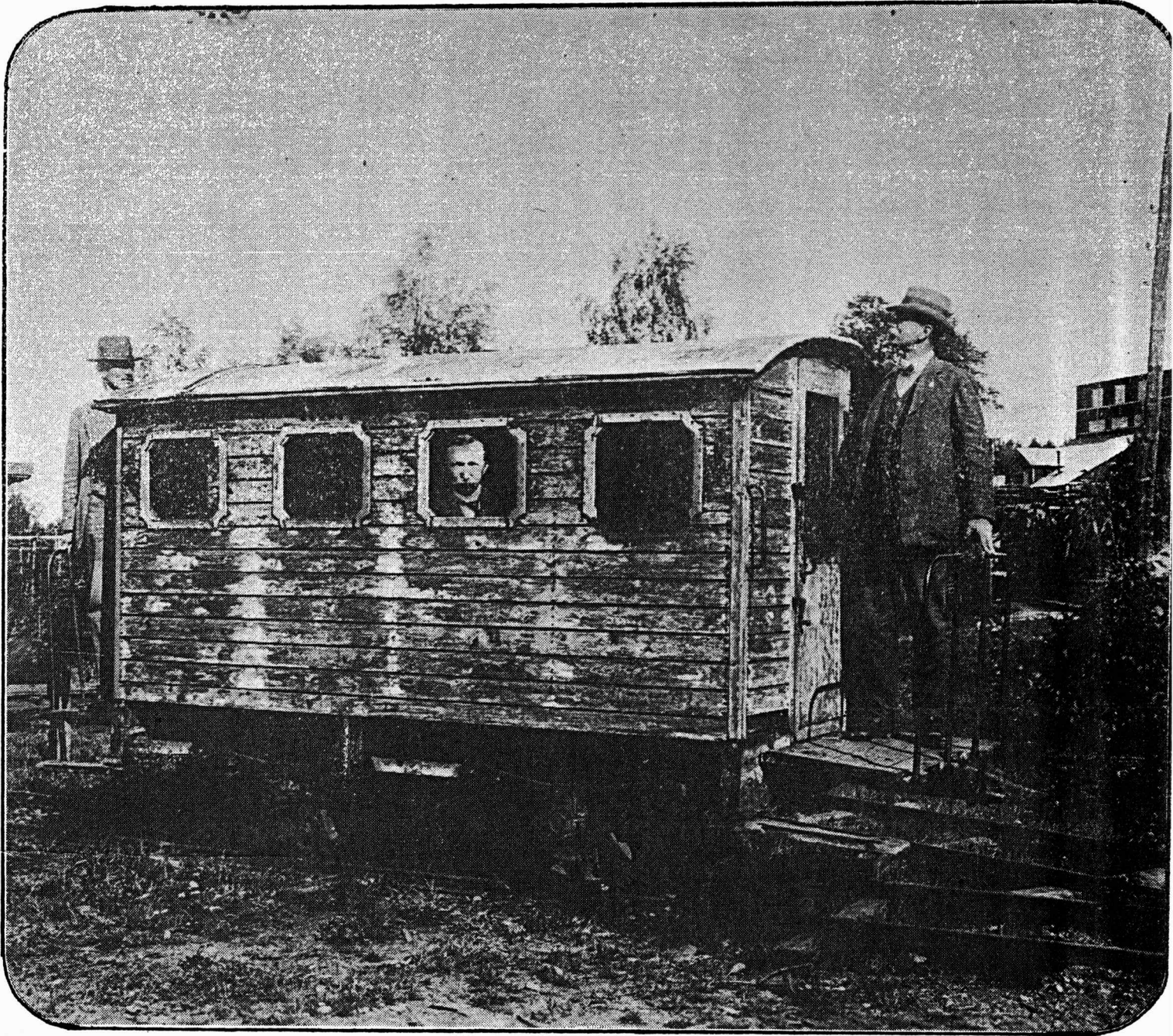


# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Ärgång 13 Nummer 36

Juli 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 och bilder till tidningen mottges tacksamt.

Dessa insändes till redaktionen.

Redaktion: Urban Lavén  
Bäckvägen 49  
688 00 Storfors

### KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Rallaregatan 6  
665 00 Kil  
Postgiro 96 97 08-7

#### Styrelse

Ordförande	Dan Carlsson 0554-144 52
Kassör	Göran Bäckström 08-771 96 01
Sekreterare	Urban Lavén 0550-606 66
Ledamot	Per Krogh 054-15 93 36
Ledamot	Thomas Halvorsson 054-15 16 38
Suppleant	Bengt Prins 054-16 22 34
Suppleant	Martin Forsæus 0550-122 61
Suppleant	Jan Olsson 054-83 03 56

Kontaktperson Modelljärnvägen  
Jan Olsson  
054-83 03 56

Researrangemang och resebokning:  
Göran Sohlberg  
0550- 915 42

#### Medlemsavgifter:

100 kr/år  
50 kr/år ungdom = född 1974 eller senare  
50 kr/år familjemedlem = bosatt på samma adress som fullbetalande medlem. Erhåller ej TIMMERTAGET.

## Red's Ruta!

Den här gången tänker jag inte kommentera rättidigheten för utgivningen.

Vårt (eg. BJ:s) ånglok har havererat och är satt i drafikodugligt skick. Att läsa om detta kan göras i en rapport på sidan 11, skriven av Tomas Halvorsson.

I Degerfors Tidning och Nerikes Allehanda fick en rälsbuss ta åt sig äran att ha gjort den absolut sista resan på sträckan Strömtorp-Otterbäcken. Den alltid rätt informerade tidningen TIMMERTAGET vet bättre. Det var naturligtvis det eminenta VÄRMLANDSTAG(et) som skall ha äran för detta. Rälsbussen gick dagen innan. Nya Kristinehamnsposten gjorde däremot ett fint repotage om vår resa.

Medlemsresan till Norge blir ej av, läs på sidan 13.

Jag kan inte låta bli att kommentera utgivningen i alla fall. Redax tar semester i september för att fånga fet lax i Storavan och på Lofoten. Septemernumret blir sent p g a detta.

Till sist: Digga NKIJ innan det är för sent.

Red.

## INNEHÅLL

Styrelsen informerar.....	sid 3
Sista resan till Otterbäcken.....	sid 4
Notiser.....	sid 8
En eldarelevs intryck.....	sid 9

Sista tåget förbi Geijersdal.....	sid 10
Rapport från ångloksavdelningen..	sid 11
Ny vagn till Värmlandståg.....	sid 12
Järnvägsmuseum dagar och medlemsresa.....	sid 13
Det stora lyftet i Kil.....	sid 14
Ritningsbilagan, litt Oms.....	sid 16

#### Omslagsbilden:

Första och andraklass personvagn No 9 för Vikern-Möckelns Järnväg. Vagnen är från 1870. Foto i Dalkarlsberg 1915. (Detta foto var det en äldre järnvägare som lämnade över vid sista resan på Otterbäcken.)

# STYRELSEN INFORMERAR

Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemötena 5 maj och 26 juli 1990. Detta är utdrag från protokollen. Önskas kompletta protokoll, tag kontakt med sekreteraren.

## Protokoll 5 maj:

Motorbytet i Zsh 102 är nu utfört och klart.

Vi har hittat en gammal O-vagn i Kristinehamn som vi skall försöka köpa. Även lokstallsportar som ligger och skräpar i Kristinehamn är föremål för vårt intresse.

Investering i pneumatiska ventiler för inbyggnad i ett flänssmörjningssystem i Du:n. Detta arbete beräknas på börjas under året.

Några av medlemmarna håller på att göra iordning DJ H3 10 i Amål. Detta för att E2 909 som vi har i vår verksamhet har gått länge utan revision och vi kan behöva ett reservlok i framtiden.

Sonderingar har gjorts hos SJ angående ett köp av disellok. Det visade sig bli resultatlost då SJ inte har något till salu. Ev skulle det kunna dyka upp ett tillfälle i framtiden men det skulle då röra sig om skrotfärdiga lok. Dessa "skrotögar" skulle då betinga, för en förening, fantasipriser. Blickarna vänds nu till våra grannländer Danmark och Norge.

Att köpa en SV 1 (tågvärmevagn) från SJ har även det visat sig omöjligt. Dessa skall konserveras för framtiden. Ingen förening kommer att få en sådan.

FV 1:an skall under vintern ombyggas till personalvagn.

Vi behöver en sovvagn till. Blickarna vänds i första hand mot Sverige. Visar det sig omöjligt får vi gå till de grannländer som förut nämnts.

