

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 13 Nummer 33

Januari 1990



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD • MALMÄ 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
Ledamot	Per Krogh 054-159336
Ledamot	Thomas Halvorsson 054-151638
Suppleant	Bengt Prins 054-162234
Suppleant	Martin Forsæus 0550-12261
Suppleant	Jan Olsson 054-830356

Kontaktperson Modelljärnvägen:
Jan Olsson
054-830356

Researrangemang och resebokning:
Göran Sohlberg
0555-91542

Ett nytt Järnvägsår.

Ett nytt år med vår hobby börjar och som alltid finns det tusen saker att göra på både modelljärnvägen och i Värmlandståg. Vi riktar en uppmaning i detta nummer att så många som möjligt kan ställa upp. Det är naturligtvis inget tvång men vilken socialt trevlig gemenskap vi har i hobbyn. Så, Välkommen.

Efter Höstmötet så skedde en liten förändring i styrelsen. Göran Sohlberg avböjde omval och i hans ställe trädde Thomas Halvorsson in. Göran har fortfarande kvar ansvaret för resorna, en uppgift som han sköter med den äran.

Detta nummer är några veckor försenat och medlemsavgiften skulle ha varit inne för länge sedan. Med detta nummer bifogas ett inbetalningskort och vilken/vilka avgifter som gäller i år kan ni se på sid 13. Det är en nyhet i årets medlemsavgift.

God fortsättning önskar Red.

Innehåll:

Styrelsen informerar.....	sid 3
KMJ resa till Danmark.....	sid 4
Svantes spårkryss (lösning).....	sid 7
Protokoll Höstmötet.....	sid 8
Kulturtåget.....	sid 11
Nya lok (utomlands).....	sid 12
Kalendern.....	sid 13
Notiser och övrigt.....	sid 13
Ar vid Kil station.....	sid 14
Vårt Värmlandståg rullar vidare..	sid 15
Notiser.....	Sid 15
Ritningsbilagan Litt Gbs.....	Sid 16

Omslagsfotot:

Martin Forsæus kollar vevlagret på E2 909 på Fryksdalsbanans dag 6:e Augusti i fjol. Detta lager var under denna dag till mycket förtret med glapp och värme.

Foto: U Lavén.

STYRELSEN INFORMERAR

Rapporter, diskussioner och beslut från styrelsemötena 11 Nov 1989 och 20 Jan 1990. Detta är utvalda delar och om komplett protokoll önskas, tag kontakt med sekreteraren. Höstmötesprotokollet finns i sin helhet på sid 8 och 9 i detta nummer.

Protokoll 11 November.

Den FV 1 som hade inköpts av Martin Forsæus har av föreningen inlösts.

Vi skall skaffa skjortor med vår logotyp (Värmlandståg) tryckta.

E2 909 har körts till Deje för vinterförvarning. Du2 349 står kvar i Kil. På det senare loket har vi vissa fel som måste åtgärdas under vintern. Bl a läcker det transformatorolja och motorerna bör ses över. Ett lager i bisselboggien krånglar fortfarande.

Modelljärnvägen har under hösten haft en låg besöksfrekvens. Beslutades att inköpa driftsäkra lok till modelljärnvägen.

Skydd av föreningens logotyp är under arbete.

Ett förslag på kundavtal och avställningsbestämmelserframlades.

Detta blev föremål för intensiv diskussion, bl a de delar som berörde våra skyldigheter i fall av maskinskada eller oförutsedda personalproblem. Det påpekades att vi kör med museal meteriel, och att kunden måste räkna med risk för skador och att problem kan uppstå. Göran Bæ fick med sig synpunkter och skall återkomma med ett omarbetat förslag.

Martin Forsæus rapporterade från JHRF (Järnvägshistoriska riksförbundet) i Göteborg. Där hade man tagit upp frågan om gemensam försäkring för museiföreningar och bevarandeplan.

Protokoll 20 Januari.

Till ansvariga inom de olika delarna inom föreningen valdes följande:

Reschef: Göran Sohlberg

Trafikchef KMJ: Jan Olsson
Lokchef: Thomas Halvorsson
Personalchef: Bengt Prins och Thomas Halvorsson
Vagnchef: Martin Forsæus
Restaurang och försäljning: Dan Carlsson

Steam 90, en ångloksträff i Kongsvinger blir ej utav.

Till modelljärnvägen har följande lok inköpts: Rc5, Ra, Z 65, och en östtysk diesel (Co' Co') och ommålats i KMJ färger. Sex st malmvagnar har inköpts och är under byggnad.

Vi har köpt kol som nu är betald.

Vi har god ekonomi, ca + 20 000 kr.

Elspisen i restaurangvagnen är mycket dålig och skall ersättas med en gasspis. Vi blir då också oberoende av tågvärmspanning vid matlagning.

Beslutades att inköpa en SV 1 om det blir till salu. Vi har till SJ lagt ett bud.

Det har handlats grejor på Nykroppaskroten som t ex buffertar, dragkrok, bälg, fjädrar mm.

Vi väntar ännu på svar från östtyska och Polska Järnvägarna på våra förfrågningar om ångloksköp.

En ev utlåning av A5 och RS3 till SJK i April i samband med deras årsmöte och resa i västsverige.

Ånglokssituationen inför trafikår 90 var föremål för diskussion. Thomas H trodde att det inte var några problem att få fortsätta lånet från BJs. Att låna av NBVJ är nog mycket svårt.

NYA MEDLEMMAR

Som ny medlem till föreningen ber vi att få hälsa välkommen:

Martin Sohlberg Liljedahl

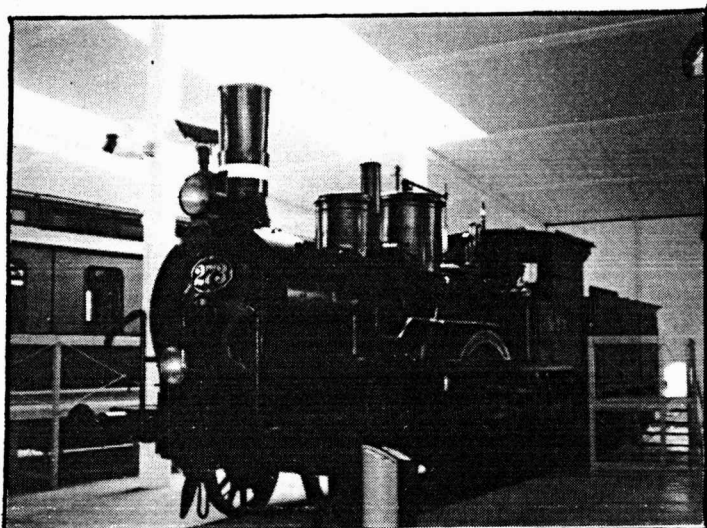
KMJ resa till Danmark
28/4 - 2/5 1989.

