

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 13 Nummer 34/35

Mars/Maj 1990



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD • MALMÄ JÄRNVÄG

TIMMERTAGET

TIMMERTAGET 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

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

OMSLAGSBILDEN:

Minns sommarens fröjder! Denna bild togs i Munkedal när vi var på väg hem från vår mini-semester i Strömstad ifjol.

Foto: U Lavén.

Sen igen!

Det här börjar likna tidningen "Järnvägar". Det blir senare och senare. Men ett öde så hårt som den tidningen skall vi väl inte behöva gå till mötes. I dag är den nedlagd.

Ambitionen att komma ut med sex nr/år kvarstår dock. Detta nummer blir ett dubbelnummer. Redaktionen behöver respittid inför nästa nummer som förhoppningsvis skall komma i tid i Juli.

I detta nummer går vi in på Värmlands och Kils järnvägshistoria. Ett datum för föreningens årligt återkommande utlandsresa har bestämts. Vill ni dra ut svängarna nedåt europa så finns ett upprop om detta.

Det tål att påminnas att bidrag till tidningen mottages tacksamt.

Redaktören.

Innehåll:

Styrelsen informerar.....	sid 3
Notat från avdelningarna.....	sid 4
Järnvägshistoria i Kil och Värmland.....	sid 5
Nödprop från Göran Bäckström.....	sid 11
Protokoll Värmötet.....	sid 12
Notiser.....	sid 13
Siktat mot stjärnorna.....	sid 14
Resa till Danmark och Schleswig-Holstein.....	sid 15
Resa till Galicien, Provence och Graubünden.....	sid 15
Bilder från Deje.....	sid 16
Från Jan Olssons bildarkiv.....	sid 17
Värmlandstågs barvagn.....	sid 18
Vårt Värmlandståg rullar vidare.....	sid 19
Ritningsbilagan litt Gsh.....	sid 20



Styrelsen vill önska alla medlemmar en skön och lat sommar.

STYRELSEN INFORMERAR

Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemötena 17 feb, 10 mars och 4 april 1990. Detta är utdrag från protokollen och önskas kompletta protokoll, tag då kontakt med sekreteraren.

Protokoll 17 feb.

AB6 4166 skall ombyggas till barvagn. Ombyggnaden beräknas starta i höst när resesäsongen är över. En hel del planering inför ombyggnationen krävs också.

Beslutades att inköpa balk för reparation av porten till magasinet i Deje. Denna port "skrotades" totalt under en växlingrörelse.

Vi har fått svar från DR (Deutsche Reichbahn) på vår förfrågan om ångloksköp. De lok som finns till salu är av typ 50 och 52. Dessa bjässar är nog för stora för vår verksamhet men vi har skrivit och frågat efter pris, skick och data för loken.

Diskuterades om framtiden i Deje: då risken för att NK1J lägges ned är stor kan det innebära att spåranslutningen till bruket försvinner då kommunen vill komma åt marken i Deje centrum. Det skall forskas vidare om alternativa platser. Två förslag finnes: Skåre och vid omformarstationen i Kil.

Vi har även anmält vårt intresse för lokstallet i Kil om det kommer att bli utrymme över.

Protokoll 10 mars.

Vid förfrågan hos Forshaga kommun ang spåret till Deje bruk så hade man inget konkret svar.

Vi har fått en skrivelse från jvgsmuseum i Gävle ang beredskaps-ångloken. Martin Forsæus har fått i uppdrag att svara på denna.

En ny motor till vårt växellok Zsh 102 har inköpts på skroten i Hallstahammar. Andra fynd blev växellåda, kylare mm.

Inredning till barvagnen har inhandlats i Tillberga. Gunnar Andersson presenterade ett förslag på ombyggnaden.

De köraggregat som inköptes till modelljärnvägen har visat sig att inte

hålla måttet. De lägger av efter några timmars användning. Vi har sänt tillbaka dessa till tillverkaren för ombyggnad till ett hållbarare utförande.

JHRF (Järnvägshistoriska Riksförbundet) vill komma på besök för att studera vår aktivitet och verksamhet. Dan Carlsson svarar på skrivelsen och föreslår 5 maj.

Protokoll 4 april.

Beslutades att inköpa nya hänglås av kraftig modell.

Motorbytet i Zsh 102 pågår och beräknas vara genomfört i påsk.

Vi har haft inbrott i två personvagnar. Lyckligtvis hann tjuvarna inte få med sig allt.

Urban Lavén har kontaktat Lars Yngström och Lars Funke, på SJ gods, i frågan om framtida uppställningsplats för våra fordon. Båda två förordade Skåre. Platsen vid omformarstationen avfärdades av "försvarstekniska" skäl.

Vi kommer att få hem en motordressin typ MDR 127. Den kommer från SSBms i Nässjö.

Vi har fått in ett antal uniformer från lokförarna i Kil. Hur dessa skall fördelas kommer att tas upp senare.

Styrelsen.

NYA MEDLEMMAR

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

Ann-Christine Högberg	Kil
Lars-Gunnar Olsson	Hammarö
Gunnel Bergman	Kil
Carina Brunzell	Karlstad
Torbjörn Rosén	
Henrik Persson	Tenhult
Thomas Forsberg	
Mikael Lundström	

Notat från vagnsavdelningen.

Förutom löpande underhåll har följande arbeten utförts på våra vagnar:

A5 3294: Utvändig tvätt och komplettering av inredningsdetaljer.

AB6 4166: Bytt boggiar.

AB6 4167: Monterat dörrar till 1:a klass och bättringsmålade yttertak.

B8 4221: Målat hela vagnen utvändigt.

BC14 2864: Bytt 4 hjulaxlar och 1 trasig buffert, tätat läckor i vatten-systemet.

FV1 55012: Tvättat utvändigt och målat yttertak. Monterat in tågvarme-aggreat.

RS3 3083: Tillverkat fler hyllor till kylskåpen.

Ibblps 8200307-0: Monterat elsystem (ljus, värme och eluttag) i vagnen för användning som arbetsvagn.

Notat från maskinavdelningen.

Under året har följande arbeten utförts på loken.

Y3 74 (lånat fordon): Hytten målade invändigt och nytt valv har monterats.

E2 909 (lånat fordon): Två nya vevlager har gjutits och skalvts in.

JHRF kommer på besök.

JHRF (Järnvägshistoriska riksförbundet) kommer att besöka oss den 5 maj för att titta på den verksamhet som vi har. Vi kommer att visa upp vår mycket fina modelljärnväg i Karlstad och vårt materiel i fullskalan i Deje och Kil.

Det vore trevligt om så många som möjligt kunde ställa upp så att det riktigt syns att vi är aktiva. Om du är intresserad av detta, tag då kontakt med ordf. Dan Carlsson. Han vet mera om detta.

Notat från fordonsavdelningen.

Tjänstgöringskilometrar för fordon:

Fordon	Km 1989	1989
Du2 349	2464	1936
A5 3294	2010	2222
AB6 4166	2199	2980
AB6 4167	987	1907
B8 4217	1191	2026
B8 4221	1191	1426
BC14 2864	2953	1330
RS3 3083	4865	2394
FV1 55012	3645	-
Ghs 26695	198	-

Lånade fordon:

H3 56	-	579
Y3 74	1145	1454
E2 909	286	-
WLAo 6	-	76
Ro 5	-	708
SV5 25535	707	1370

Zsh 102 klar.

Nu har den nya motorn i vår lokomotor kommit på plats. Vid provkörningen visade det sig att det var betydligt mindre "klös" efter bytet. Endast 45 km/h mot förutvarande 55. Vid närmare granskning kunde det konstateras att, på den gamla motorn var motorvarvsregulatorn ordentligt uppskruvad. Där kanske vi har orsaken till haveriet. Till saken hör att den har gått så hela tiden den varit i klubbens ägo och följaktligen även när den var i SJ:s händer.

"När jag ser ett tåg blir jag som en annan människa och den andra människan måste ju också få se ett tåg"
Karl Magnus Järnvägsfantast (891-1435)

JÄRNVÄGSHISTORIA I KIL OCH VÄRMLAND.

Här följer en liten presentation av främst vad som har hänt i Kil. Bilderna kommer från Kils Järnvägsstations Samling.