KJmf i Kalmar har i ett brev visat intress för vår A5 3294. I detta brev hävdas att de var först med reserveringen av denna vagn. Något har tydligen gått snett i kommunikationerna mellan SJ och KJmf då vi fick denna vagn. De undrar om de kan få förköpsrätt på A 5:an. De erbjuder sig även att göra en totalrenovering av

vagnen för att använda den i sin verksamhet och att vi har dispositionsrätt. Styrelsen gav KJmf förköpsrätt på vagnen om vi i utbyte får förköpsrätt på en av deras sovvagnar samt att vi får ritning till ATC-installation på Du 2. Erbjudandet om totalrenovering och dispositionsrätt, avvisades.

Det har utarbetats en villkorsbeskrivning och skydd, för föreningen, på resor för kund.

De köraggregat som användes på modelljärnvägen har kommit åter från tillverkaren efter lagning. Felen berodde på fabrikationsfel.

## Protokoll 26 juli:

De lokstallsportar som vi hade på gång i Kristinehamn hann skickas till sop-tippen innan vi fick tag på dem.

Klädskåp har inköpts.

Förra mötets farhågor om E2 909 har besannats. (Repotage i detta nummer).

På Du:n pågår nu montering av flänssmörjningsaggregat.

Det kommer eventuellt att bli avskedsresor på NK1J i höst innan nedläggningen. Vi kommer då att köra anslutningsresor mellan Kil och Deje. Detta är preliminärt.

RS3 kommer även i år att utlånas till SJ för att sättas in i "Hemliga tåget" med okänd destination.

Resan till Norge blir ej av i år. Dock diskuterades möjligheterna att resa till Norge och Rjukan i vår, i samband med festligheterna vid Solfesten. Denna dag då solen gör sitt återinträde i dalgången efter sex månaders bortavaro.

Avtalet med JAAJ, ang loklån av varandra, är nu klart. Det som fattas är namnunderskrifterna.

Styrelsen.

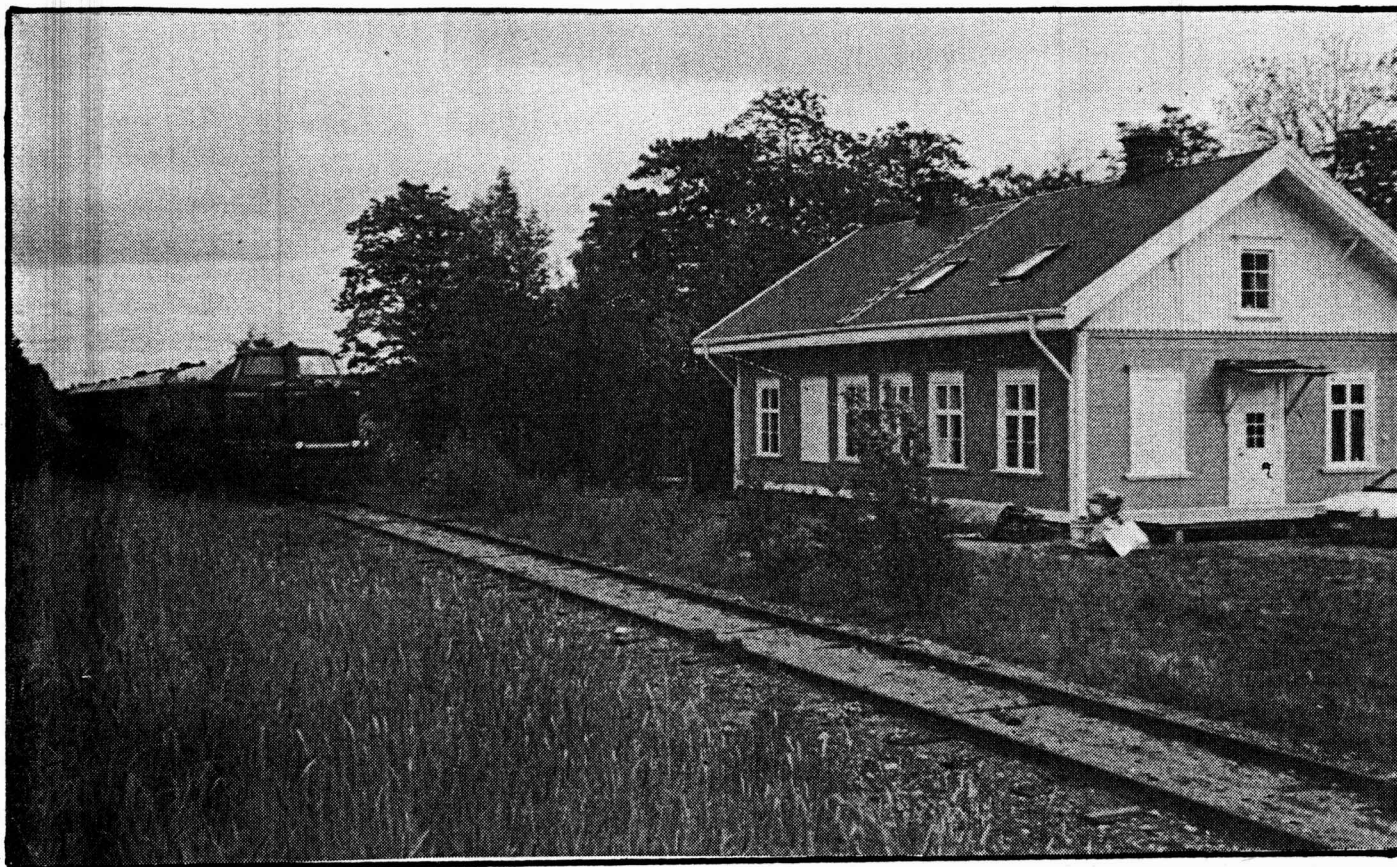
## Nya medlemmar!

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

Dag Helle	Disenå, Norge
Bo Villy Haglund	Karlstad

## SISTA RESAN TILL OTTERBÄCKEN 25 maj 1990

En reseberättelse om den sista resan på NBJ-linjen Strömtorp-Otterbäcken. Foton av Fredrik Bergman och Urban Lavén.



Fotostoppen och fotokörningarna var många. Här ett av fotostoppen vid Håkanbol fd stationshus. Alla de kvarvarande stationshusen längs banan är idag privatägda och fungerar som bostäder, Foto FB,

Den 25 maj rullade det sista tåget på linjen Strömtorp-Otterbäcken. En bana och epok gick i graven. Detta sista tåg kördes i VÄRMLANDSTAGS regi.

När en bana invigdes förr i tiden, så skedde det med pompa och ståt och fyllt av framtidsversioner. Ofta var någon ur kungliga familjen närvarande. Idag är detta en mer eller mindre utrotad händelse. Om en bana invigs i dessa tider handlar det ofta om en linjerätning eller ett nytt industrispår. Utvecklingen har rusat förbi tågen och banor läggs ner. Visst skymtar en ljusning långt borta i horisonten med dagens ökade miljömedvetande men gryningen verkar ha svårt att tränga fram.

När vi körde sista resan på NBJ-sträckan Strömtorp-Otterbäcken så gick den under benämningen "Tack och farvälresa". Vi har mycket att tacka järnvägen för och nu när nedläggningen var ett faktum, tyckte vi att det borde tagas farväl av banan på ett hedersamt sätt, som betjänat

denna landsända i 114 år.

Vårt tåg utgick från Kil med vår egen Du2 349 som dragkraft. I kroken hängde FV1, Rs3, AB6, AB6 och B8. Klockan 09.20 visade vår tågbefälhavare Lars-Gunnar Olsson klart till tågklararen och signalstaven höjdes till avgång och tåget med ca 40 resenärer rullade iväg.

I Karlstad klev mera passagerare ombord och Dan Carlsson mötte upp med bilen fullastad med bröd och mat för restaurangvagnen. Färden gick vidare mot Kristinehamn och vid ankomsten, 10.08, stod där redan flera tilltänkta resenärer, trots att vår avgångstid ej var förrän kl 11.26. Du:n kopplades bort och kördes ner till lokstallarna. Här skulle vi byta ut den mot en T 21 för fortsatt färd. För dagen fanns flera T 21:or i stall men de flesta var trasiga. Det var osäkert om vi skulle få en T 21:a, då vi nåddes av ryktet att, den i Bofors nyss hade havererat och kanske skulle ersättas. Mest nervös var Fredrik Bergman som absolut ej ville se

en T 43 eller något annat modernt i tåget. Han lär nästan ha brutit ihop när han fick se en T 43 komma upp från stallet, men bara för att koppla till ett godståg. En stor suck ljud över perrongen när han såg T 21:an rulla fram. Vårt lok för dagen, med nummer 105.