Här följer fortsättningen på Jan Olssons resereportage från KMJ:s medlemsresa i Danmark. Bilderna är tagna av Anders Håkansson.



Öl och is till groggen. Vad kan man mer av en vagn begära? Denna vagn står uppställd på Jvg museum i Odense.

Efter ankomsten till Nyborg växlade först lyntoget av färjan, två delar, och därefter vårt IC tog. Vi skymtade lyntoget på stationen innan det drog iväg mot Odense. Ett annat MA lyntog kom från Fredrikshavn och tog vår färja till Korsør. Sen följde en snabb resa över Fyn till Odense där de andra kamraterna stod och väntade. De behövde inte lösa plattsbiljett! På programmet stod nu besök på Jernbanemuséet. Detta ligger alldeles intill stationen. Det var inte så stort men var väl uppbyggt och hade en hel del intressanta saker att titta på. Efter entren kom man ut på en plattform utförd i gammal stil med lok, vagnar, personal och resande. Intill fanns ett par rum med gammal inredning och inventarier. I lok- och vagnhallen, ett f d rundstall, fanns såväl gamla som nya ånglok och en del olika personvagnar. Litt E loket stod centralt placerad. det är ju en lite förändrad variant av SJ litt F. DSB köpte SJ 11 lok 1937 och byggde sen



På Jvg museum i Odense.



I Slagelse i väntan på tåg. Fr v. Nils-Erik Prånge, Fredrik Bergman, Göran Baeckström, Kent Westerberg, Per Krogh och Jan Olsson.

25 till efter kriget. Vidare fanns ett antal ställverk av olika ålder. En större MJ anläggning var också under byggnad. Ett mindre ånglok hade höjts upp en aning och fått drivning på hjulen och "körde" med jämna mellanrum under dagen. Slutligen fick vi se en tågvideo i ett av utställningsrummen. Det var en intressant film om DSB ånglok. Tyvärr fanns inga bra scener med litt E i linjetjänst.

Efter besöket var det dags för en sen lunch. Här rådde delade meningar om vad man skulle äta. Några talade högt om hamburgare, men Jan talade varmt för smørrebrød. Till sist delade vi upp oss i flera grupper. En grupp gick ut för att leta upp en McDonalds, en var kvar på stationen och åt dansk hamburgare medan resten gick till DSB restauranten och åt där. Jan fick sitt smørrebrød, Dyrlegens natmad, två tog "dagensret" och den siste, minns ej! Alla nöjda med maten.

Efter lunchen återsamlades vi i väntsalen. Den fortsatta resan till Fredericia skulle enligt planen ske med ett IC prøvetog. När tåget anlände bestod det av Mz+2 B + 5 vagnars IC tog byggt 81/82. Vi steg ombord och fann att det var gott om resenärer på tåget. Fann till sist platser i sistavagnen. Tåget gick tyst och mjukt. Bekväma sittplatser i 4-grupper med bord. Bra fönsteranpassning. Vid varje sittplats fanns en liten högtalare samt kanalväljare och volymkontroll. En rolig detalj var den digitala hastighetsmätare som satt på gavelväggen. Tidvis var tåget uppe i mer än 140 km/tim. Togkiosk fanns i en av vagnarna.

I Fredericia bytte vi raskt till tåget mot Århus. Det blev resans hittills längsta delsträcka utan byte, hela 1.20 tim på samma tåg. Under resan till Århus besöktes togkiosken där øl, appelsinvand och annan förtäring inköptes. Efter framkomsten sattes bagage i box och vissa deltagare, Jan, Nisse, Per, Peter och Fredrik att åka ner till Odder och åter. Trevlig privatbana med tät trafik, vi mötte tre tåg på vägen till Odder. Lynetter i alla tåg, Ym+Ys. Sittplatserna var ordnade i 4-grupper och var ganska bekväma.

Under uppehållet i Odder gick Nisse, Fredrik och Peter till lokstallet där de upptäckte en fd SJ Y6 som stod värmekopplad. Vidare fanns det ett par

ånglok och en diesel. Vidare hanns det med en promenad ute på stan. Återfärd med en annan lynett, Ym+Ys.

Efter ankomst till Århus och återförening med Göran, Anders och Kent, vilka stannat i Århus, åkte vi buss ut till UH. Här fick vi två bra rum att husera i. Även här övergav oss Kent för egna förlustelser med släkt. Vi andra fick en snabb långpromenad till Österport station varifrån vi tänkte åka tåg in till centrum. På grund av en liten felorientering i början blev vi lite sena och missade tåget med 2 min. Fortsatte till fots in mot centrum. Gick längs trivsamma gator med roliga hus. Spanade efter ett matställe och gick in på The Royal Oak, en pub med hyfsad matsedal och priser. Alla kalasade på biff och øl utom Jan som hade magknip och nöjde sig med skinkomelette och lys pils. Denna var dessvärre lite mer lys än Jan tänkt sig, NAB øl med 0.05 % alkohol! Drickbart men inte mer. Övriga deltagare var dock helt tillfreds med förtäringen och vi satt länge och väl och avnjöt håvorna. Till sist bröt vi upp och tog en liten rundvandring i centrum. Bussen till UH missades med 1 min så vi fick en lång promenad "hemåt" innan nästa buss kom i kapp. Passerade en del gator med välbesatta kafeer och pubar, längre ut blev det stillsammare omgivningar. Efter återkomsten till UH fann vi att Kent återkommit från sina äventyr.

2/5 tisdag. Upp 7.15 frukost och sen med 8.20 bussen till stationen. Avresa mot Fredrikshavn kl 9.00. Innan vårt tåg ankom såg vi lyntoget från Fredrikshavn anlända, två kopplade MA sätt. IC tåget vi åkte med drogs av Mz 1436 och hade 5 vagnar. Lugn resa upp till Fredrikshavn. Mötte ett par IC tåg men såg inga godståg. Efter Ålborg blev linjen enkelspårig och hade sämre spårläge. Tåget gick illa, slängde i sidled en hel del.

Efter ankomsten till Fredrikshavn gick vi direkt till färjeterminalen. Intill denna låg en del affärer och några passade på att göra några sista inköp inför återresan. Sen gick vi ombord på färjan, Stena Jutlandica. Ställde in bagaget i garderoben och gick sen till matsalen där ett reserverat bord väntade. Tre åt smörgåsbord, resten à la carte. God mat och bra betjäning, lite folk ombord på denna turen. Sen i omgångar till tax-free shopen. Sortimentet rikhaltigt och acceptabla priser. Av infarten till Göteborg såg vi inte mycket på av det disiga vädret.