Kils järnvägsstation har en lång och krånglig historia, Nuvarande stationshuset är det andra i ordningen och detta foto är taget strax efter elektrifieringen 1937, Byggnaden till vänster är Järnvägshotellet som totalförstördes vid en brand den 22 februari 1972.

I förra numret så spaltade jag upp en massa årtal i Kils järnvägshistoria och lovade en fortsättning i detta nummer. Detta kan synas lite torrt och här kommer en mera fyllig berättelse om Kil som station.

Värmland intar en framstående plats i svensk järnvägshistoria. Värmland är faktiskt de svenska järnvägarnas födelseort. De första banorna var "fall eller forsbanor" och "sjöbanor". Av benämningarna förstås att de hade uppgiften att frakta godset förbi forsarna eller mellan sjöarna. Forsbanor fanns i t ex Forshaga, Munkfors och Hagfors. Bland sjöjärnvägarna kan nämnas Yngs-Daglöse

järnväg som är mest berömt för sitt "lutande plan" på Abborberget strax utanför Filipstad. Detta lutande plan hade en lutning på 1:3,75. Dvs ett fall på 120 fot på en längd av 450 fot. Den som gått uppför banvallen, som är fullt synlig och bevarad, vet att det är brant då pulsen stiger med minst 100 slag per minut. För att få upp de tomma vagnarna fäste man helt enkelt en ställlina i kopplet och gjorde detsamma i de lastade vagnarna som väntade där uppe. Linan lades runt en skiva med bromsanordning, i det sk spelhuset, och så skickade man ner de lastade vagnarna som med sin tyngd drog upp de olastade.

De fyra första banorna som öppnades

för allmän trafik i Sverige var värmländska. I tur och ordning: Fryksta-Klara Elf, Kristinehamn-Sjöändan, Storfors-Lillfors och Nykroppa-Gammalkroppa.

Efter denna utsvävning så återvänder vi till nästan till Kil.

Fryksta-Klara Elf

Först skall vi beröra Fryksta-Klara Elf lite grann eftersom den så tillhör Kil. Denna bana, som var den första i Sverige som öppnades för allmän trafik, började anläggas på våren 1849. Att John Eriksson faktiskt var inblandat på ett hörn kanske inte är känt av så många.

Den 5:e maj 1848 for kapten Norström över till Amerika, som representant för intressenterna i järnvägen, för att diskutera och få råd i järnvägsbyggande av John Eriksson. Norström var även representant för Kristinehamn-Sjöändan. Han fick många värdefulla råd och en viktig fråga som skulle få sitt svar var valet av spårvidd. Eriksson föreslog i det här

fallet en spårvidd på 3 a 3 1/2 fot mot den normala 4 fot 8 1/2 tum.

När Norström kom hem blev det ingen av de uppräknade spårvidderna. Man enades i järnvägsdirektionen om ett medium mellan den normala och den som Eriksson föreslog. Spårvidden bestämdes till 3 fot 8 1/2 tum engelskt = 1093 mm.

Den här banan levde i all välmåga ända tills 1871 när SJ kom fram till Kil och lade ett spår ner till Fryksta. Detta blev dödsstöten. Och nu är vi äntligen framme vid det som det skall handla om, nämligen Kil.

Kil

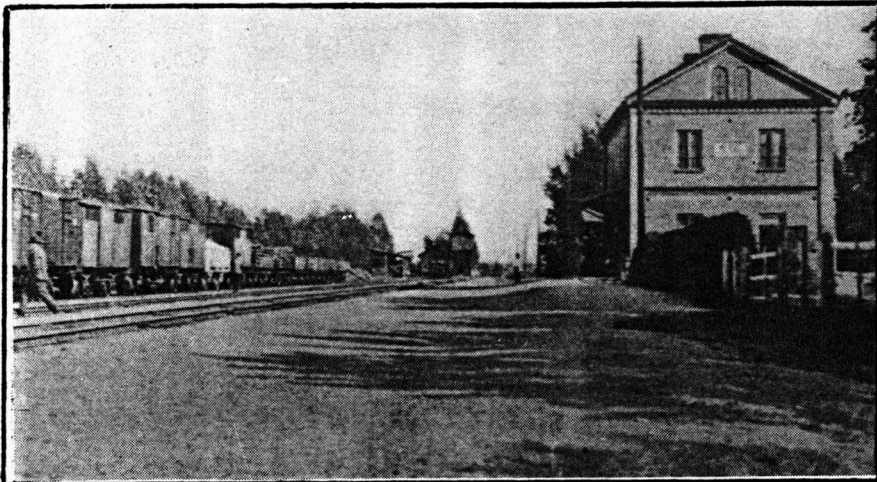
År 1866 hade nordvästra stambanan hunnit fram till Kristinehamn på sin väg från Laxå. 1867 var den klar mellan Charlottenberg och Arvika. Denna del byggdes av norska rallare. Helt klar blev den år 1871 då den "felände länken" mellan Kristinehamn och Arvika stod klar. Samma år byggdes också banan ned till Fryksta.

Kils första station kom att ligga

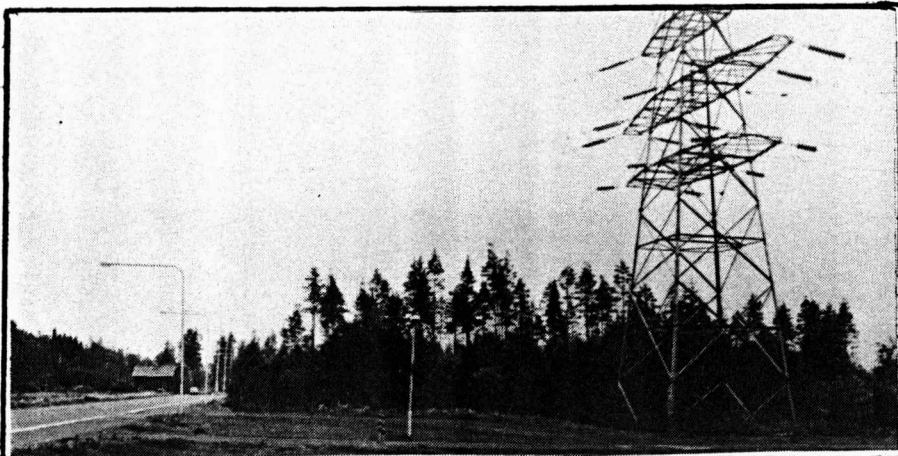
mittemot den plats som dagens omformarstation ligger. Denna station kom efter 1875, då nuvarande stationshus påbörjades, att kallas Kil Nedre. Detta kan synas lustigt eftersom den bevisligen ligger högre. Förklaringen kanske kan ligga i att den var placerad sydöst om den nuvarande.

År 1876 stod det nya stationshuset och lokalgodsmagasinet klart. Samma år invigdes BJ-sträckan Kil-Daglösen-Filipstad.

