 i Kongsvinger i augusti, med ånglok ångintresserade medlemmar, vi har preliminärt tackat ja, vi har vidare Frykdalsbanans dag i augusti, då fyller banan 75 år, och det måste firas på något sätt. Eller hur??

SMoK vill att vi är med och arrangerar en resa i Norrland till våren. Vår uppgift skulle bli bokning och då utlåning av sovvagnen. Urban vet mer om du är intresserad.

Har vi inga resor kvar i år då? Vi har EN resa kvar och det är den traditionella (H) julbordsresan. I nuläget är det en hemlig resa detta bara för förhandling med SJ pågår, och dom har bytt förhandlare och han (Stefan Wallerfors) är ny i gemet så det går lite långsamt i maskineriet.

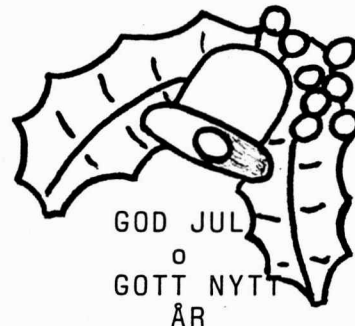
Men är du intresserad av att följa med så skall du anmäla dig till URBAN LAVEN 0550/60666. Mer om denna resa kan du läsa på annan sida.

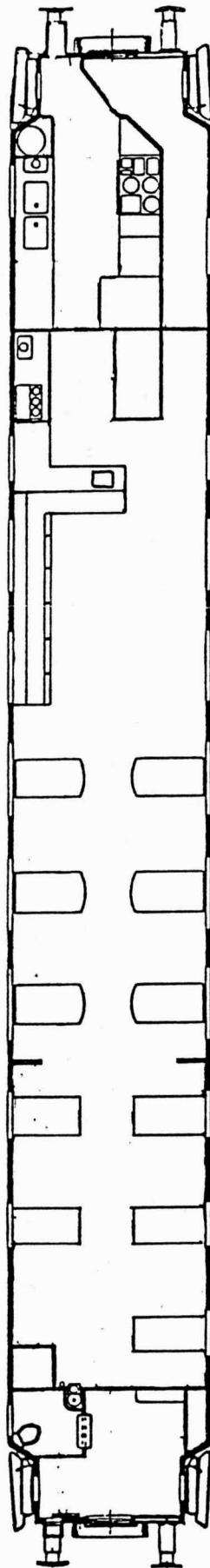
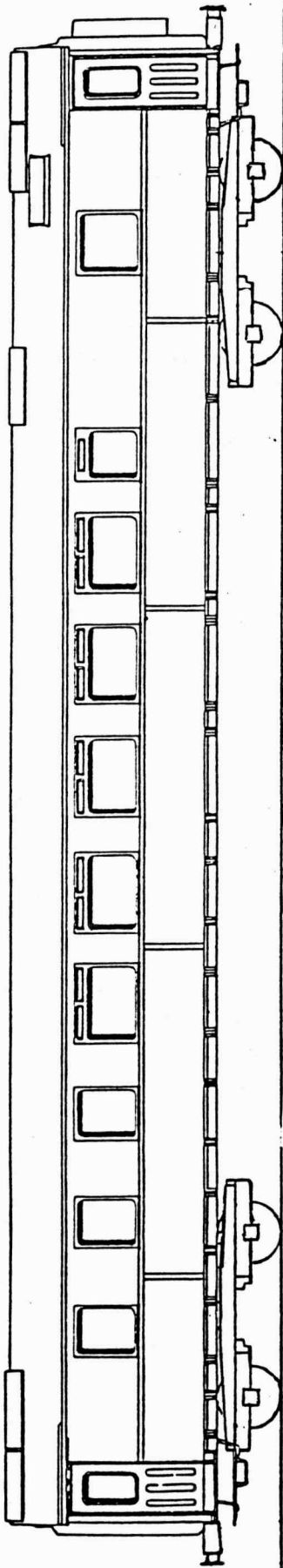
Som ni ser så har vi lite att göra 1990 också. Men för att klara detta går det åt massor av frivilliga som är beredda att ställa upp några timmar i veckan. Vårt material måste vara i trim, vi kan inte åta oss några resor annars, eller hur? Om du vet mig dig att du kan undvara fru och barn några timmar hör av dig till Tomas eller Bengan.

Varför inte ta med fru och barn, det finns säkert något roligt åt dom med, eller låt dom bara gå och titta.

Med dessa ord önskar vi (Urban och undertecknad) att vi får en lagom kall vinter så att material och personal är i topp trim inför säsongen 1990.

Till er alla från oss två önskar vi er en :





2 nr 3082, 3083 K 1935
 3 " 3216-3218 ASM 1938
 5

Broms, Hildebrand-Knorr-S

Likriktarbelysning

Elvärmeledning

Fläktventilation

3 vattencisterer, totalrymd 1 000 l

Vattenvärmare, el

Kaffemaskin, el

Spis, el

Brödrost, el

Kylanläggning, el

Automater för choklad och cigaretter

Stålkorg, ramstøker

Vikt 47 ton

Sittplatser 2 kl 22

restaurangävd

vid bord 32

" bardisk 5

Sth 130 km/h