Efter ankomsten blev det det vanliga köandet för att komma av färjan. Tullen passerades utan att någon åkte dit. Spårvagn linje 3 till Centralen. Innan avresa mot respektive hemorter tog Göran och räknade ut var och ens skuld till Göran/Per. Se hade ordnat med DKR och andra utgifter under resan. Därefter blev det dags gå på respektive tåg och åka hem. Återkomst till Karlstad 21.20, nästan exakt 4 dygn efter utresan.

Sammanfattningsvis får man karaktärisera resan som fullt i klass med de tidigare. I Danmark gynnades vi av bra väder i 2½ dag. Resplanen fungerade med bara ett par mindre avvikelser. UH'erne var av lite växlande standard.

Några höjdpunkter: Kiosken i Rørvig, Mo26, den gamla DSB Mo vagn som passe-

TIMMERTÅGET

rade i Slagelse, MA lyntogets passage genom Slagelse, Zoo, bokskogen vid Århus UH, The Royal Oak mycket annat inte att förglömma.

Planeringen för nästa års resa kommer att inriktas på ännu en danmarksrundtur, denna gång lite längre söderut. Kolla Timmertåget i början av 1990!



Glada uppsyner på ungdomshärbirget i den Kongl Huvudstaden Köpenhamn.



Ett MZ-lok vid plattform i Slagelse

SVANTES SPÅRKRYSS

var tydligen en svår tävling, eftersom endast två svar inkom, båda korrekta. Kanske var det de små hållplatserna Herredalen och Kronan, som gjorde spårkrysset svårlöst.

Under julbordsresan drogs vinnaren Per Krogh, Karlstad, och som god andrapristagare utsågs Göran Sohlberg, Liljedal. Gratulerar!

Rätt lösning:

			B	E	T	E	D			
		S	J	Ö	Ä	Ⓝ	D	A	N	
		L	Ö							
	F		R	S	H	A	G	A	ALT. HORRSJÖN	
R	Ⓣ	T	N	E	R	O	S			
	O	T	T	E	Ⓟ	O	L			
	E	D	S	B	J	Ö	R	K	E	
Ⓢ	I	L	B	O	D	D	A	L		
	H	E	R	R	Ⓝ	D	A	L	E	N
	S	K	O	G	H	A	L	L		
K	Ⓝ	Ⓣ	Ⓝ	A	N					

De inringade bokstäverna ledde fram till OSEBRON.

**Protokoll fört vid Höstmöte
med Karlstads Modelljärn-
vägsklubb den 15/12 1989 i
SJS fritidslokal, Kil.**

Närvarande: Göran Sahlberg, Bengt Frins, Thomas Halvorsson,
David Sahlberg, Jan Olsson, Fredrik Bergman, Per Krogh,
Göran Beckström, Dan Carlsson, Urban Lavén, Gunnar Lavén och
Svante Forsæus.

- Öppnande
Ordf. Dan Carlsson hälsade alla mötesdeltagarna välkomna
och förklarade mötet öppnat. § 1.
- Just. män
Till justeringsmän valdes Fredrik Bergman och Thomas
Halvorsson. § 2.
- Röstlängd
Röstlängd uppräktades. Alla närvarande var
röstberättigande. Se närvarolistan i protokollshuvudet. § 3.
- Mötesordf.
Till ordförande för mötet valdes sittande, Dan Carlsson. § 4.
- Mötessekr.
Till sekreterare för mötet valdes sittande, Urban Lavén. § 5.
- Dagordning
Dagordningen godkändes och fastställdes. § 6.
- Ant. styrelse-
ledmöter.
Valberedningen föreslog oförändrat antal styrelseledamöter.
Mötet beslutade i likhet med valberedningens förslag. Det
vill säga 5 st. § 7.

- Ant. styrelse-
suppleanter.
Valberedningen föreslog oförändrat antal styrelsesupple-
anter. Mötet beslutade i likhet med valberedningens förslag.
D v s 3 st. § 8.
- Val av ordf.
Till Ordförande för kommande verksamhetsår valdes:
Dan Carlsson, (Omval). § 9.
- Val av kassör
Till kassör valdes:
Göran Beckström, (Omval). § 10.
- Val av styrelse-
ledamöter
Till övriga styrelseledamöter föreslog valberedningen Urban
Lavén, Göran Sahlberg och Per Krogh. Göran Sahlberg avböjde
omval.
Till val av övriga styrelseledamöter valdes:
Per Krogh (Omval)
Urban Lavén (Omval)
Thomas Halvorsson (Nyval) § 11.
- Val av styrelse-
suppleanter
Då Thomas Halvorsson tog steget till styrelsen så fattades
en suppleant, Jan Olsson föreslogs. Till styrelsesuppleanter
valdes:
Martin Forsæus (Omval)
Bengt Frins (Omval)
Jan Olsson (Nyval) § 12.
- Sektionsled.
Frågan om val av sektionstledningar bordläggs till § 17. § 13.
- Val av valbered-
ning.
Från mötet föreslogs omval på valberedningen. Svante
Forsæus avböjde omval med motiveringen att både han och Bo
Carlsson har söner i styrelsen och är därför att betrakta
som jäviga. Mötet höll med och till valberedning valdes
följande:
Willy Andersson (Omval)
Gunnar Andersson (Nyval) § 14.

§ 18 Protokoll ändras till § 14 Protokoll med följande textändring: Vid föreningsmöte och styrelsesammanträde förs...

Anledningen till dessa stadgändringsförslag är att de sektioner som valdes vid förra höstmötet inte har haft någon större funktion. Jobbet har istället skötts genom styrelsen då i princip samma personer där varit invalda. Mötet beslutade att följa styrelsens förslag. Därför faller § 13 på dagordningen. (Val av sektionsledningar).

Per Krogh ville ha en diskussion om hur verksamheten skall ledes i framtiden och vilka personer som skall ha ansvar för för de olika uppgifterna som krävs för att driva föreningen. Denna diskussion hänsköts till efter mötet samt att den skall tas upp på nästa styrelsemöte.

§ 18.

Motioner

En medlemsmotion hade kommit till mötet. Motionen, undertecknad Anders Håkansson, uttryckte en önskan att mötet skulle besluta att införa medlemskort i föreningen. Mötet beslutade att bifalla motionen. U Lavén tar fram förslag och föreslår på nästa styrelsemöte.

§ 19.

Avslutning

Då inget mer fanns att behandla avslutades mötet och alla såg fram mot påföljande dags jubileumsresa till Laxå ToR.

Dag som ovan:

Urban Lavén
Urban Lavén
Sekr.

..... Dan Carlsson
Ordf.