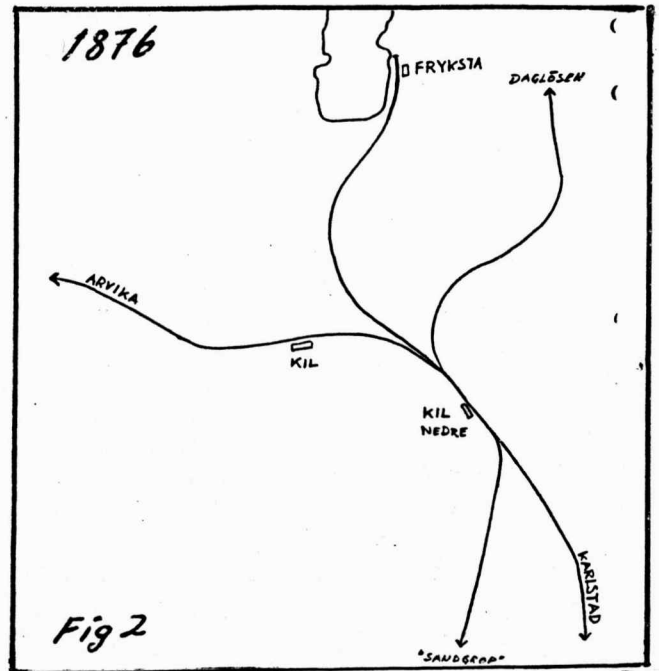
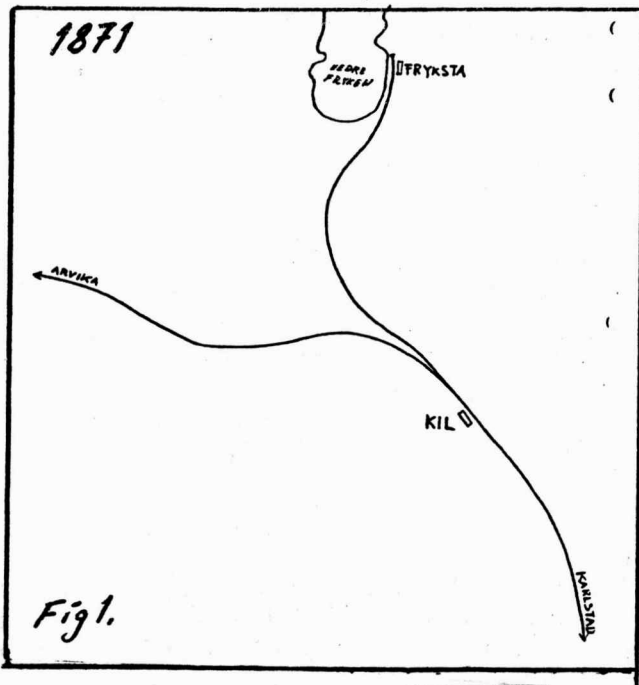
I efterforskningarna har jag dock inget belägg för att BJ drogs till den nya stationen förän 1879 då banan mot Amål invigdes. Med all säkerhet byggdes bandelen in till Kils nya station ganska snart. Enl vissa uppgifter så skulle BJ ifrån Kil dras direkt till Vålberg i en förlängning av "sandgropsbanan" på fig 2. Brukspatronerna i Edsvalla fick dock BJ:s direction på andra tankar och drog banan i den sträckning som den har i dag. Detta var ev uppgjort långt innan och kanske därför byggdes den nya



Den enda bild på Kil Nedre som jag fått fram, Här på ett vykort benäms stationen Nedre Kil, Denna station lär ha varit av samma typ som i Fagerås, I bakgrunden kan man se ett magasin och vattentorn,



Denna bild visar hur det ser ut idag på den plats som Kil Nedre låg,



stationen där den ligger idag.

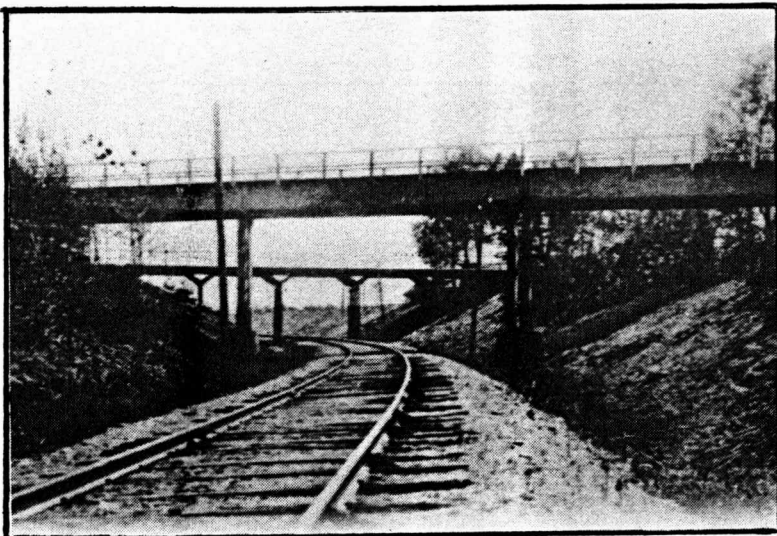
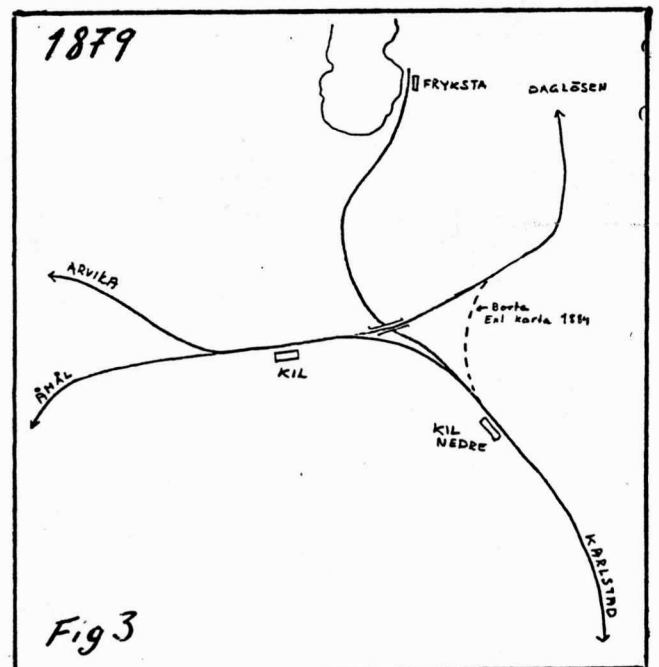
På fig 3 är enl en karta från 1884 "triangelspåret" mellan Kil Nedre och BJ borta. Banvallen efter denna spårdel är fullt synlig och har i dagarna av någon anledning röjts.

1879 byggde BJ lokstall i Kil och det är den "högra" stalden om man står med näsan vänd mot portarna. Samma år uppfördes järnvägshotellet.

Spårantalet ökade hela tiden och år 1890 fanns 7 spår, 1891 8 spår och 1892 9 spår.

1900-talet.

1904 byggde SJ lokstallar (de vänstra) och samma år uppfördes vattentorn. Innan dess tog SJ-loken

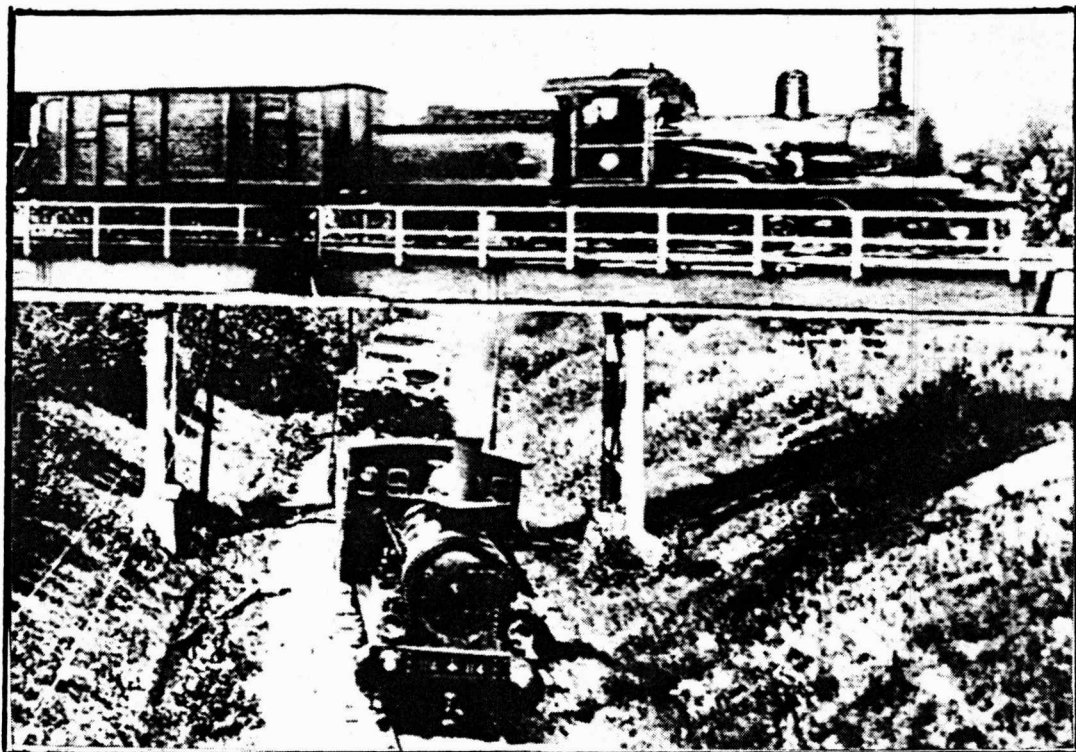


Ännu en mycket intressant bild från svunnen tid. Här står fotografen, på spåret mellan Kil Nedre och Fryksta, vänd söderut. Bron i förgrunden bär spåret mot Deje, Deje vänster ut i Bild. Nästa bro är en landsvägsbro, denna bro finns ännu idag kvar men vid Apertins gård, I bakgrunden syns banvallen mot Kil Nedre och Karlstad,