Naturligtvis hade någon lokskyltsamlare varit framme, istället var det stora, feta, plasticsiffror påklitrade. Inte var den speciellt ren heller, men som sagt, alla andra lok var trasiga.

Till avgång hade skaran av resenärer vuxit till ca 125, varav 107 betalande, vilket innebar att resan var ekonomiskt iland.

I Strömtorp gick vi runt med loket och efter ett genomslagsprov av bromsen kunde vi färdas ut på NBJ.

Första uppehållet för "diggarna", km i Högberg, redan efter 5 minuters färd från Strömtorp. Högberg har ett anslutningsspår till Degerfors Järnverk och stationshuset finns kvar.

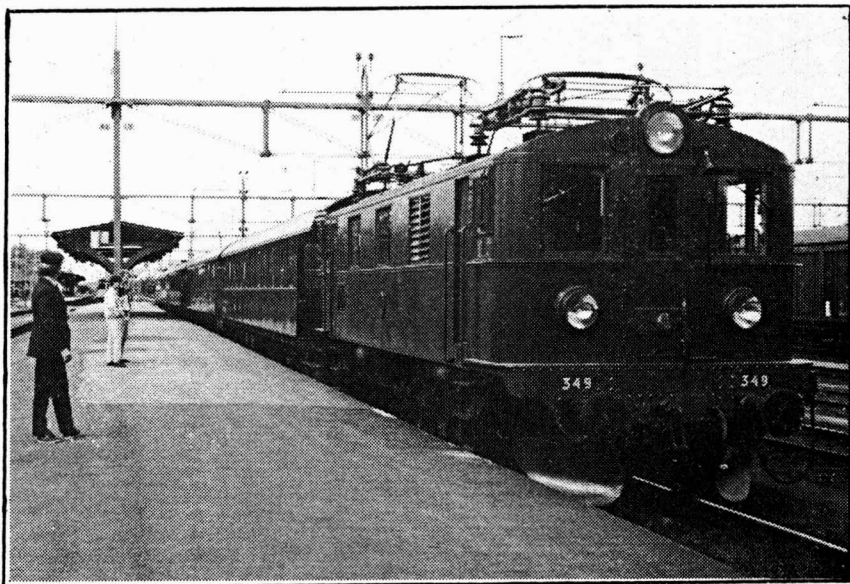
I Håkanbol finns också stationshuset kvar och där stannade vi nästa gång. Ut igen, välde alla resenärer för fotografering.

Nästa uppehåll, som kom ganska tätt inpå, var den första fotokörningen strax söder om Håkanbol. Den andra fotokörningen vid km 98 blev inte så lyckad, då det var mycket mer "grönt" ivägen, än det var några veckor tidigare vid rekognoseringen inför denna resa.

Ett icke planerat, men improviserat, uppehåll togs även i Gullspång.

Kl 14.00 var vi framme i Otterbäcken.

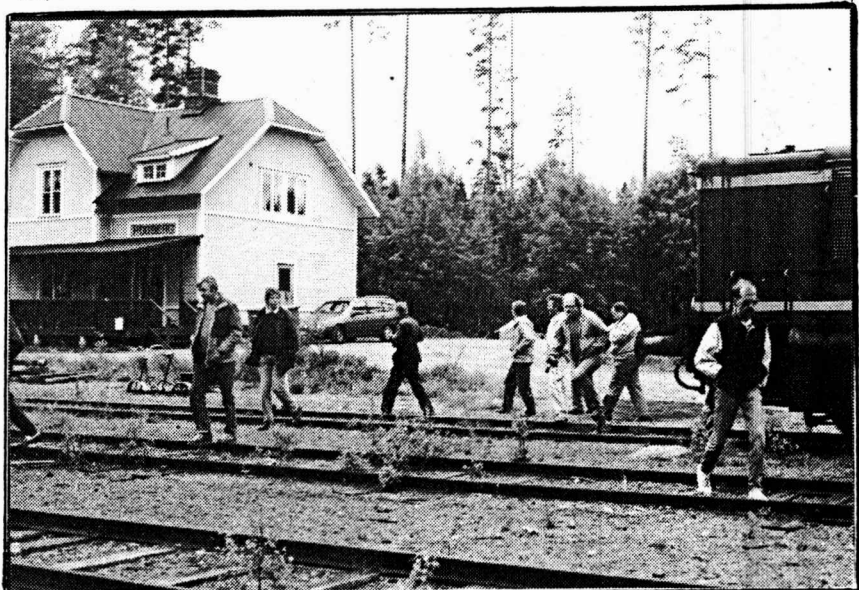
Tkl kom ut och kopplade loss loket men istället för



Snart klart för avgång från Kil med Rst 18542 mot Kristinehamn, Närmast kameran tbfh Lars-Gunnar Olsson, Längre bort i bild, Martin Andersson och Fredrik Bergman, diggandes lok, Foto UL,



Ater igen Rst 18542, Nu med T 21 105 som dragare i Kristinehamn, Foto FB,



Fotostopp i Högberg, Alla resenärer väller av för förevisande, Foto UL,

att gå runt och direkt på tåget så växlade vi in på ett stickspår och hämtade en tom O-vagn som hade "råkat" bli kvar. Tåget som skulle avgå, blev alltså längre.

Försäljningen i restaurangvagnen hade gått mycket bra och all mat var slutsåld. Vår personal lyckades leta upp en närbutik vid hamnen och matförrådet kunde fyllas på.

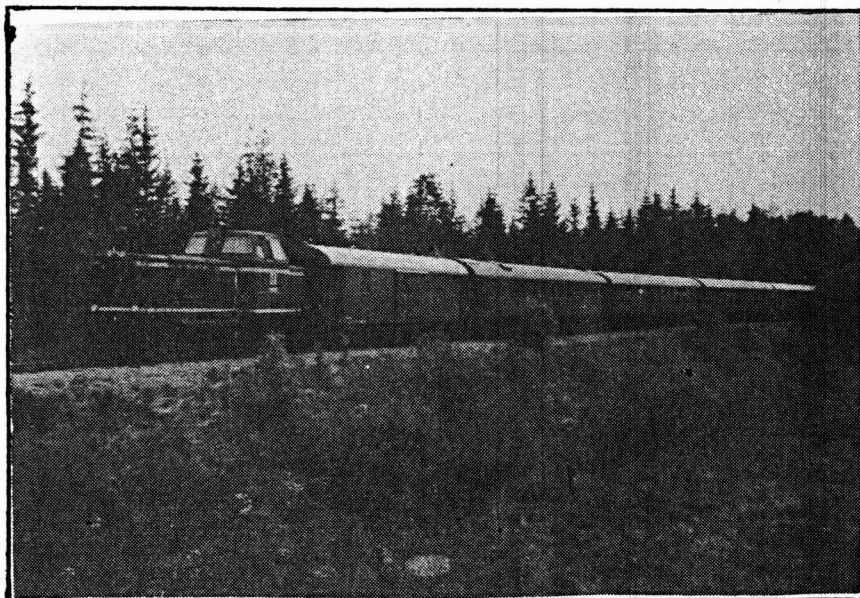
Med på resan fanns en reporter från Nya Kristinehamnsposten vilket resulterade nästan i en helsida. Det visade sig att några av våra resenärer var gamla NBJ:are och dessa hade naturligtvis mycket att berätta.

Loket började krängla på resan ner mot Otterbäcken. Ett tag såg det ut som vi knappt skulle ta oss fram. En luftläcka i reglaget för hydralväxeln uppstod, vilket fick till följd att dragkraften försvann ibland. Martin Forsæus var med på loket och fick "dra och trycka" omvarannat i handtaget så läckan blev mindre och vi tog oss fram. Riktig panik uppstod aldrig, för vi visste att verkmästaren på lokverkstaden i Kristinehamn var med. Med hans instruktioner kunde felet i stort sett avhjälpas i Otterbäcken.

Klockan 15.00 vinkades det sista tåget iväg från Otterbäcken. En lustig känsla infanns sig, då det inte skall ske mer.

Vi rullade igenom Gullspång där vi väckte berättigad uppmärksamhet, på både ned- och uppvägen. Det är inte varje dag man ser ett lokdraget persontåg i dessa trakter.