..... Thomas Halvorsson
Just, man.

..... Fredrik Bergman
Just, man.

Anders Håkansson (Nyval)

§ 15.

Till revisor valdes Gunnar Andersson (Omval)
Till revisorsuppleant valdes Gunnar Lillenberg (Omval)

§ 16.

Årsavgift
Årsavgiften beslutades att vara oförändrad, 100 kr. Likaså beslutades oförändrad avgift för ungdom, 50 kr fram till 16 år fyllda.

Goran Beckström föreslog en ny medlemsavgift för familjemedlemmar på 50 kr. Familjemedlem innebär fullvärdig medlem men utan medlemstidningen Timmertåget. Mötet beslutade enligt G Beckströms förslag.

§ 17.

Årenden som styrelsen hänskjutit till mötet.
På denna punkt föreligger följande förslag, från styrelsen, på ändringar stadgarna:
Med ... före/efter texten menas att det finns mer text i paragrafen, men att den föreslås oförändrad.

§ 3 Sektioner - Utgår
§ 4 Medlemskap ändras till § 3 med följande ny text: ...
Ansökan om medlemskap görs genom inbetalning av fastställd Årsavgift eller genom skriftlig ansökan till styrelsen.
Styrelsen beslutar om medlemskap vid nästa styrelsesammanträde, dock senast före nästa föreningsmöte.
Medlemskap är giltigt först då det kommit till kassörens kannedom att medlemsavgift erlagts.
§ 7 Medlemsmöte ändras till § 6 Föreningsmöte med följande ny text: Högsta beslutande organ i KMJ är föreningsmötet. Ordi-narie möte hålls två gånger per år. Vårmetet ... (paragra-ferna 7-8 slås samman till en paragraf)
§ 9 Sektionsmöte - Utgår.

§ 10 Extra föreningsmöte ändras till § 7 Extra föreningsmöte med följande ny text: Om styrelsen eller...
§ 13 Motioner ändras till § 10 Motioner med följande ny text: ... senast 10 dagar före mötet. Avser motionen stadgändring ska den dock inkomma senast 30 dagar före mötet.

§ 14 Dagordning ändras till § 11 Dagordning.
§ 18 Val av sektionsledningar - Utgår.
§ 16 Sektionsledning - Utgår.
§ 17 Sammanträden ändras till § 13 Sammanträden. I denna paragraf utgår sista stycket som börjar med: ... Vad som sagts...

KULTURTÅGET

VAD ÄR IGENTLIGEN VACKERT ????????

Ja vad är egentligen vackert. Det kan du få reda på om du besöker SJ:s och Riksutställningars tåg, som besöker Värmland nästa säsong närmare bestämt till våren veckor 10, 11, 12.

Utställningen är som ett litet museum. Föremålen har valts ut för att berätta om skönheten. De finns här för att väcka din glädje, din nyfikenhet, minnen. Och frågor. Frågor hos dig om vad du tycker är vackert. Om vackert är viktigt. Om var det vackra finns. Om varför något är vackert. Finns det vackra för att det fula finns.

Du kommer in i sju olika rum. Den första vagnen handlar om människans skönhet. Den andra vagnen om tingen.

Människans skönhet är förgänglig. Dödens mörker faller över rummet. Varar tingens skönhet i evighet?

Har kvinnan ett särskilt sinne för skönhet? Har mannen ett annat? Olika och ändå lika som sol och måne?

I andra vagnen pyntar kvinnan bland blommor. Hon vårdar och omgärdar. Hon är den väntande bruden.

Vill du veta mer kom isåfall och besök utställningståget då det kommer till Värmland.

Jag kan lova er att ni kommer att ha många synpunkter och frågor när ni besökt utställningen. Jag har varit med om fyra veckor och jag vet fortfarande inte vad som är vackrare än fult eller tvärt om. Jag tycker tex att Samanta Fox är vackrare än Karin Söder. eller...?

En sak vet jag och det är att tåg är vackrare än bil eller hur?

VAD BESTÅR UTSTÄLLNINGSTÅGET AV ?

Tåget består av ett lok och fem ombyggda personvagnar.

LOK: Rapidlok 993, det sista kvarvarande i tjänst av loktypen, byggd i tio exemplar i början av 60-talet.

VAGN 1; Fd resgodsvagn F4 25739 byggd av ASJ i Arlöv 1932. Vagnen hade tidigare två stora lastutrymmen med mellanliggande tjänstekupé. Vagnen är fullständigt ombyggd inuti, med nya golv och väggar.

VAGN 2: Byggd som postvagn nr 4422 byggd av ASJ i Arlöv 1951, senare ombyggd till tidningstransportvagn. Vagnen hade tidigare kupéer och dörrar på långsidorna, allt sådant är borttaget. Nytt golv och nya väggar.

VAGN 3: Fd sittvagn B11 1501, från början en träkarossvagn byggd av Kockums i Malmö 1906. På 30-talet fick vagnen nuvarande stålkaross.

Samtliga vagnar har fått nytt värme-system med fläcktventilation. Ny belysning och ett larmsystem är installerat

VAGN 4: Fd sovvagn WL 11 2959 byggd år 1934. Vagnen har fyra kupéer med sammanlagt 8 bäddar. I en kupé är en dusch och vakumtoalett installerad. I andra ändan av vagnen finns dagrum med TV och ett pentry där tågets all personal kan laga sin mat.

VAGN 5: Fd postvagn DF21 3918 byggd av Kalmar Verkstad 1947. Vagnen har ett 380 volts 3 fas kraftaggregat med en effekt på 150 KVA ombord. Vagnen kan försörja hela tåget med all ström som behövs och drivmedelsförrådet på 4000 varar i över en vecka. Vagnen är också förrådsvagn och har en liten verkstad.

De första fyra vagnarna är ombyggda av Kalmar-Nohab i Trollhättan, Generatorvagnen är ombyggd av SJ:s verkstad i Östersund.

Vagnarnas hastighet är 130Km/h.

VAR FINNS UTSTÄLLNINGSTÅGET DÅ ??

Vecka 2 Tierp (Sten)
 Vecka 3 Heby (Mats)
 Vecka 4 Norberg (Erik)
 Vecka 5 Gnesta (Tommy)
 Vecka 6 Vagnhärad (Erik)
 Vecka 7 Knivsta (Mats)
 Vecka 8 Skinnskatteberg (Anders)
 Vecka 9 Lindesberg (Jonny)
 Vecka 10 **Torsby** (Anders)
 Vecka 11 **Sävsjö** (Göran)
 Vecka 12 **Kil** (Tommy)
 Vecka 13 Herrljunga (Jonny)
 Vecka 14 Bollebygd (Tommy)
 Vecka 15 Påsklov (Tommy)
 Vecka 16 Viskafors (Jonny)
 Vecka 17 Lerum (Anders)
 Vecka 18 Stängt (Erik.Anders)
 Vecka 19 Nynäshamn (Erik)
 Vecka 20 Vansbro (Göran)
 Vecka 21 Falun (Sten)
 Vecka 22 **Åmål** (Sten)

VILKA ÄR VAGNSKÖTARNA DÅ ??????????.