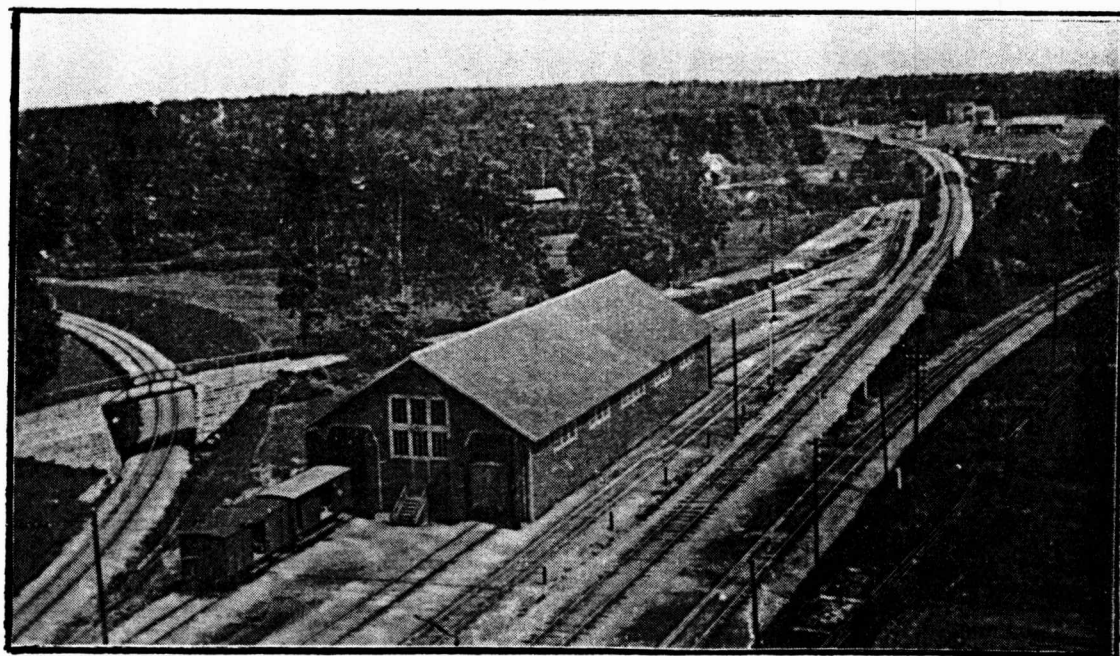
sitt vatten i Kil Nedre och BJ-loken i Deje eller Edsvalla. Detta år fanns på bangården 13 spår.

År 1906 skedde en genomgripande förändring av spårssystemet. (fig 4). Spåret mellan Kil Nedre och Fryksta lades om och leddes in på det nuvarande stationsområdet. I samband med detta nedlades Kil Nedre som station. Stationsbyggnaden ansågs som hälsovådlig då marken var vattensjuk och låg på en mosse. Det revs 1907 och såldes till Carlslunds gård.

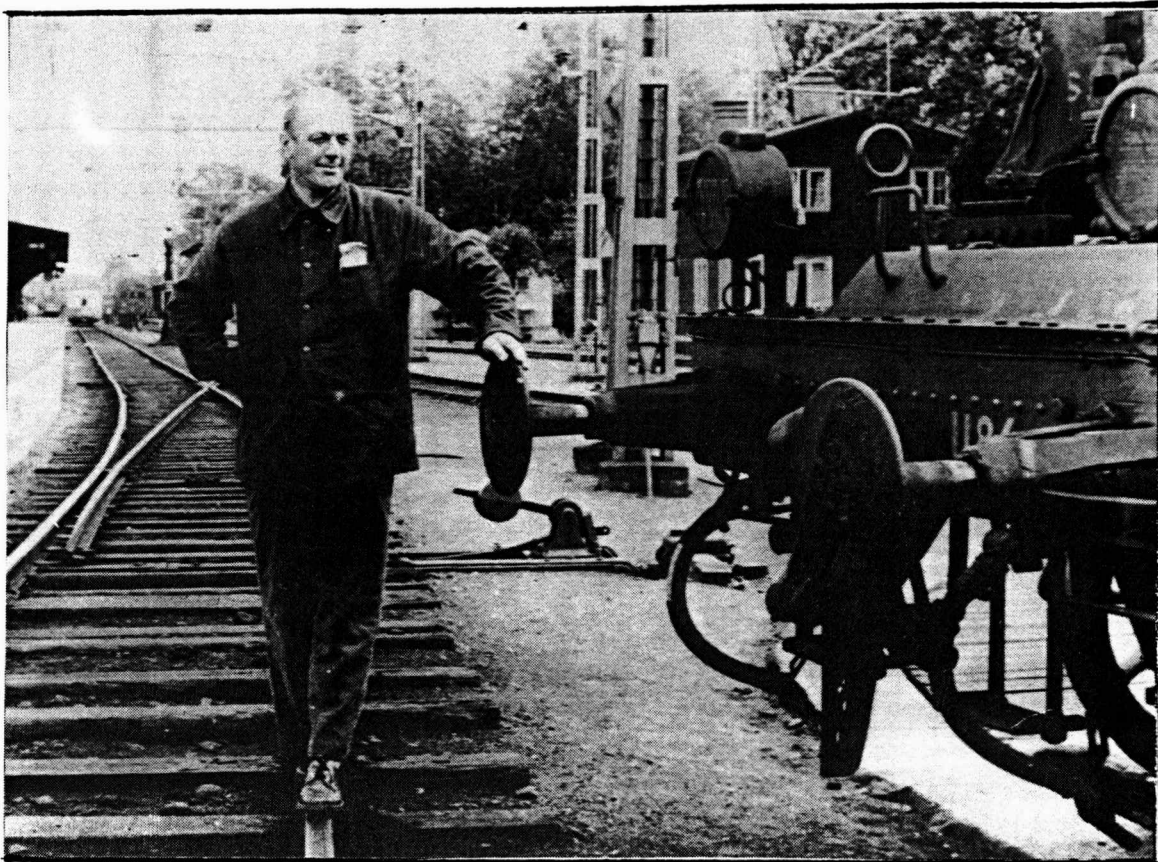
Posten som huserade på nya stationen flyttades ut 1910 och lokalerna ovanldades till järnvägsexpeditioner.



Denna bild är antagligen ett fotomontage. Det syns bättre på "originalbilden". Kvaliten på de båda bildhalvorna är olika. Det gör inte bilden mindre intressant för det. Fotografen står med kameran riktad norrut. Det undre tåget, med SJ lok 114, är på väg från Fryksta mot Kil Nedre. Det övre på väg från den nuvarande stationen på väg mot Deje.