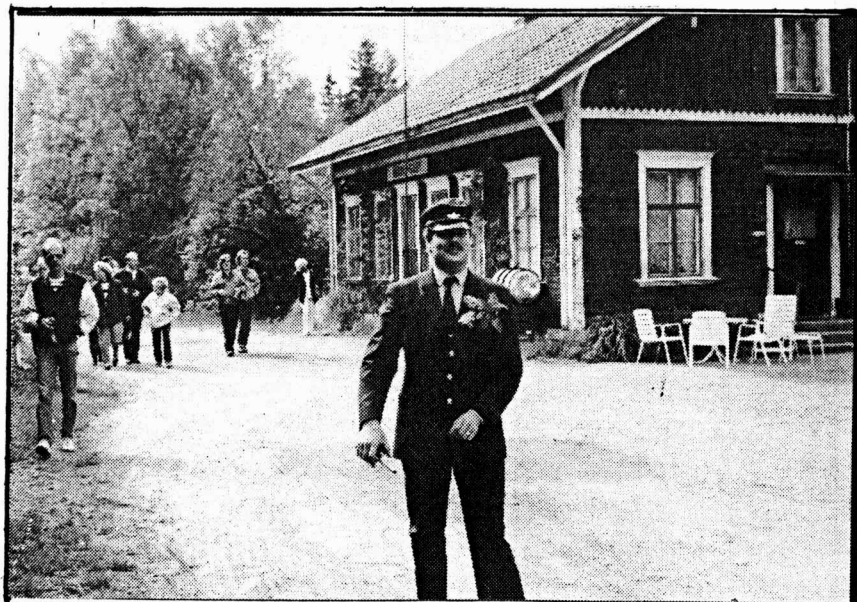
Det enda uppehållet på hemvägen skedde vid stationen i Värmlands Säby.



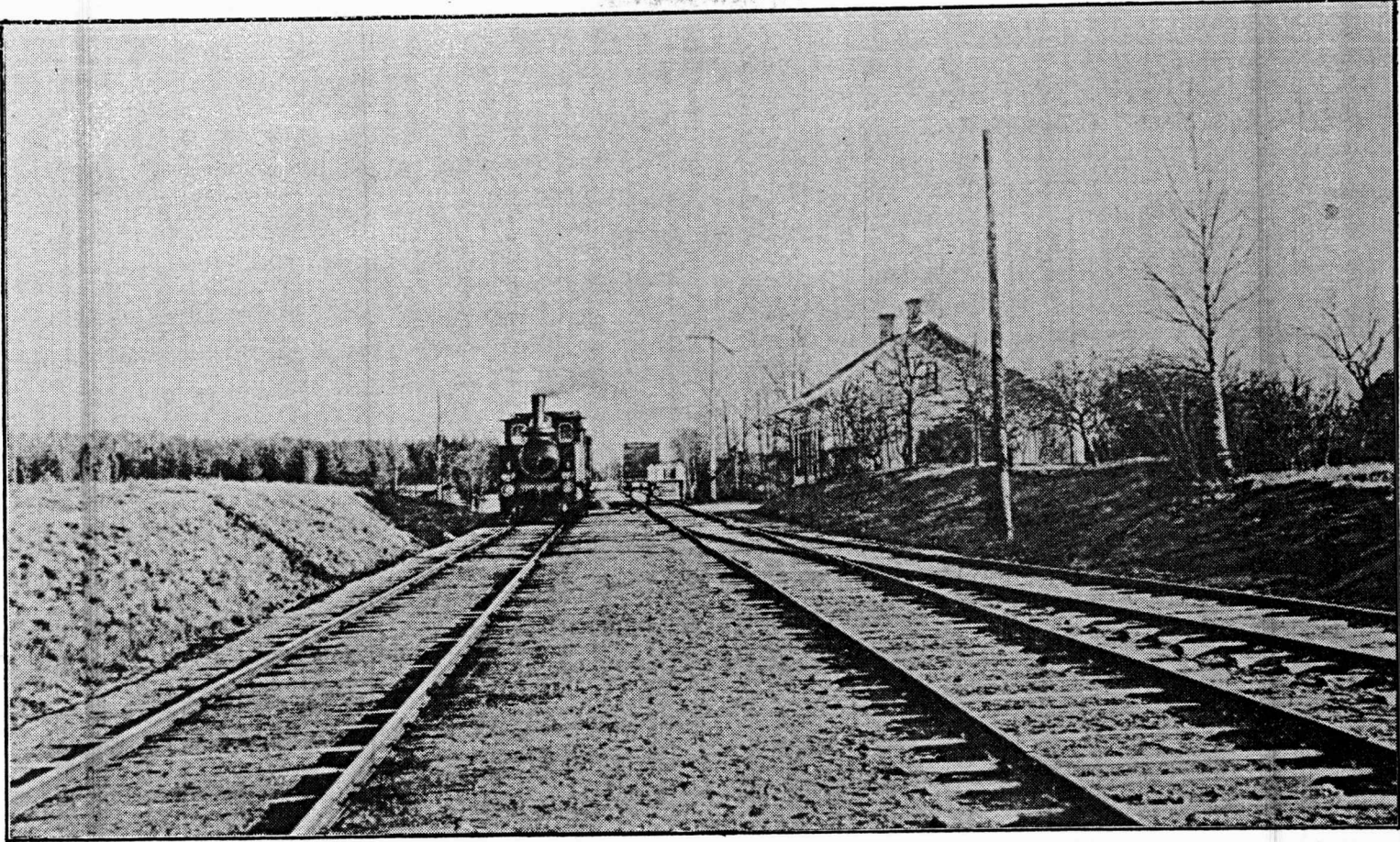
Fotokörning strax söder om Håkanbol, Foto FB.



I Otterbäcken blev ytterligare en vagn tillkopplad vårt tåg. När gick det blandat tåg på NBJ sist? Foto UL.



Vår tbfh (i det civila tkl i Karlstad) Lars-Gunnar "Järnet" Olsson med en syrénhäck i bröstfickan i Värmlands Säby, Foto UL.



En bild från svunna tider, Håkanbol station innan sekelskiftet. Denna bild fick vi av en äldre fd järnvägare som var ute och fotograferade vårt tåg längs banan, Jmf den andra bilden på Håkanbol stn.

Där tåg och stationshus fotograferades. Några av resenärerna fick en pratstund med de, som där bor.

Innan ankomst till Degerfors, gjordes ett kort uppehåll för avstigande i Strömtorp. I Degerfors, klev många av våra resenärer av, för att ta anslutningståget mot Hallsberg. Här växlades även den godsvagn undan som vi fick med oss från Otterbäcken.

Resten blev att betrakta som en transportsträcka hem till Kil. Det enda avbrottet var lokbytet i Kristinehamn och ett uppehåll i Karlstad för avstigande. Väl framme i Kil skedde den sedvanliga växlingen av vagnarna till SCAN-spåret. Loket ställdes vid stallet och ännu en resa var över.

#### Urban

För kalenderbitarna räknas här resans

tågnummer upp:

Kil-Strömtorp	18542
Strömtorp-Otterbäcken	18543
Otterbäcken-Strömtorp-Degerfors	18544
(Sista tåget)	
Degerfors-Kil	18545



En bild med egotripp. Redaktören och förare på resan. Foto FB.

## FÖRENINGEN ÄR UTAN ANGLOK!

När vi på midsommaraftonen körde en resa till Svanskog från Amål, gick E2 909 sönder. Vid påeldningen i Kil och resan ned med ensamt lok fungerade allt bra.

Vagnarna kopplades på i Amål och resenärerna klev ombord, ovetande om vad som skulle hända.

Vår lokpersonal, bestående av Bengt Prins, Thomas Halvorsson och Magnus Heder var lika ovetande. Tåget hade väl ett par kilometer kvar till Svanskog när en tub i pannan brast nära eldstadsplåten. Ånga och vatten blåste in i fyren som snabbt släcktes. Hytten blev lika snabbt fylld med het ånga och vår lokpersonal fick snabbt lämna loket.

Eftersom kompressorn ej längre fungerade så fick man skruva till alla bromsar på vagnarna då tåget stod i en backe.

Till slut fick man billedes ta sig till Amål för att starta upp en Z 65 som hjälplik.

Många resenärer tröttnade på att sitta och vänta så de fick byta ut ånghäst mot apostlahäst i en ofrivillig promenad ner till Svanskog. Alla hade dock inte den spänsten. För deras del blev väntan ca 2 timmar.

I skrivande stund står loket kvar i Amål. Denna olycka är en fingervisning om konditionen på de övriga tuberna. Att byta alla tuber blir naturligtvis en kostsam operation, men nödvändig om vi skall fortsätta med vår verksamhet. Ett snabbt överslag ger vid handen att en sats tuber kan hamna på ett pris runt 40 000 kr.

Mer om detta kan läsas under rubriken "Rapport från ångloksavdelningen" på sid 11

## En miljon per kilometer

I "Signalen" nr 1-2 1948, står följande att läsa:

Norge har invigt sin nyaste järnväg, en sex mil lång fortsättning av Nordlandsbanan, byggd av krigsfångar under tysktiden.