Vagnskötarna är tillantal 7 stycken och en vagnmästare. Vagnmästersjälv är Morrgan Claesson och vagnskötarna är: Sten Holm Borlänge
 Mats Holmgren Vännäs
 Jonny Hallgren Stockholm
 Erik Jervill Malmö
 Anders Henriksson Malmö
 Tommy bergqvist Göteborg
 Göran Sohlberg Kil.

NÄR OCH HUR FLYTTAS TÅGET DÅ ??

Utställningståget flyttas på måndagar och tisdagar mellan orterna. Utställningen är öppen för allmänhet från onsdag till söndag. Då befinner sig vagnskötaren ombord på tåget som vaktmästare och hjälper till ombord. En av dagarna åker vagnskötaren till sin nästa ort och rekkognoserar för att då kolla hur tåget bäst skall stå, han ser även till att det kommer ström på plats. sedan kontaktar vagnskötaren tågledningen och gör upp en lämplig tidtabell. Skulle något inträffa medan vagnskötaren är borta har han en personsökare och kan då ringa och fråga vad det är.

VAD HÄNDER EFTER VECKA 22 DÅ ?????

På måndagen vecka 23 anländer ytterligare ett rapidlok till Åmål. Det är BJ:s Lok som kommer med sovvagnar och restaurangvag som skall kopplas ihop med kulturtåget, för vidare transport till Stockholm via Bredsjö. Där skall det vara en liten tillställning för alla som varit med om att se till att tåget funnits på plats.

På återseende.

Vagnskötare Sohlberg.

! EFTERLYSNING !

Då redaktionens kamera vid julbordsresan var ur spel, dvs trasig, så blir det inget bildrepotage från denna resa. Emellertid så var vi ju många som tog foton på resan. Ni som har bilder (papperskopior) färg eller s/v sänd dessa till redaktionen så kan vi lova en artikel om resan till nästa nummer. Märk på baksidan fotografens namn och adress för retursändning och vad eller vilka som är på fotot.

Red.

Du 2 349

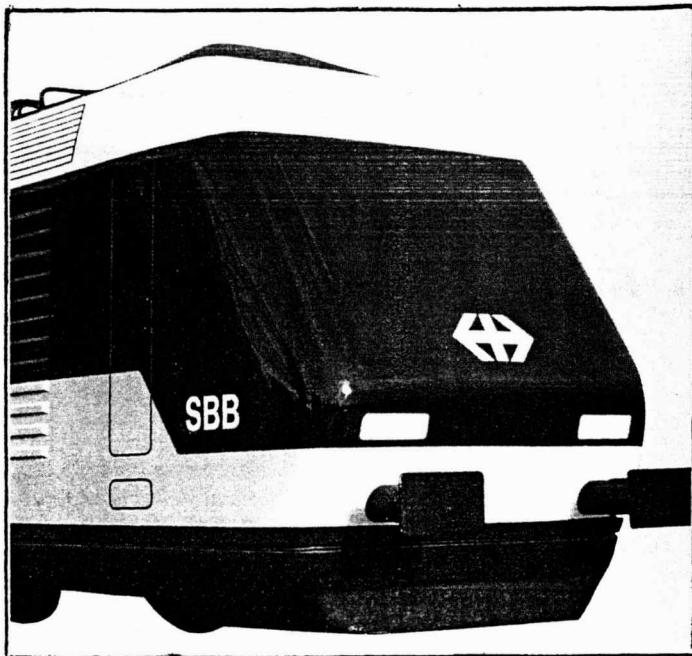
Vid föreningens senaste resa som gick till Norge, för utlåning av våra vagnar till jvg-föreningen Solør-Odal till deras årsmötesresa, gick strömavtagaren sönder på vår Du2. Detta skedde på Kongsvigers station. Det var en bärtråd i kontaktledningen som hade släppt och traslade in sig i strömavtagaren. Skadan blev lyckligtvis inte värre än att den antagligen går att laga med lite nya rör och svets.

NYA LOK

Från ABB Tidning kommer dessa klipp om nya lok.

En andra serie
»Lok 2000»
har beställts

ABB
ASEA BROWN BOVERI



De schweiziska statsjärnvägarna (SBB) har från ABB Schweiz och Schweizerische Lokomotiven- und Maschinenfabrik (SLM) i Winterthur beställt en andra serie av tolv snabba långdistanslok RE 4/4 460. Ordervärdet uppgår till ca 320 miljoner kronor. De 81 ton tunga fyraxliga växelströmsloken matas med 15 kV/16 2/3 Hz enfas och har en installerad traktionseffekt på 4800 kW (kortvarigt 6100 kW). Maximal hastighet är 230 km/h.

Loket benämns »Lok 2000» därför att det utgör kärnan i den rullande material som ingår i konceptet »Tåg + Buss 2000». Med sina utmärkta dragkrafts-/hastighetsegenskaper lämpar sig loket utmärkt för de passagerar- och godståg som trafikerar dagens och morgondagens transalpina järnvägar, inklusive sådana tåg som transporterar hela lastbilar.

Bland intressanta tekniska egenskaper kan nämnas statiska omriktare med GTO-tyristorer, mikrodatorstyrning med feldiagnos och en konstruktion av fordonskorg och boggier som tillåter mycket höga hastigheter såväl på raksträckor som i kurvor och som inte kräver mycket underhåll. ABB levererar ett lok per månad från och med december 1991.

Den första lokserien beställdes i januari 1988 och är för närvarande under tillverkning i ABBs och SLMs verkstäder. Leveranserna av denna serie påbörjas under hösten 1990. Övertagandet föregås av ett omfattande testkörningsprogram.