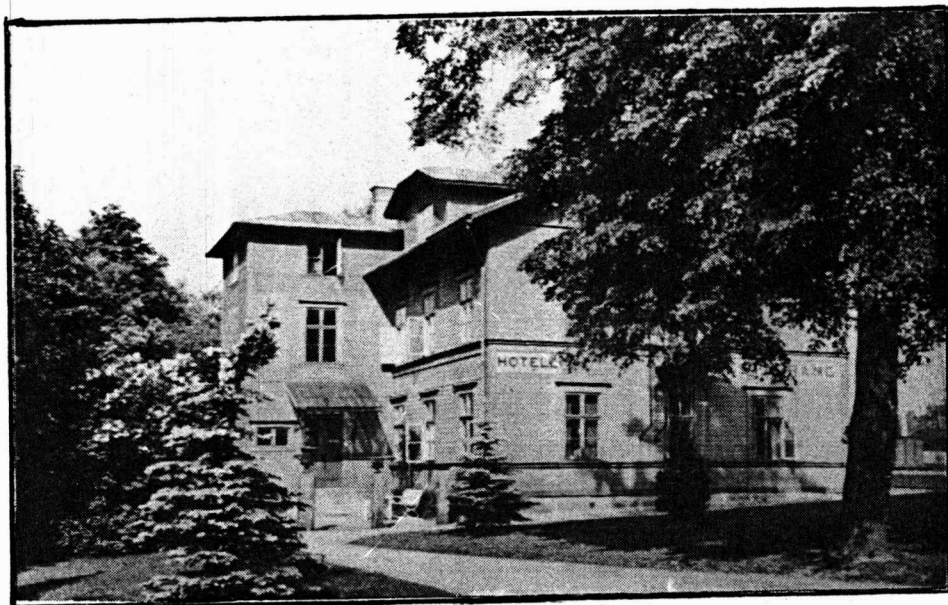
Bangårdens östra del på nuvarande station. Längst till vänster löper spåret ned till Fryksta. Det var detta spår som 1906 drogs om från Kil Nedre till Kil. Omlastningsmagasinet byggdes 1907-1908 och revs 1966. Spåret i mitten är Bj mot Deje. En bit upp i backen syns den bro som passerade över "Frykstaspåret" innan detta omlades. Till höger SJ mot Karlstad.



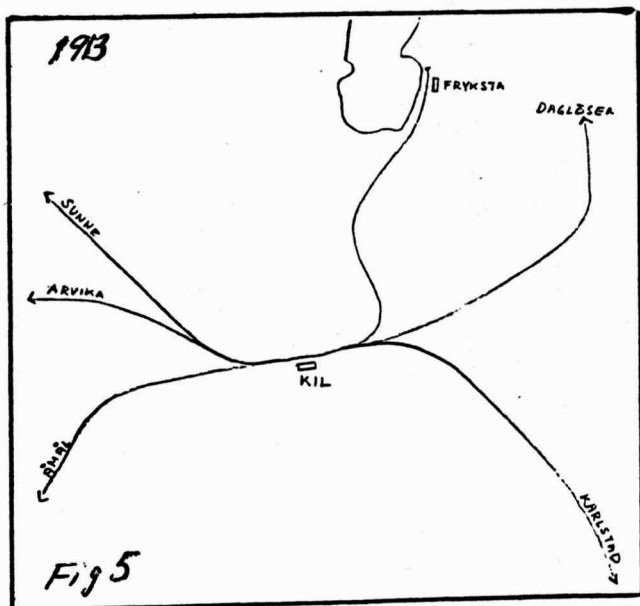
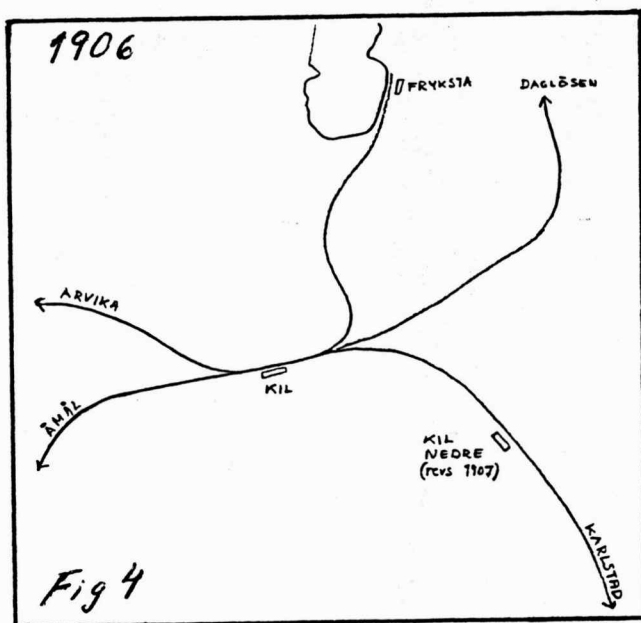
Ett tag låg spår 2 i Kil mycket närmare vändskivan än vad det gör idag. Det låg, fortfarande 1961, t om så nära att när man vände ånglok av litt E2, så kom lokets buffertar så långt ut över 2;an, att det inte går hinderklart. Därför hade man förregling av vändskivan, vilket innebar att för att erhålla in och utfartssignal till spår 2 måste alltså skivan ligga rakt och vara förreglad. Det verkade opraktiskt men eliminerade på så sätt olycksrisken.



Kils järnvägsstation som den tedde sig år 1930.



Järnvägshotellet sett från stationsplan.



År 1912 pågår byggnationen av KFJ (Kil-Fryksdalens Järnväg) och bangården har 17 spår.

Samma år sker en ombyggnad av spåren och plattformarna får sitt nuvarande utseende. Spår 3 och 4 omlades och kröktes, samtidigt som ett spår i och med detta försvann. Före 1912 var plattformarna av trä och grus.

1913 invigs KFJ till Sunne. (fig 5)

Spårsystemet runt kil fick behålla detta utseende till 1973 när banan till Fryksta fick stryka på foten. De sista åren fungerade den som grusgropsbana och skrotplats för uttjänta godsvagnar. (fig 6)

1917 byggdes andra våningen till på stationen med två lägenheter på vardera 3 rum och kök.

1937 elektrifierades nordvästra stambanan.

1956 tillbyggdes bangården med ytterligare 3 spår och är nu uppe i 20. Detta gäller ännu idag.

26 februari 1958 uppfördes ställverket med den nya signal och säkerhetsanläggningen innan dess fanns tågsk på stationen. I samband med detta påbörjades en genomgripande ombyggnad av expeditiionslokalerna och stod färdigt under sommaren.

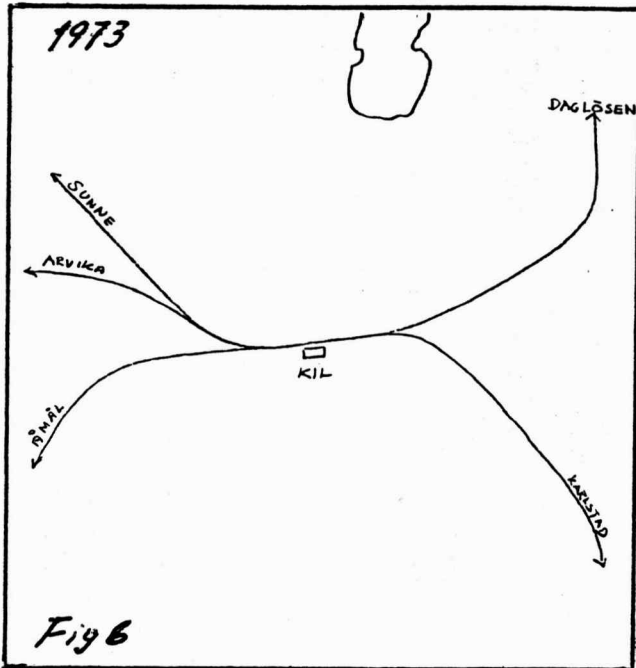
Den 4 juli 1964 så gick omlastningsmagasinet i graven och godshanteringen flyttades till knutpunktsmagasinet i Karlstad. Magasinet revs 1966.

1971, den 22 januari, totalförstördes Kils Hotell (fd Järnvägshotellet) genom brand.

Det blev ett "staplande" av uppgifter men det är bara att hoppas att ni kan sortera all information.

Urban Lavén

Ps. När det gäller tillbyggnaden av den nuvarande stationen, kan ni se på sid 14 i förra numret hur stationen såg ut innan. Ds.



Källor: Sammanställning 81 07 14 av Bertil Nyberg, Bx Kil.
 Järnvägsdata SJK
 Fryksta-Klara Elf av Frej Alsterlind.
 Egna anteckningar U Lavén.

I min jakt efter uppgifter och bilder om Kils Järnvägshistoria så kan man få reda på saker och ting från många oväntade håll. Kanske Du kära läsare har något att bidra med. Hör gärna av er.

Urban.

NÖDRÖP FRÅN
 GÖRAN BÅ.

Finns det någon som vill ta över KMJs bokföring? Du behöver inte engagera Dej i styrelsearbetet och andra kassörssysslor, utan kan koncentrera Dej på att hålla reda på våra verifikationer och se till att bokföringen sker enligt gängse normer.