Arbetet var dock så dåligt utfört att mycket måste göras om. Järnvägsbyggen

## Du:n får smörj!

Slitage på hjulflänsar är ett sändigt problem på järnvägsfordon. När nedslitningen blir för stor kan fordonet beläggas med trafikeringsförbud och åtgärden blir hjulsvarvning.

"Det var bättre förr" brukar man säga, och när det gäller hjulflänsslitage var det definitivt så. På ångloken tid "skvätte" det omkring olja och fett från vevar och lager och "smorde" rälsen. Slitage var tack vare detta mindre. I dag, med rullager och elektriska motorer, sker ingen sådan smörjning. Detta problem löses med att man i loken monterar in ett sk flänssmörjningsaggregat. Det är en behållare med fett, och en pump, som under färd potionerar ut en smörjklick på hjulflänsen med jämna mellanrum.

Hjulsvarvning är ingen billig historia för en förening att genomföra. Vår Du2 349 har inte något smörjaggregat inmonterat, men skall snart få. När några av våra medlemmar var ute och handlade "skrot" så hittade man en T 21:a under skrotning med ett flänssmörjningsaggregat. Med lite modifiering kommer den nu att monteras upp i Du:n. Dan Carlsson har påbörjat detta arbete. Hugade flänssmörjningsaggregatsmonterare, kan höra av sig till Dan eller Thomas för arbetstid och dag.

## RITNINGSBILAGAN

I var serie med ritningar över föreningens vagnar har nu turen kommit till litt Oms. VÄRMLANDSTAG har i sin ägo ett exemplar av denna typ. Sin tjänst i verksamheten gör den som stenkolupplag. Vid längre resor har vagnen skickats i förväg till det ställe kolning behövs eller med tåget direkt.

Data och uppgifter på vagnen finns på ritningssidan.

Vår vagn är byggd 1959, har nr Oms 371 3229-3, fd Oe 85597.

i Norge är numera en ohyggligt dyr affär. Man beräknar kostnaderna till 1 miljon per km. Endast Nödiga reparationer av den förslitna materielan beräknas kosta 500 miljoner kr.

## EN ELDAREELEVVS INTRYCK

När vi kommit en bit på väg och eldaren gjort ett par påeldningar sade han till mig: "Nu kan du pröva på!" Inte utan bävan öppnade jag eldstadsluckan och tittade in på den glödande fyren. Den verkade stor!

Och var lägga kolen så den gör mest nytta. Frågade eldaren och han började förklara grunderna. "Se var det inte brinner och lägg kol där. Undvik ojämnheter, då brinner det inte bra utan blir 'gubbe' i fyren." Säg sedan på manometern och som trycket fallit lite var det dags att försöka. öppnade luckan och tog sen en skyffel kol och kastade in den på fyren. Det var tungt och kolen kom inte rätt, ny skyffel kol och nytt försök. Nu blev det lite bättre. Märkte att det gick rätt bra att hålla balansen trots att hyttgolvet skakade hit och dit. En skyffel till och sen stängde jag luckan igen. Sopade bort lite kol som jag spillt på golvet. Eldaren satte till injektorn med vana handgrepp. Snart var det dags för en ny påeldning. Kol in till höger, vänster och sen längst in. Att få kolen till höger var inte lätt, kändes avigt på något sätt. Slog även skyffeln i kanten på luckan en gång. Eiter en påeldning såg jag att eldaren drog på sotaren och frågade varför. " För att det skall brinna bättre och inte ryka när föraren har stängt regulatorn." Säg även att han stack in skyffeln i eldstaden när sotaren var på. Frågade om det också och fick en demonstration av hur man kan se hur det står till i fyren på detta sätt. Skyffeln styr luftströmmen in i fyren, och det går att se var det inte brinner ordentligt. Eiter en stund visade eldaren mej hur man sköter injektorn. Kik så och kran så och hör sen om den tar. Pröva själv! Gjorde som han sagt och het ånga pyste ut överallt, kändes det. Fick ny instruktion och den gången gick det bättre. Nu fick jag både elda och även se till att inte vattnet sjönk i pannan. Hade läst att efter påeldning skulle injektorn sättas till. Gjorde så men fick ett påpekande om att direkt efter en påeldning minskar ångbildningen lite, och att då köra in kallt vatten i pannan är inte så bra. Vänta alltså lite med injektorn efter påeldning.

Så blev det uppehåll för smörjning. Blev tillsagd att sätta till injektorn när vi stannat för att undvika rusånga. Sen försvann både förare och eldare ut på gångborden. Jaha, hur var det nu? öppna kiken ca ¼, släpp på lite ånga och sen när den tar, lite mer. Ah, det gick! Kände på injektorn och den blev kall, ett

tecken på att vatten passerade från tendern till pannan. Innan avgång eldade jag på lite extra och stängde injektorn. Sen fortsatte det eiter mönster elda, injektor och eventuellt pådrag av sotaren ifall föraren inte körde. Vid ett tillfälle var jag lite för ihärdig med injektorn och tog in väl mycket vatten i pannan! Det var för övrigt lite svårt att bedömma vattenståndet då vattenpelaren i vattenståndsglasat gick upp och ner hela tiden. Vid ett annat tillfälle under ett uppehåll låg trycket kvar på 10 kg. Jag eldade på lite extra för att få upp trycket. Då kom föraren in och anmärkte att det nog var rusånga på gång. Jag pekade på manometern men då knackade han på den och si, 12 kg så när. På med injektorn och säkerhetsventilen blåste inte, den gången.

Senare under färden blev det mörkt. Vattenståndet blev svårare att läsa av och vid varje påeldning blev man nästan blind. Stämningen i hytten var dock trolsk med det svaga ljuset från en gaslåga som lyste på vattenståndsglasen och det vid påeldningarna skarpa skenet från fyren som lyste upp hytten. Det gick i stort sett bra att hålla trycket uppe, men under en period var det nere i ca 9.5 kg. Eiter ett tag fick jag dock upp det igen. Vid ett par tillfällen frågade jag eldaren hur det såg ut i fyren och fick då några påpekanden om var det var lämpligt att lägga kol. Kände vid varje påeldning att det var svårt att få in en jämn rytm och att få kolen på rätt ställe utan oödig ansträngning. Eldaren tipsade om hur man sprider kolen över fyren, men det gick inte alltid så bra. Kände också att armarna blev slaka eiter ett tag, det är inget latmansgöra precis.

Kom slutligen fram till slutstationen och kunde lämna över arbetet till ordinarie eldare. Det hade gått rätt så bra, och fyren såg för mina ögon inte allt för misshandlad ut!

Sedan vidtog ett nödvändigt efterarbete. Sotskåpet skulle rensas ur, eldstaden slaggas och asklådan dras ur. Fann då att sotskåpet var halvfyllt med stybb, eldstaden hade ett tjockt lager aska och slagg och asklådan totalt full.

Nå, undrar läsaren kanske, vilket tåg och vilket lok? Jo E2 909 i transport eiter Du 2 349 och med ett par vagnar tillhörande Värmlandståg på släp. Det var

## SISTA TAGET FÖRBI GEIJERSDAL



*Det sista tåget förbi Geijersdals station drogs av SJ E2 909 den 26 maj 1990. Kommer stationen att en gång i framtiden återuppstå som fjbstn?*

Det sista tåget förbi Geijersdals station rullade förbi den 26 maj i år. Detta kan synas lite underligt då stället bevisligen finns kvar. Förklaringen ligger i att stationen i tidtabellskiftet "degraderades" till lastplats. Det sista tåget gick i VÄRMLANDSTÅGS regi och skedde i samband med ånglokskörningen på molkoms marknad då vi for till Filipstad.

Tågnmret vid den historiska händelsen var 18561 och tiden 14.29.

I framtiden kanske Geijersdal får upprättelse och då åter blir station, fast fjärrstyrd. Enligt planerna kommer bandelen Kil-Ställdalen att upprustas och förses med fjärrblockering. När detta kan tänkas bli av, står väl skrivet i stjärnorna. Här i Värmland har det varit planerat för "fjärr" på sträckan Kil-Charlottenberg i snart 15 år. Det är det eviga problemet, penningbrist, som lägger bromsskor på spåret.

### STATIONSTRANSPORT

1948 ägde en unik transport rum på Norra och Mellersta östergötlands Järnvägar.

Sedan ett nytt stationshus byggts i Borggård skulle det gamla stationshuset flyttas på järnväg till Kräninge för att där ersätta det gamla. Transporten av stationshuset gick utan större äventyr, tills man

kom till en plats mellan Ringstorp och Askeby. Där råkade stationshuset gå emot en stagvagn för telegraflinjen, så att ett flertal telefonlinjer blev avbrutna, samtidigt som stationshuset spårade ur och blockerade järnvägslinjen.