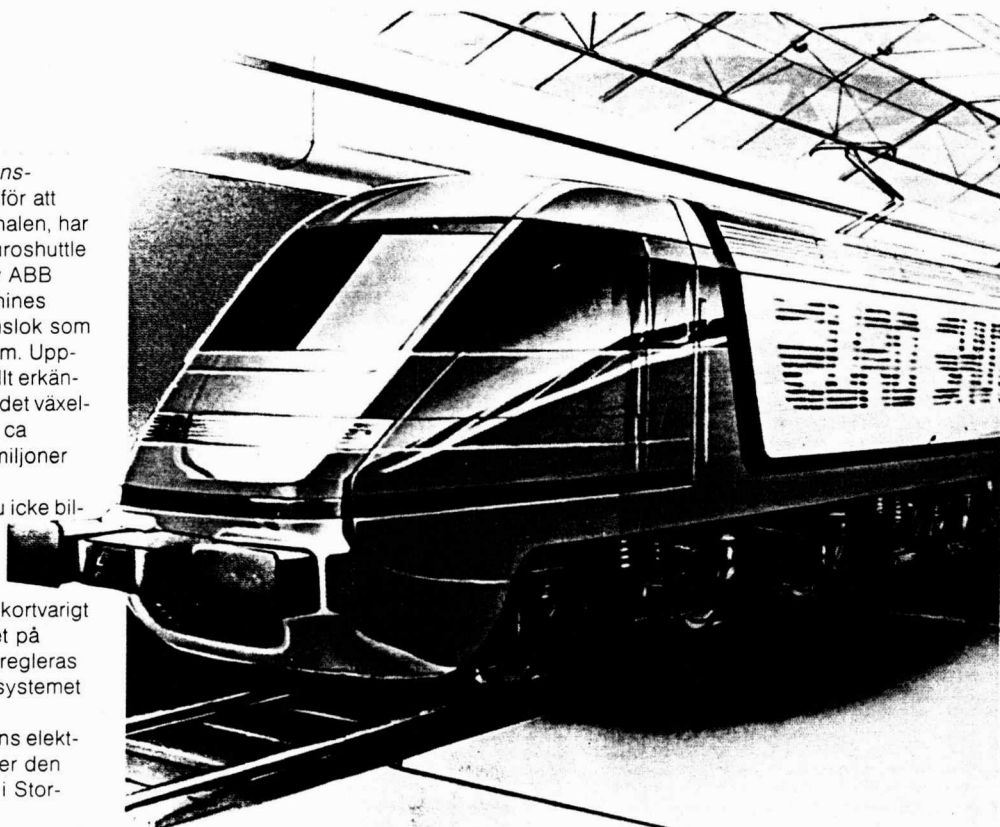
ABB levererar 40 lok till kanaltunneln

Det engelsk-franska konsortiet *Transmanche-Link (TML)*, som bildades för att bygga tunneln under Engelska Kanalen, har beställt över 40 lok från brittiska »Euroshuttle Consortium» (ESC), som består av ABB Schweiz och Brush Electrical Machines (BEM). Det är sexaxliga växelströmslok som matas med 25 kV/50 Hz enfas ström. Uppdraget kan ses som ett internationellt erkännande av ABBs kunskaper på området växelströmsdrift. Ordervärdet uppgår till ca 800 miljoner kronor, varav ca 320 miljoner faller på ABB.

Loken skall användas av det ännu icke bildade »Eurotunnel»-konsortiet för att transportera biltåg mellan Frankrike och England. Varje lok har en traktionseffekt på 5600 kW (kortvarigt 7000 kW) och en maximal hastighet på 160 km/h. Drivsystemen styrs och regleras av det datorbaserade traktionsstyrsystemet MICAS®.

ABB Schweiz är ansvarig för lokens elektriska utrustning, medan BEM bygger den mekaniska delen. Loken monteras i Storbritannien.

Det första loket skall enligt planerna tas i drift under den andra hälften av 1991. Kanaltunneln skall tas i trafik sommaren 1993.



★KALENDERN★

Varje ONSDAG kl 18.30 är det byggnation på modelljärnvägen. Vissa Onsdagar småkörning, se nedan.

- Lördag 3 Feb. Arbetsdag Deje.
 Lördag 17 Feb. Styrelsemöte + trivselkväll hos Jan Olsson.
 Söndag 18 Feb. Storkörning.
 Onsdag 21 Feb. Småkörning
 Lördag 24 Feb. Arbetsdag Deje.
 Lördag 10 Mar. Styrelsemöte + trivselkväll hos Per Krogh.
 Söndag 11 Mar. Storkörning.
 Lördag 17 Mar. Arbetsdag Deje.
 Onsdag 21 Mar. Småkörning.
 Lördag 7 Apr. Arbetsdag Deje + styrelsemöte + trivselkväll. Ännu ej bestämt var.
 Söndag 8 Apr. Storkörning.

Med småkörning menas att vi kör improviserat utan tidtabell och med vilka modeller som helst.

Med storkörning menas att vi kör efter en tidtabell och med svenska modeller.

Med trivselkväll menas att vi samlas hos en medlem och pratar tåg, diggar tåg på dia eller video samt äter gott. Obligatorisk föränmälning till värden.

Dags för medlemsavgiften

På höstmötet beslutades om följande medlemsavgifter:

- 100 kr
 50 kr för ungdom född 1974 eller senare
 50 kr för medlem som bor på samma adress som fullbetalande medlem men inte behöver eget ex av TIMMERTAGET (familjemedlem)

Postgiro 96 97 08-7

Glöm inte att skicka in ditt frivilliga bidrag. Ange gärna på talongen vad Du tycker att vi skall använda Ditt bidrag till.

ARBETSDAGAR I DEJE !

Följande dagar hälsas alla hjärtligt välkomna att arbeta på våra vagnar på bruket i Deje.

3 feb, 24 Feb, 17 Mar, 7 Apr, 28 Apr.

Plocka fram almanackan och notera. Innan ni kommer, tag gärna kontakt med Martin Forsæus på tel 0550-12261.