Jag har nämligen tidsbrist och börjar tröttna på detta som jag gjort i snart 13 år. Det är inte bokföring som är min hobby, utan järnvägar! Eftersom bokföringen på ett företag med 200 anställda är min normal syssla 50 tim/vecka vill jag ha förstärkning!

Ring mej på 08-771 9601 om Du är intresserad.

PS Debet är vänsterrälen??DS

=====



PENGARNA däremot, behåller Göran. Detta är en bild från vår kassörs "lilla" kontor därborta i Trångsund.

**Protokoll fört vid Värmöte den
7 April med Karlstads
modelljärnvägsklubb i SJ
fritidlokal, K11.**

Närvarande: Denis Nilsson, Mats Olsson, Gunnar Andersson, Martin Andersson, Dan Carlsson, Per Krogh, Jan Olsson, Urban Laven, Fredrik Bergman, Martin Forsæus, Anders Hakansson, Bengt Prins, Bo Carlsson, Katarina Bergman och Katarina Haglund.

§ 1.

Ordförande Dan Carlsson hälsade alla hjärtligt välkomna och förklarade Värmötet öppnat.

§ 2.

Till att justera protokollet valdes Mats Olsson och Anders Hakansson.

§ 3.

Röstlängd upprättades och godkändes. (se närvarande).

§ 4.

Frågan om mötet var behörigen utlyst besvarades med; Ja.

§ 5.

Till ordförande för mötet valdes Per Krogh.

§ 6.

Till sekreterare för mötet valdes Urban Laven.

§ 7.

Dagordningen genomgicks och § 13 ströks. I övrigt godkändes den.

§ 8.

Per Krogh läste upp verksamhetsberättelsen. Till verksamhetsberättelsen skall tillfogas "kraftpremiärresan" i Deje med "Hoa-hoa" Dahlgren samt den av Jan Olsson upplästa berättelsen över modelljärnvägen. Därefter godkändes verksamhetsberättelsen.

§ 9.

Foredragning av balans och resultaträkning.

§ 10.

Gunnar Andersson föredrog revisionsberättelsen.

§ 11.

Balansräkningen och resultaträkning fastställdes och godkändes.

§ 12.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

§ 13.

Utgår.

Röstlängd.

Mötets
behörighet.

§ 14.

Inga ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet fanns att behandla.

Mötets ordf.

§ 15.

Inga medlemsmotioner hade inkommit.

Mötets sekr.

§ 16.

Inför årets researrangemang skall en förfrågan gå till medlemmarna i vilken uträkning de kan ställa upp som personal. Information om resor 1990; den 20-22 april kommer vi att ha vagnar utlånade till Norge på NJK:s årsmöte. Den 25 maj går en tack och farvälresa på linjen Stromtorp - Otterbäcken. Den 26 maj, Molkom marknad.

Dagordning.

Verksamhetsber.

Föredr. bal. o
res. räkning.

Föredr. revision-
berättelse.

Fastst. bal. o
res. räkning.

Ansvarsfrihet.

Fyllnadsval till
styrelsen.

Ärenden till
mötet.

Motioner.

övriga frågor.

Avslutning.

17 juli, utlåning av vagnar till Elverum, Norge, för en veteranbilsförening.
 I augusti har vi Fryksdalsbanans dag, ev en resa för SAAB och för Projekta.
 En medlemsresa till Rjukan diskuterades, detta är endast preliminärt.

17.

Då inget mer fanns att behandla så avslutades mötet.

Dag som ovan:

Urban Laven
 Urban Laven
 Sekr.

.....
 Dan Carlsson
 Ordf.

.....
 Mats Olsson
 Just. man.

.....
 Anders Håkansson
 Just. man.

LOKARBETEN I KIL

Tisdagar ca kl 1700 - 2100 är det arbete på våra lok i Kil. Dessa dagar och tider har vi under våren och sommaren vikt för detta ändamål. ALLA är mycket välkomna att bidra med sina händers kraft. Om ni undrar över något eller vill ha information om det kommer någon, tag då kontakt med någon av följande personer: Thomas Halvorsson tel 054-15 16 38, Martin Forsæus tel 0550-122 61 eller Bengt Prins tel 054-16 22 34.

VÄLKOMNA.

MDR 127

Från SSBms (Södra stambanans museisektion kommer vi att få en motordressin typ MDR 127. Dan och Martin åker ner och hämtar så fort det blir tid över.

INBROTT IGEN !

Förra gången vi råkade ut för inbrott var i modelljärnvägslokalen. Denna gång var det i våra personvagnar i Deje.

Det var vagnarna AB6 4166 och B8 4217 som fick påhälsning.

Tjuvarna hade gått upp genom fällbryggorna och krossat rutorna i gaveldörrarna. De hade krossat några lampor och skruvat loss en större mängd läslampor i 1:a klass samt monterat ner speglar. Detta hade antagligen skett under tiden som några medlemmar jobbade inne i hallen på en annan vagn. När dessa kom ut så låg läslamporna i en prydlig hög på marken och speglarna var inrullade i mattor. Antagligen hade förövarna upptäckt att det fanns folk i närheten och lagt benen på ryggen. Två st vattenkaraffer han de dock att få med sig.

Städning/reparation är påbörjad och är klar om någon vecka.
 Händelsen är polisanmäld.

* SIKTAR MOT STJÄRNORNA *

Den här bilden har vi fått från lokf Roger Ohlsson i Kil. Hans far har den inramad på väggen.

Olyckan inträffade i Kil någon gång på 40-talet. På den tiden fanns inget centralställverk utan man lade tågvägarna för hand och sedan kollade en tågvägsinspektör att växlarna låg rätt innan man ställde infartssignalen till "kör".

Någon växel låg inte rätt. Det är helt uppenbart.

Är det någon som vet vad det är för lok? Att det är en GDG-maskin syns på emblemet men vad är det för littera?



Arendal, Rjukan

Det har börjat "spånats" på en resa i klubbens regi till Arendal och Rjukan.

Denna resa är tänkt att gå i månadsskiftet Aug-Sep med avresa en torsdag kväll och återkomst söndag.

Resan kommer att läggas upp på ett liknande sätt som fjolårets strömstadsresa. Till Rjukan är det tänkt att vi tar med oss en vagn över på tågfärjan.

Vi återkommer med mer uppgifter i kommande nummer.

DANMARK & SCHLESWIG- HOLSTEIN

är målet för årets medlemsresa i "fjärran land". Det är faktiskt sjätte året i rad vi ger oss ut och njuter av vad ett nordiskt grannland kan erbjuda i form av tåg, stationer, städer, natur och mat.

Fjolårets succé var Danmark. På allmän begäran blir det åter DSB. Naturligtvis nya platser och spår.

Avresa: Karlstad Ons 21 juni 21.40
Ankomst: Karlstad Sön 24 juni 22.01

Under turen hinner vi med att:

- åka flygbåt Malmö-København
- vandra en förmiddag på Strøget
- S-bane Khavn-Køge
- DSB Køge-Næstved-Nykøbing F
- privatbana Nyk F-Nakskov med uppehåll i Maribo (med museibana)
- buss Nakskov-Svendborg med färjetur från Lolland till Langeland
- MR-motorvagn Sborg-Odense
- Intercity Odense-Flensburg
- Tre olika tyska tåg Flensburg-Jübek-Husum-Westerland. Till Westerland kommer vi över en lång damm, Hindenburgdamm, där även bilen måste ta tåget
- buss och färja till Rømø, en ö där tidvattnet märks tydligt
- tåg Skærbæk-Tønder-Esbjerg
- buss Esbjerg-Oksbøl där vi byter till privatbanetåget till N.N (Nørre Nebel). Åter till Varde
- DSB lokaltåg på tvärs via Skjern-Herning-Århus till Ålborg
- Väl framme i Frederikshavn blir det en privatbanesväng till Skagen innan turen avslutas med STENA till Götet och tåget hem via Brålanda-Grums

Låter det intressant? Kul? Spännande? Då har Du uppfattat det rätt!

Förhandsanmälan med 100 SEK till KMJ postgiro 96 97 08-7 senast 31 maj. Denna summa återbetalas ej vid avbeställning.