Det urspårade stationshuset klarade sig utan större skador.

## RAPPORT FRÅN ANGLOKSAVDELNINGEN

BJ:s lok 909 som vi lånat från Göteborg sedan hösten 1989 har under vintern stått uppställt i magasinet i Deje. I maj månad kördes loket ner till Kil för egen maskin, för att delta i årets första ångtågsresa, den till Molkom-Filipstad den 26:e maj.

Fler ångloksturer var planerade i juni månad, varför det var viktigt att inget fick hända med 909:an. Dessutom skulle BJ:s använda loket dagen efter Molkomsresan vid en resa mellan Göteborg och Nässjö. Loket skulle alltså köras ner till Göteborg på kvällen efter Molkomsresans slut för att dagen efter köras mellan Göteborg och Nässjö och sedan hem till Kil. Många mil skulle det bli för loket. Som alla kanske vet, är det tuberna i ett loks ångpanna som åldras snabbast. Erfarenheterna visar att tuberna i ett lok i normal museitrafik har en livslängd på ca åtta till tolv år, beroende på användning och skötsel.

### Tubers livslängd

E2 909 har en tubsats från 1968. Loket rullade sedan i ett par år och konserverades därefter. 1982 sattes loket åter under ånga och har därefter rullat fram till i år. Detta innebär att loket varit i drift cirka tio år om man räknar SJ:s användning. Riskerna var härmed överhängande för att en tubläcka snart var på väg. Visserligen kunde det klara sig i många år ännu, men det var ändå något att räkna med.

Med anledning härav diskuterades ett avtal med JAAJ i Amål. JAAJ hade vid denna tidpunkt också ont om driftklara lok. Tanken var att föreningarna skulle dela på sina resurser. Avtalet gick i stort sett ut på att man i första hand använder sitt eget lok. Skulle det inträffa att någon av föreningarna står utan lok p.g.a. haveri eller liknande kan den få låna lok från den andre utan kostnad, upp till två gånger till den enes fördel. Avsikten var helt enkelt att vara garderad med ett reservlok.

### Lok i Amål besiktigas

Eftersom JAAJ:s verksamhet varit minimal de sista åren satte några medlemmar ur VÄRMLANDSTAG igång med

besiktningar av loken i Amål. I första hand var det DJ H3 10 som var tilltänkt att bli ett bra lok. BJ Y3 106 och SJ E2 935 var redan utdömda. E2.an med läckande tuber och Y3.an med en frätskada i fyrboxen. Detta var det första i raden av bakslag som det senare kom att visa sig fler av. Nåja, 10:an hade varit under drift fram till 1986 och därefter varit avställd. Men loket mår inte bra av att stå still heller. Det blev mycket jobb innan tid med statens anläggningsantalt kunde bokas för besiktning av pannan.

I början av maj påeldades 10:an för besiktning. Allt verkade fungera till belåtenhet till en början. Men när trycket skulle ökas så att säkerhetsventilerna kunde provas hördes plötsligt ett konstigt, väsende ljud från fyrboxen. -"Det här låter inte bra", sa SA:s Göran Olsson. Vid en titt in i fyren konstaterades att vatten forsade in bakom valvet. Det var bara att släcka av och ta ner trycket. Ett nytt försök gjordes någon vecka senare då den läckande tuben hade pluggats. Denna gång hann säkerhetsventilen provas, men i samma veva hördes en dov smäll från pannan och samma gamla ljud och vattensprut kunde beskådas i fyr och sotskåp. Enda skillnaden var, att denna gång var det mycket värre. Efteråt kunde vi se att ytterligare fyra-fem tuber var läck. Med en sådan åtgång på tuber var det lika bra att ge upp. Enda hjälpen var en helt ny tubsats. Vi tvingades inse att 909:an var det enda lok vi hade att lita till.

909:an klarade Molkomsresan utan problem och dessbättre behövde inte BJ:s använda loket i Göteborg, så 909:an blev kvar i Kil.

Våren och sommaren blev mycket torr, så torr att två-tre ångloksresor fick ersättas med diesellok.

### Midsommar i Svanskog

Så blev det midsommar och JAAJ ville låna loket på den traditionella resan mellan Amål och Svanskog. Loket kördes till Amål på midsommaraftonens förmiddag för avgång i Amål klockan 14.00

Resan som ej genomförts sedan 1986 lockade många resenärer, varför samtliga sex vagnar fick kopplas i

tåget. Något försenade lämnade vi Amål. I sakta mak rullade vi mot Svanskog. Det gick trögt med sex vagnar på den backiga och krokiga banan. Men lokeldare Magnus Heder höll ångan uppe, åtminstone till en början. När vi passerat Bollsby-tunneln och lokförare Bengt Prins precis stängt regulatören och injektören tillsatts hördes en "poff" från fyren och ett konstigt ljud, men ändå nu ett ganska vanligt läte, gjorde sig tillkänna.

- "Vad f-n är det nu då?" sa Prins. Heder sa inte ett knäpp. - "Känner igen det där ljudet", sa jag. Mer hann inte sägas förrän hela hytten var full i ånga och allt syre var slut. Prins nödbromsade och vi hoppade ur hytten fortast möjligt. Ånga och vatten forsade och sprutade i båda ändar. Det första vi tänkte på var att släcka fyren, men den obefintliga sikten, och hettan i hytten, gjorde det omöjligt. Som tur var rann det friskt i asklådans alla hörn och kanter så vi förstod att fyren hade släcks automatiskt.

Haveriet var ett faktum. Hjälplok fick tillkallas och det ena med det tredje.

#### Felet lokaliseras

Några dagar senare plockades den skadade tuben ut för att ge information om hur läckan uppstått. Förhoppningen var att någon svets hade gått av. I så fall kunde denna tub bytas ut och pannan hålla ytterligare en tid. Tyvärr var det inte så, utan tuben hade nästan helt rostat av i fyrändan. En ny tub monterades och kalltryckning gjordes. Visserligen höll pannan trycket men fler tuber visade sig fukta på samma ställe varför ytterligare minst en tub måste pluggas. Men jag med flera gör den bedömningen att nyttan med detta är lika med noll. När några tuber börjat läcka p.g.a. rostskador och dessutom alla på samma sätt, kommer med stor säkerhet också övriga att brista inom kort. Kanske skulle loket klara både en och två resor men det är ändå ingen idé att chansa. Bättre att åka diesel eller ellok en hel resa än att bli stående på linjen med ett trasigt ånglok. Dels med tanke på de resande och inte minst på SJ:s ordinarie trafik. Vi som var med på denna resa

### Ny vagn till VÄRMLANDSTÄG

Vår vagnpark har ytterligare svällt ut med ännu en vagn. Denna vagn, litet av en raritet, då den verkar vara helt i originalskick, är av litt O.

Vagnen kommer närmast från banverket och har skänkts till oss som gåva. Den har stått uppställd i Kristinehamn under många år utan att ha varit till nytta. När den levererades till Deje kom den dock i användning igen och då i banverkets tjänst. Man slog s a s två flugor i en smäll. Vi fick den levererad på ett smidigt sätt och banverket använde den för materialtransport.

Här följer data på vagnen:

QBV 945 187 71 Fd. O nr?

Längd 12.30 m

Vikt 10.8 ton

Axlar 2

Sth 90 km/h

Last 21.5 ton

Tillverkad 1942 AGV Gävle

Till Värmlandstäg 90 05 14

vill inte vara med om ett sådant här äventyr en gång till.

#### 1990 års resor?

Vi får inse att vi står utan ånglok resten av 1990. En resa är bokad i augusti som vi tyvärr måste ställa in. Vi får konstatera att våra farhågor i våras blev verklighet och vi kanske kan vara glada att torkan satte stopp för en del ångloksresor i juni. Helt otroligt med fyra trasiga ånglok stående för tillfället i Amål.

Hur vi förfar framtiden med ångloksreparationer får jag återkomma till. Olika alternativ får utredas.

Vad gäller ångloksreparationer i Kil på tisdagar, får dessa anstå ett tag. Förmodligen försöker vi hålla igång med Du 349 och en blivande verkstadvagn ett tag framöver. Ring och fråga om någon finns på plats, innan ni kommer till Kil på tisdagskvällarna.