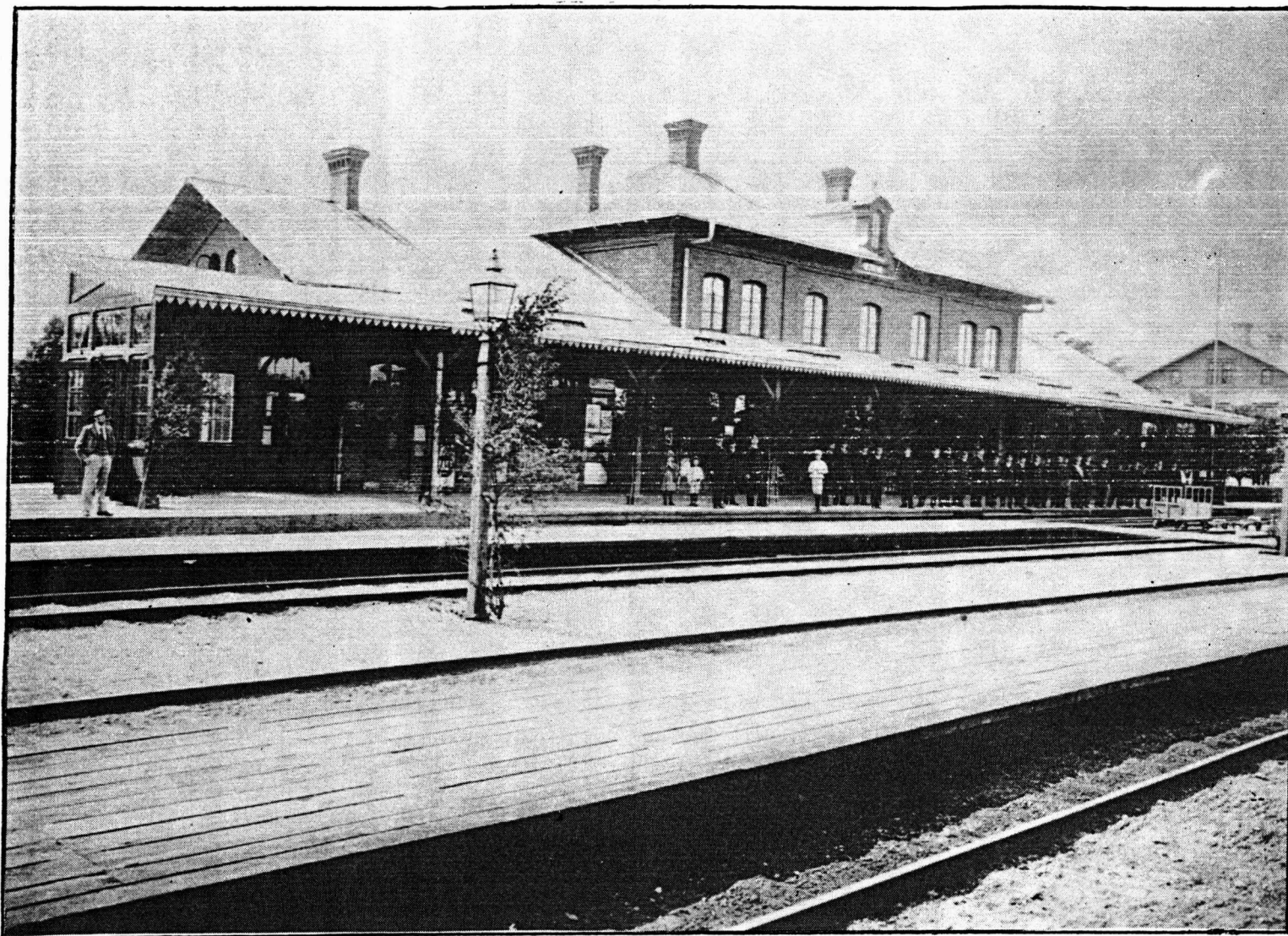
Vagnen som försvann !

I nummer 30 i fjol av TIMMERTAGET så berättade vi om BC 4237. Den sovvagn som vi köpte och som var den första stålvagn som Bergslagernas Järnvägar beställde. Denna vagn skulle utöka klubbens sovvagnskapacitet med många platser. När vi köpte den så stod vagnen i Norrland men försvann på vägen ner till Deje. När den väl hittades så fanns den i Tillberga, helt sönderslagen och vandaliserad. Vi har fått tillbaka pengarna från SJ. Nu får vi jaga vidare efter ny vagn.

Vårresa till Danmark 1990 !

I de två senaste numren av TIMMERTAGET har ni läst Jan Olssons reserepotage från KMJ:s resa i Danmark.

Även denna vår kommer en resa i klubbens regi att anordnas. Resan denna vår, kommer även den att gå till Danmark, till de södra delarna. Även ett besök i Tyskland skall hinnas med. Preliminärt ligger resan 27 April - 1 Maj. Researrangör är som vanligt Göran Bäckström. I nästa nummer kommer en utförligare beskrivning över denna resa. Men plocka fram almanackan redan nu och pricka in datumen. Alla medlemmar som känner för detta är välkomna att följa med.



Nuvarande stationshuset i Kil byggdes åren 1875-76, samtidigt uppfördes lokalgodsmagasinet. Detta foto är taget innan år 1917 då övervåningen byggdes till med två lägenheter. Möjligen är det midsommar då stationen är lövad. Till höger i bild syns Järnvägshotellet som totalförstördes vid en brand 22 januari 1971.

Foto: Kils Järnvägstations samling.

Några år vid Kils station.

1871	Kil Nedre byggs.	1907	Kil Nedre rivs.
1875	Nuvarande station påbörjas. Klart 1876.	1907	Utökades lokstallet
1879	BJ uppförde lokstall	1907	Omlastningsmagasinet börjar uppföras och stod klart 1908.
1890	Kils bangård 7 spår.	1912	Kils bangård 17 spår.
1891	" " 8 "	1912	Byggdes de nuvarande platt- formarna. Därvid omlades och kröktes spår 3 och 4 samtidigt som ett spår togs bort. Före 1912 utgjordes plattformarna av grus- och träplattformar.
1892	" " 9 "	1913	Omlastningsmagasinet tillbyggs.
1897	Tillbyggdes lokalgodsmagasinet.	1917	Två lägenheter om 3 rum och kök tillbyggs på andra våningen på stationshuset.
1902	Bangårdsbelysningen byts ut från fotogenlampor till elektrisk belysning.	1930	Centralvärme i stationen in- stallerades.
1904	Vattentorn byggs. Förut gick SJ-loken till Kil Nedre för vattentagning. BJ-loken tog vatten i Deje eller Edsvalla.	1935	WC-anläggning i hela stationen.
1904	Kils bangård 13 spår.		
1904	SJ lokstall byggdes.		
1906	Inlades spårförbindelse mellan Kils bangård och Fryksta och i		

Forts i nästa nummer.

VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!

Då var det dax igen för en ny och spännande säsong. När detta läses så har vi gjort ett arrangemang. Vi har varit till Kongsvinger och kört för Solør/Odal en resa till Karlstad och åter. Det var en trevlig resa. Tåget bestod av en Norsk diesel Di3, det var en trevlig upplevelse att få framföra. Vi hade RS3 och A5 med tillsammans med två norska vagnar B3 och BF. Själva resan gick bra men när vi skulle åka hem rev vi ned strömavtagaren. Kontentan av hela resan blev att vi skall komma tillbaka den 20-22 april, då NJK har årsmöte mer om detta i nästa nummer.

Nästa arrangemang är Grythytteprojektet, eventuellt kommer det att flyttas en månad framåt.

När det gäller Molkoms marknad har vi inte hört något. Styrelsen skall ta ett beslut på hur mycket vi skall köra i sommar, det finns ju lite att göra på våra vagnar, så vi får ett fint tåg nästa sommar.

Upplysningsvis så kan vi meddela att det inte blir något steam-90 i Kongsvinger i sommar. dom har lite problem med själva organisationen men vi får hoppas att dom kommer igen.