KMJ ombesörjer alla nödvändiga bokningar av hotell, vandrarhem, färjor och platsbiljetter. Färdbiljetter i Sverige ordnar var och en själv, utomlands betalas de av den gemensamma reskassan.

Uppl: Göran Bäckström 08-771 9601

GALICIEN, PROVENCE och GRABÜNDEN

är några av målen för en Inter-railtur som Göran, Per och Jan planerar. Alla KMJare är välkomna att delta på hela eller delar av turen.

Turen har samma syfte som Danmarksresan: tåg, stationer, städer, natur och mat.

Turen påbörjas i Ålborg Sö den 27 maj, då vi lämnar Danmarks-turen. Därefter blir det bl a

- Paris och TGV-Atlantique
- Centralmassivet
- Lyon
- Över Pyreneerna via Canfranc
- Santiago de Compostela
- Porto
- Madrid
- Bilbao
- Barcelona
- Digne-Nice
- Monaco
- Chamonix
- Furka Oberalp & Rhätische B
- Innsbruck

Åter i Sverige Lö 16 juni
En mer komplett reseidé kan rekvireras från Göran Bæ, tfn 08-771 9601.

***** BILDER FRÅN DEJE *****

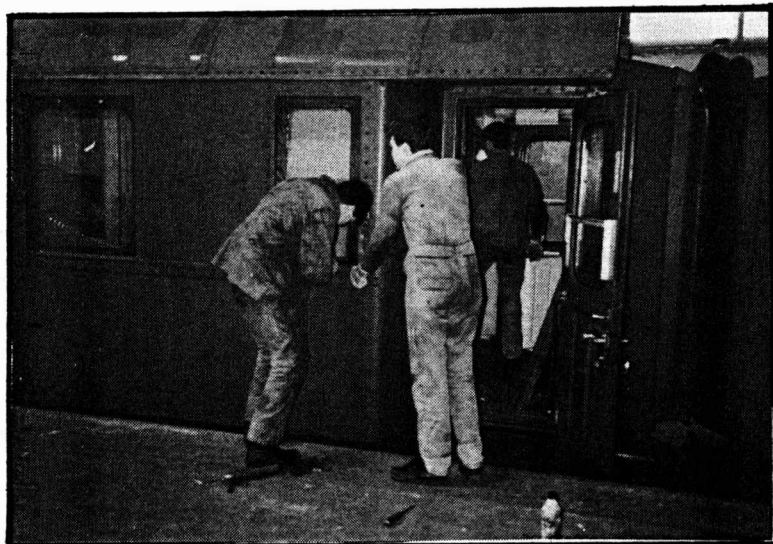
Dessa bilder visar några av våra medlemmar "in action" i Deje. Bakom kameran stod Fredrik Bergman som välvilligt ställt bilderna till tidningens förfogande.



Martin Andersson, till höger, skrapar bort de sista resterna av den gamla lacken på fönsterramarna innan den nya stryks på, Thomas Halvorsson letar skruv.



Tkl Martin Forsæus har bytt ut signalstaven mot skruvmejsel.



Nylackad, blänkande fönsterram monteras. Fr h Thomas Halvorsson, Håkan Järpsten och Martin Forsæus.

Ni ser själva vad trevligt det ser ut. Det är bara att komma och bidra med en hjälpare hand. Det är inte jobbigt, det är roligt. Välkomna till Deje. Ring Martin Forsæus för arbetstider.

VAGNARBETEN

Dagar har spikats för vagnarbeten i Deje. Det blir söndag 20/5, lördag 2/6 och lördag 30/6. Även andra dagar kan det vara folk där så slå en signal till Gunnar Andersson tel 054-72298 eller Martin Forsæus tel 0550-12261. Även här gäller att alla är välkomna.

* Från Jan Olssons bildarkiv *

Vår medlem Jan Olsson har i sin ägo en mycket imponerande bildsamling över vår hobby. Jan har sedan "barnsben" fotograferat tåg och har under åren byggt upp ett mycket välordnat arkiv. Det är meningen att han i kommande nummer skall välja ut några intressanta bilder som vi publicerar i TIMMERTAGET. Den först bilden som han visar, är för oss i VÄRMLANDSTAG en riktig höjdpunkt. Det är nämligen vårt eget lok Du2 349 i multippel med en oidentifierad Du2:a. Detta foto är taget mellan Mölnbo och Gnesta den 8:e Juni 1973.



Ritningsbilagan

Ritningsbilagan på sista sidan i detta nummer visar vår äldsta vagn. Denna vagn, 77 år gammal, går under beteckningen "grävagnen". Detta kan synas lite lustigt då den bevisligen är röd. Detta har sin orsak i, att när vi köpte in vagnen, var den tjänstevagn och gråmålad. Smeknamnet har den till trots behållt efter ommålningen. I samband med den nya färgen fick den tillbaka sin littera som den hade innan den blev tjänstevagn, SJ Gsh 26695.

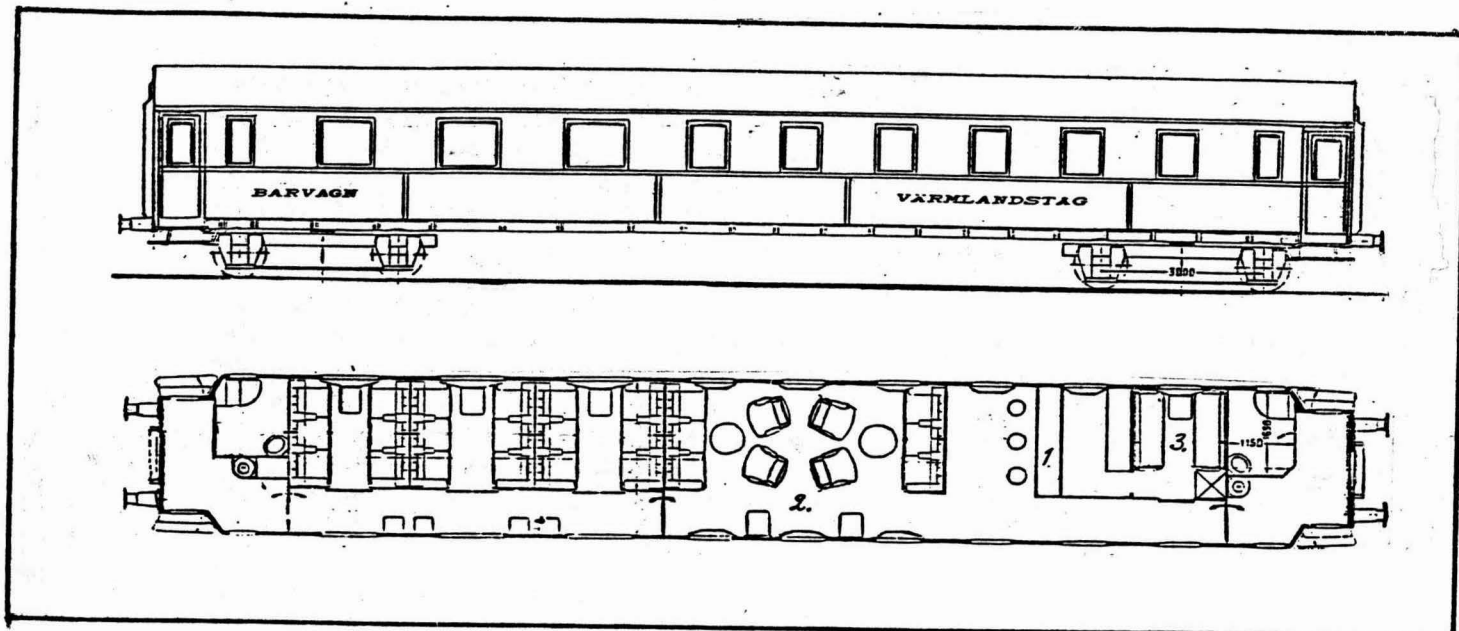
I klubbens ägo tjänstgör den som lagervagn för allehanda saker, främst ved för påeldning av ångloken.

Här lite data om vagnen:

Litt.	SJ Gsh 26695
	(fd Qgb 9454225-8)
Längd ö b	9.8 m
Vikt	14.0 ton
Sth	70 Km/h
Last	17.0 ton

Byggd av WA (Waggonfabriken Arlöv)
1913.