Tomas Halvorsson  
CA

## ÖSTTYSKA LOK!

Föreningen har under det senaste året haft korrespondens med de statliga östtyska järnvägarna, Deutsche Reichsbahn (DR), ang köp av ånglok. Nu har vi efter flera brev och genommalning av östbyråkrati äntligen fått svar på vilket pris loken betingar. De loktyper som är till salu är 50 och 52 och kostar 85-90 000 DM. Alltså lite över 300 000 SEK. Det säger sig själv att denna summa är aldeles för stor för en ideellt arbetande förening. Men är det någon som är en hugad spekulant och känner för att åka ner och handla, kan Urban ordna med adress och kontakt.

## JÄRNVÄGSMUSEI DAGAR OCH MEDLEMSRESA.

Järnvägsmusei dagar som traditionsenligt går av stapeln i Gävle den 6:e oktober i år, är som vanligt värt ett besök. Under ånga kommer bl a Prins August, Elfkarleö 1 och BJ H3 84 att vara.

BJ:s kommer att köra eget tåg från Göteborg via BJ till Gävle, med H3s 111 och deras Ra, vi har fått ett erbjudande att hänga in egna vagnar i tåget när det passerar Kil. Då det inte blir någon medlemsresa till Norge i år tänkte vi att vi slår två flugor i en smäll och låter denna resa bli medlemsresan. Vi hänger då in sovvagnen och ev restaurangvagnen. Då planerna i skrivande stund ej är helt klara så får vi komma med mer information. Hör av er till Göran Sohlberg på tel 0555-91 542 om ni vill boka en plats i sovvagnen. Platsantalet är 39.

Det tidtabellsförslag som föreligger är:

	ank	avg
Fre 5 Göteborg		18.20
Kil	23.00	00.15
Lör 6 Gävle	09.30	
Sön 7 Gävle		07.30
Kil	15.00	
Göteborg	19.30	

## MODELLJÄRNVÄGEN

Höstens verksamhet med modelljärnvägen börjar onsdagen den 5:e september och storkörningar med trivselkväll kommer som vanligt att äga rum den andra söndagen i månaden. Onsdagar kommer att vara byggkvällar.

På senaste styrelsemötet diskuterades svårigheten med att värva nya ungdomsmedlemmar till modellverksamheten. Har ni någon blivande "järnvägsmupp" i bekantskapskretsen så ta då med honom/henne till bygg- och kördagar.

Vi vill även uppmana allå medlemmar att komma så ofta ni har möjlighet.

## ★KALENDERN★

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

TISDAGAR, arbetsdagar på lok, ring först till Thomas eller Martin.

Onsdag 5 sep. Verksamheten med modelljvg startar.

Lördag 8 sep. Trivselkväll.

Söndag 9 sep. Storkörning.

onsdag 19 sep. småkörning.

Lördag 13 okt. Trivselkväll.

Söndag 14 okt. Storkörning.

onsdag 24 okt. småkörning.

Lördag 10 nov. Trivselkväll.

Söndag 11 nov. Storkörning.

onsdag 21 nov. småkörning.

Lördag 8 dec. Trivselkväll.

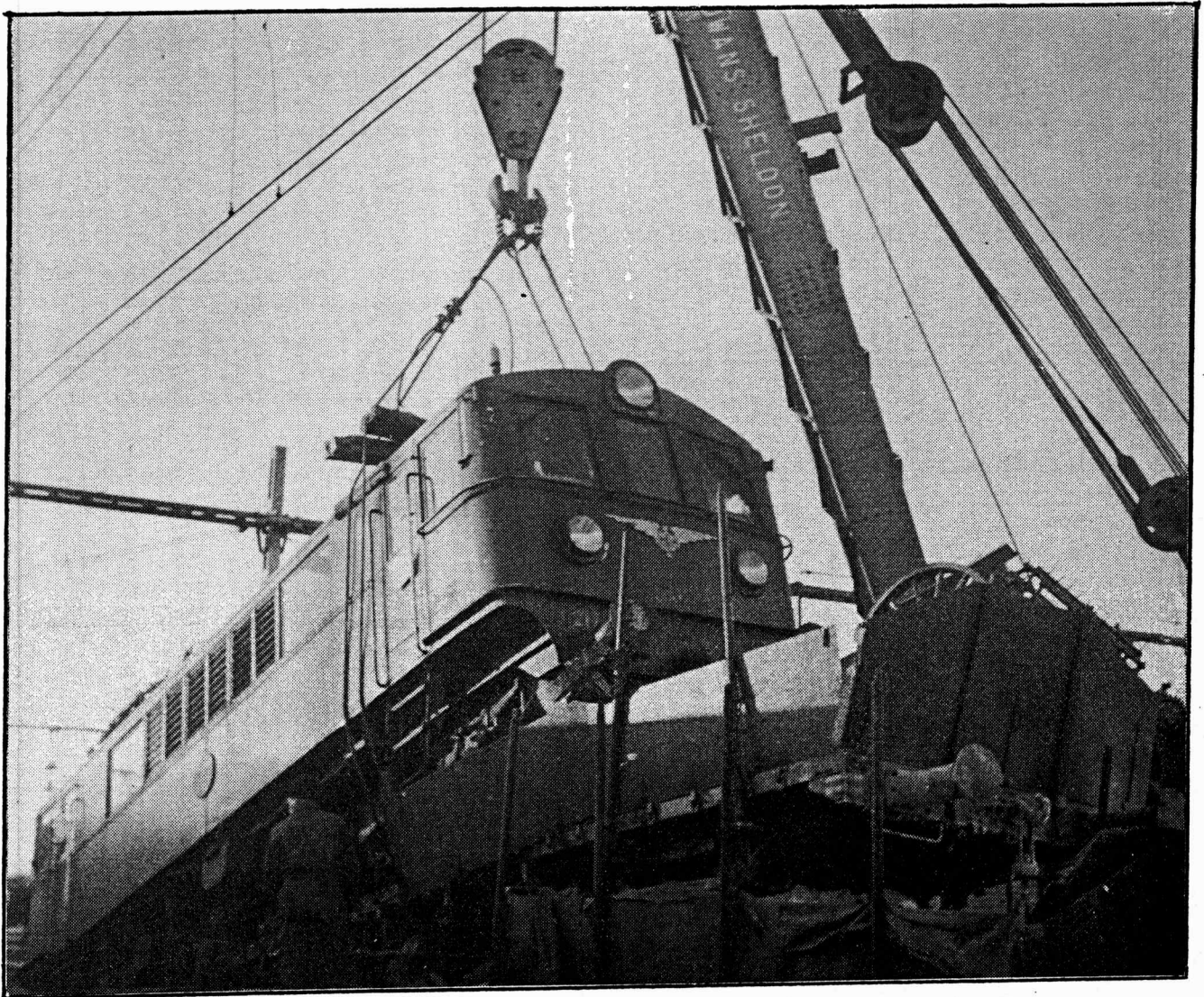
Söndag 9 dec. Storkörning.

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

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

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

**Ring!** Per Krogh om ni vill arrangera en trivselkväll. Han har även reda på vilken medlem som har trivselkväll om ni vill komma på ett besök.

DET STORA LYFTET I KIL

*BJ litt O nr 217 klar för det stora lyftet tillbaka ned till spåret, Linorna som slagits runt både lok och övre vagn börjar spännas och den undre vagnen skall snart dras undan,*

I förra numret av TIMMERTAGET visade vi en bild av ett lok som klättrat upp på två vagnar i kil. Här kan vi presentera fler bilder från denna händelse.

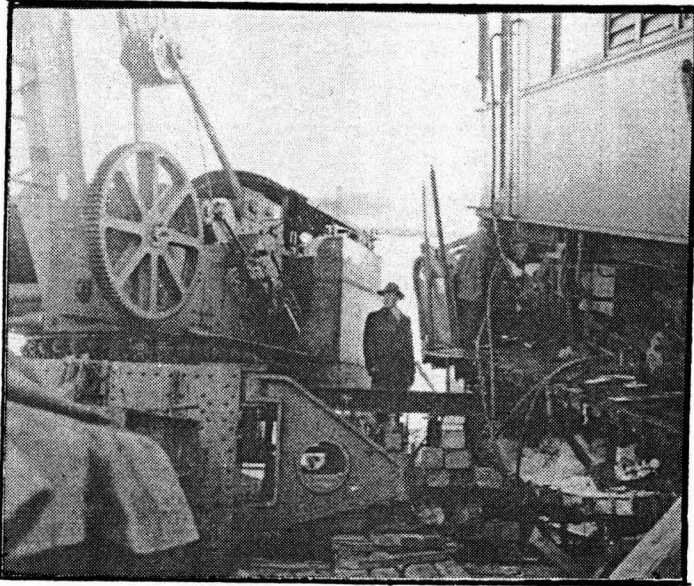
Inga efterforskningar har skett när det gäller år och datum för händelsen. Det bör vara före 1948, då BJ förstatligades.