När det gäller samarbete med norge så tror jag att det är en ny marknad för oss. Det är ju alltid roligt att få komma på nya spår eller hur??

Det blev ett kort avsnitt denna gång, men jag lovar att det skall bli längre nästa gång. Ha en trevlig vår.

Reseavdelningen

AB 6 4166 blir barvagn.

På senaste styrelsemötet beslutades att vår personvagn AB 6 4166 skall byggas om till en barvagn. Det enda som kommer att behållas i ursprungligt skick är de två 1:a klass kupéerna. Resten av vagnen kommer att få en genomgripande ombyggnad. Det är tänkt att det skall bli sköna soffgupper och fotöljor att njuta i... och så en bardisk, så klart. Med andra ord - en "clubvagn". Vi får mer och mer charterresor och då vill vi erbjuda ett alternativ att "relaxa" i. För att inte tala om vad trevligt vi själva kan ha vid våra egna resor.

Arbetet kommer att dra igång så fort som möjligt. Vilka dagar som ombyggnaden sker kan ni läsa under rubriken "Arbetsdagar i Deje" på sidan 13.

Det är så sagt att de som är med och bygger om har beslutanderätten på sin sida vad gäller utförande och interiör. Så välkommen till Deje för vi behöver hjälp.

INBROTT !

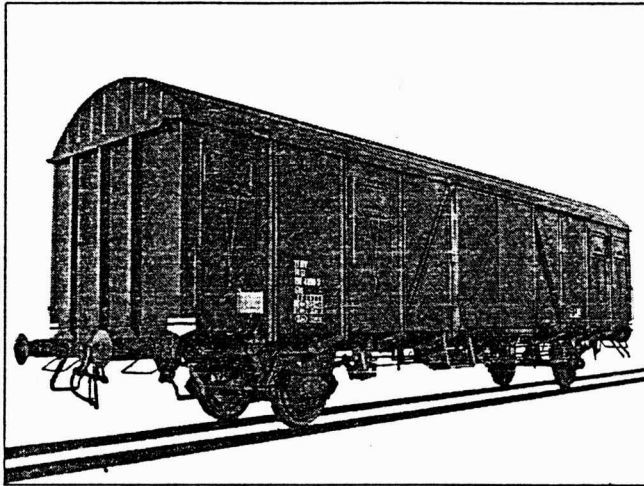
I modelljärnvägslokalen hade vi i December ett inbrott. Det är tredje gången vi har haft påhållning. Konstigt nog så har ingenting tagits vi något tillfälle. Vi får vara tacksamma att det inte är våra modeller de är ute efter som har ett stort värde. Vår lokal är s a s "inkörsporten" till övriga delar av huset med sitt läge i bottenvåningen. Denna gång så förstördes ett antal verktyg, dörrkarm och hänglås när man forserade sig in i tågmagasinet. Förövarna tog sig in via en liten skrubbe som har en dörr direkt ut.

Ritningsbilagan.

Litt Gbs.

Nu har vi i ritningsbilagan avverkat alla våra personvagnar i föreningen. Vi har även ett antal godsvagnar som används till lager, kontor, kollager mm. Utav den vagn, vi här presenterar på sista sidan, har vi två stycken. Numrena är:
1501508-9 byggd år 1963 och
1502805-9 byggd år 1964.
Bägge vagnarna är byggda av ASJF (AB Svenska Järnvägsverkstäderna Falun)

• Gbs (Gre) Sluten vagn



Lastgränser i ton:

	A	B	C
90	18.0t	22.0t	26.0t
S	18.0t	22.0t	

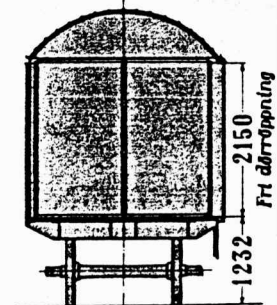
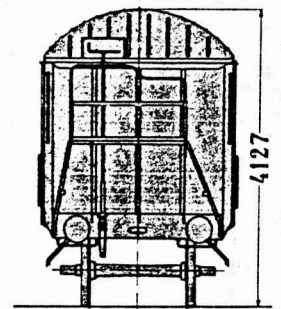
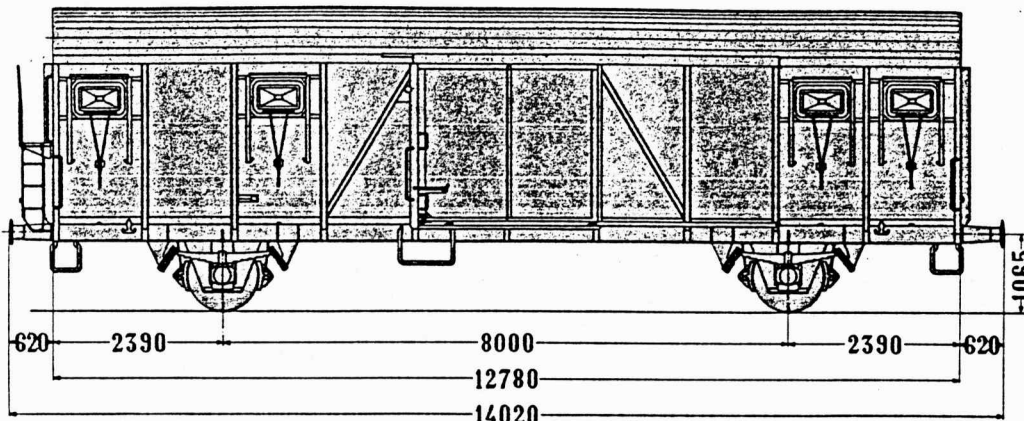
eller

	A	B	C
90	19.0t	23.0t	27.0t
S	19.0t	23.0t	

Vagnen är av internationell standard och passar för allt slags gods som fordrar ett fullgott skydd mot väta etc. Fyra ventilationsluckor på varje långsida. Väggar och gavlar av träfiberplattor. För upphängning av t ex sladdlampor finns krokar uppsatta i vagnarna. I vissa vagnar finns fästen (öglor) för godsförstängning.

Lastrummets längd	12,71 m
bredd	2,65 m
golvyta	33,80 m ²
Rymd till taket	89,00 m ³
till sidoväggarnas överkant	74,00 m ³
Sidoväggshöjd	2,20 m
Takhöjd	2,80 m
Dörröppningens bredd	2,50 m
höjd	2,15 m
Största tillåtna hjultryck för fordon på vagn-golv	2,2 ton

Egenvikt 12,5—14,0 ton
Högsta lastkapacitet (lastgräns) 27,0 ton



2500
Fri dörröppning