VÄRMLANDSTAGS BARVAGN



Här visar vi ett förslag på ombyggnad av AB6 4166 till barvagn. Styrelsen och medlemmarna har funnit att vi bara "måste" ha en vagn för skön rekreation och samvaro.

Denna vagn kommer att bli en förstärkning när vi går ut och säljer resor till företag som chartrar oss. Vi kommer att kunna erbjuda ett mycket vackert och välutrustat tåg. Tänk er ett tåg med vår 1:a klass vagn, restaurangvagnen, barvagnen och ev sovvagnen. Alla vagnar med den "murriga", gedigna 30- och 40-talsinredningen.

För vår egen räkning kommer den att bli ett trevligt tillskott på våra egna resor. En skön vagn att relaxa i när skymningen faller på.

Ombyggnaden

Arbetet kommer att bli ganska genomgripande och det enda som kommer att behållas i originalskick är de tre 1:a klasskupéerna.

2:a klass salongerna kommer helt att rivas ut och en 2:a klasskupé försvinner.

Där salongerna var kommer det att moteras in 1:a klass soffor och fotöljer i en sällskapssalong. Två

"ståbord" placeras längs väggen.

I den mittre 2:a klass kupén byggs det en bardisk med barstolar och i den kupe som blir över blir det personalutrymme.

Ovanför den soffa som har ryggen mot bardisken är det tänkt att det skall bli en spalje för att lokalen skall kännas luftig. Ev monteras ett ståbord upp vid ryggen på soffan.

1. Bardisk.
2. Sällskapssalong.
3. Personalutrymme.

Detta är ett förslag. Och som förut sagts är det de som bygger som bestämmer utförandet. Välkomna till ombyggarsamvaro för i framtiden umgängessamvaro.

En dam köpte sovvagnsbiljett från Karlstad till Malmö men återvände efter en stund till biljett luckan och frågade:

*- Det är väl ingen herre i kupén?
Varvid biljettförsäljaren svarade:
- Nej, damen kan väl inte begära allt för hundratjugo kronor.*

VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!

OTTERBÄCKEN

Snart rullar sista tåget på Otterbäcken. Av det en gång så stolta NBJ återstår snart endast sträckan Bofors - Strömtorp för komersiell trafik. En stor övrig del av banan har som bekant vår vänförening NBVJ under sina ving(ar)hjul.

Det sista godståget som kommer att trafikera Otterbäcken rullar tisdagen den 22:e maj. Det absolut sista tåget kommer att framföras den 25:e maj av vår förening VÄRMLANDSTÅG.

När vårt tåg rullar in i Strömtorp från Otterbäcken går en epok och bandel i graven.

Tåget som utgår från Kil, har anslutningar i Kristinehamn och Degerfors (se tidtabell), medför restaurangvagn med lättare förtäring och lunch.

Vi har under resans gång väl tilltagen tid för uppehåll på intressanta platser och för fotokörningar. Med en timmes uppehåll i Otterbäcken finns tid att bese hamnanläggningarna.

Vad sägs att få se platser längs banan som t ex Högberg, Håkanbol, Nysund, Konsterud, Värmlands Säby, Gränsen och Årås.

Dragkraft denna dag blir, från och till Kristinehamn, ett för banan typiskt lok, nämligen T21. I övrigt drar föreningens eget lok, Du2 349.

Priset på resan är satt till 115 kr oavsett var ni stiger av och på.

Förhandsbokning kan ske till Karlstads Modelljärnvägsklubb på pg 96 97 08-7. Märk talongen "OTTERBÄCKEN".

För mer information om resan, tag kontakt med Urban Lavén på tel 0550-60666.

TIDTABELL

För resan till Otterbäcken den 25:e maj.

avg Kil	0920	
avg Karlstad	0938	
ank Kristinehamn 1008	Lokbyte till T21	
	Ankn fr tåg 55.	ank 1057.
	Ankn fr tåg 630.	ank 1038.

avg Kristinehamn	1125
ank Otterbäcken	1400

avg Otterbäcken	1500	
ank Degerfors	1630	
	Ankn t tåg 68.	avg 1657.
	Ankn t tåg 65.	avg 1713.

avg Degerfors	1656
ank Kristinehamn 1740	Lokbyte till Du2

avg Kristinehamn	1844
uppeh. i Karlstad för avstigande.	
ank Kil	1933

När det gäller tiderna så är de klara till och med Degerfors. Enl tågledningen i Hallsberg kommer ev avgångstiden i Degerfors att bli tidigarelagd. Detta påverkar dock ej anknytningarna med anslutningstågen.

Väl mött på en trevlig resa.

Välkomna.

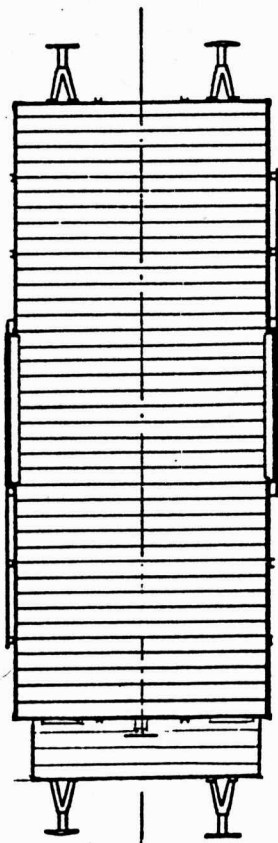
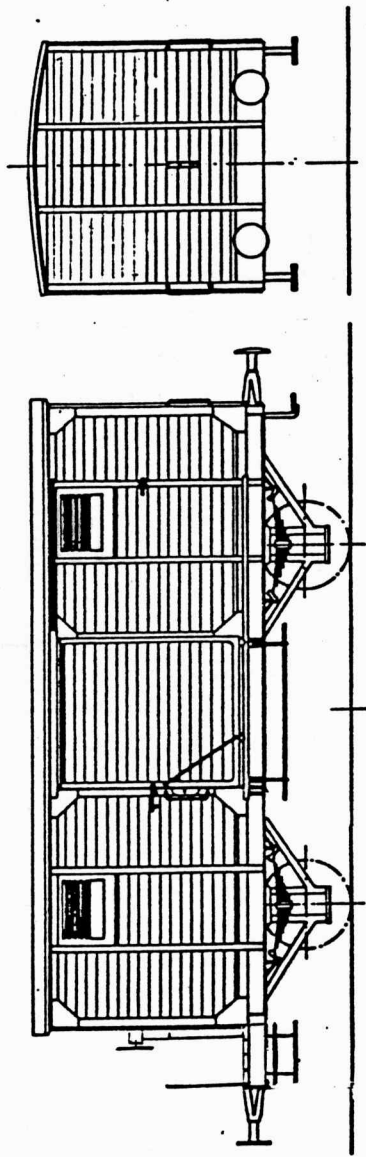
Med ånglok på MOLKOMS MARKNAD 26 MAJ

Den 26:e maj kommer vårt VÄRMLANDSTÅG att rulla Karlstad - Kil - Molkom - Daglösen - Filipstad och åter. Det är tredje året i rad som vi har arrangemang på Molkoms marknad. De två föregående gångerna har tåget varit mycket populärt och fullsatt.

Tåget kommer att bestå av E2 909 + RS3 + 2 st AB6 + 2 st B8. Sista biten Kil - Karlstad - Kil kommer dock tåget att dragas av Du2 349.

Nedanstående tidtabell är just nu preliminär.

	ank.	avg.
Karlstad		1005
Kil	1035	1049
Deje	1109	1110
Molkom	1135	1215
Daglösen	1300	1310
Filipstad	1322	1340
Daglösen	1352	1410
Molkom	1450	1530
Deje	1550	1551
Kil	1611	1625
Karlstad	1645	1703
Kil	1725	



Litt Gs SJ äldre standardgodsvagn. Fanns i en mängd varianter. 1947 fanns det 574 st av det avbildade utförandet. De lastade mellan 15 och 16,5 ton. De sista SJ-vagnarna av denna typ byggdes om till timmervagnar i slutet på 1960-talet. Enstaka vagnar finns fortfarande kvar som tjänstevagnar.