Nu har en ångkran från Nässjö kommit på plats för att lyfta bort de skadade vagnarna och loket. Ångkranen är utav fabrikatet Gowans Sheldon.

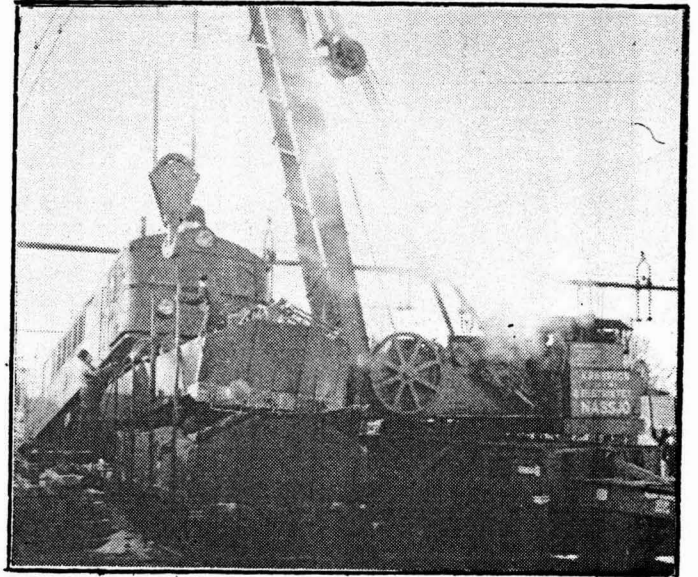
Loket är emellertid BJ (GDG) litt O nr 217, vilket syns på en av bilderna.

Vid förstatligandet fick loket litt Bk. Två namn har dykt upp som förare. Vilket som är det rätta får forskningarna visa. Dessa två namn är George Olsson och en Johansson-Seger. Bitrådet lär ha varit John Thorin. Eftersom lokpersonalen var utan skuld till det inträffade så kan vi publicera namnen. Kan även meddelas att lokpersonalen klarade sig oskadda genom händelsen då man tog det säkra före det osäkra genom att hoppa innan smällen.

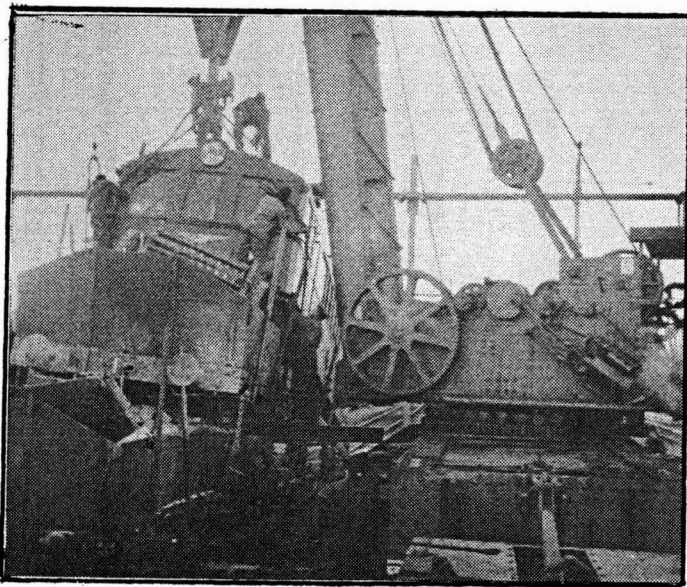
Dessa foton kommer från Martin Forsæus fotosamling.



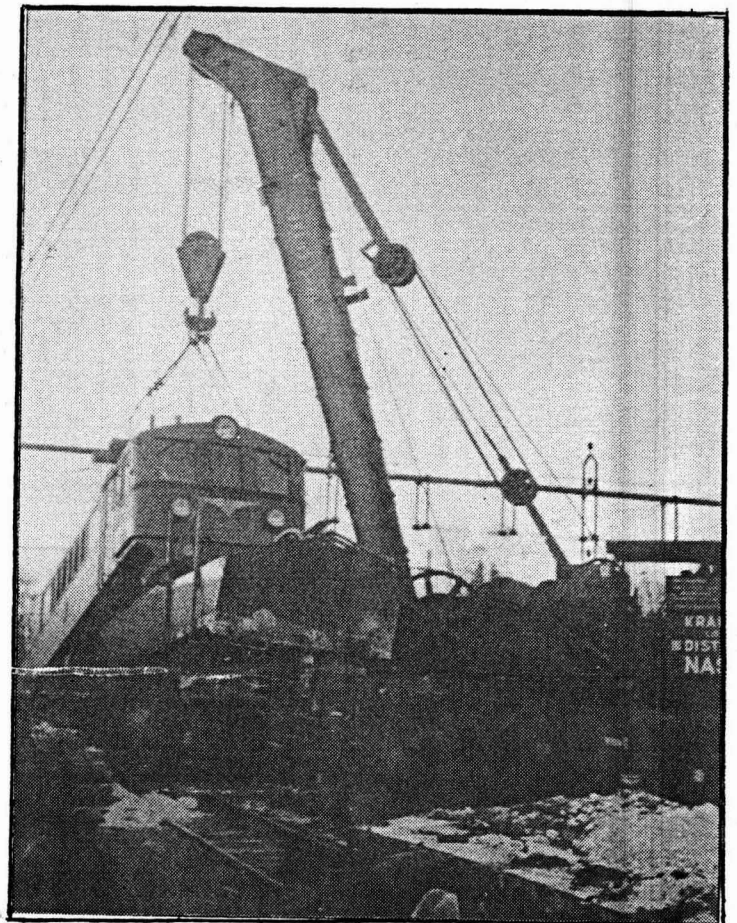
Här har ångkranen från Nässjö anlänt, En balk har stuckits in mellan vagnarna och med domkrafter lyfter man den ovre vagnen och loket.



Kranen svängs runt för det stora lyftet...



Linor läggs runt den ovre vagnen och loket...



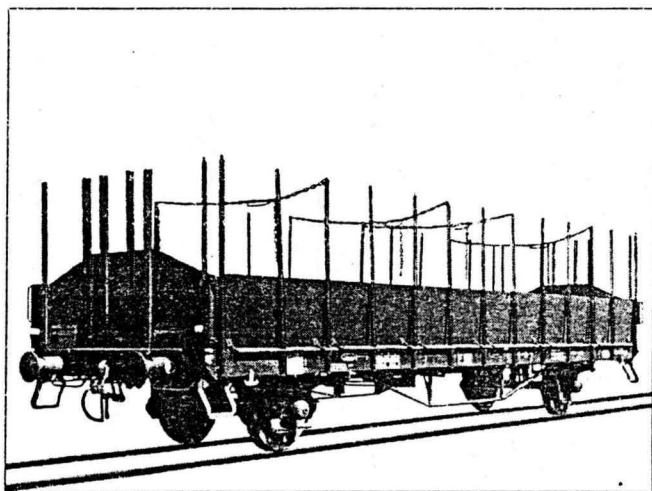
Första delen av lyftet är utfört och den undre vagnen har dragits bort, På lokets tak har det lagts slippers eller stockar som avbärare för att hålla linorna från loksidorna.

En eldareelevs.....fr sid 9.

således ingen fara med att låta en nybörjare svinga kolskyffeln och pyssla med injektorn. dessutom behövde vi inte hålla utkik efter signaler. Dock skall nämnas att 909 kördes hela vägen om än inte med full effekt. Ock vilka var med på 909? Jo, förare Thomas H, eldare Dan C och som praktikant Jan O, vars premiärintryck ni just fått ta del av.

• Oms (Oe)

Öppen vagn med höga lämmar



Lastgränser i ton:

	A	B	C
80	20.5t	24.5t	28.5t
S	20.5t	24.5t	

Öppen godsvagn utrustad med gavelstolpar av I-profil, två eller fyra på vardera gaveln. Dessutom finns två rörstolpar på varje gavel och 13 på vardera långsidan. Plåtlämmar fällbara inåt och utåt.

Golvyta ..... 30,80 m<sup>2</sup>  
 Rymd\*) ..... 33,00 m<sup>3</sup>  
 Sidolämmarnas höjd ..... 0,80 m  
 Största tillåtna hjultryck för fordon på vagn-golv och lämmar ..... 5 ton

Egenvikt ..... 11,5 ton  
 Högsta lastkapacitet (lastgräns) ..... 28,5 ton  
 Lastytans längd ..... 11,00 m  
 bredd ..... 2,80 m

\*) Med råge upp till gavlarnas höjd.

