

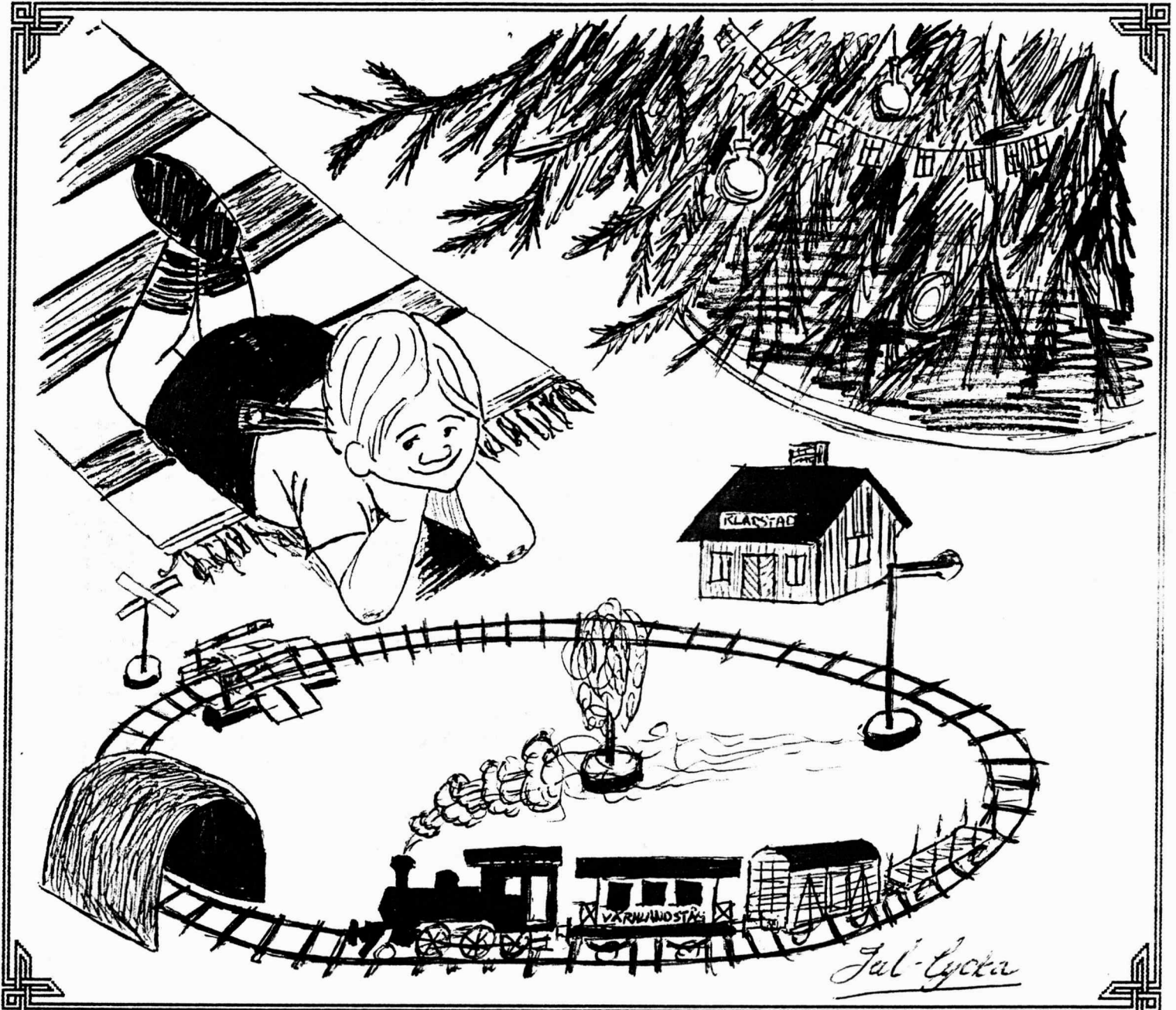
TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 13

Nummer 38

December 1990



Julnummer

TIMMERTAGET

TIMMERTAGET har ambitionen att utkomma med sex nummer per år. Tidningen presenterar verksamheten inom föreningen Karlstads Modelljárnvägsklubb med sektionerna Värmlandståg och modelljárnvägen Klarstad - Malmö Járnväg.

Artiklar och bilder till tidningen mottages 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 0550-144 52
Kassör	Per Krogh 054-15 93 36
Sekreterare	Urban Lavén 0550-606 66
Ledamot	Göran Sohlberg 0555-915 42
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 Modelljárnvägen:

Jan Olsson
054-83 03 56

Researrangemang och resebokning:

-Göran Sohlberg
0550-915 42

Medlemsavgifter:

100 kr/år.
50 kr/år ungdom = född 1975 eller senare.
50 kr/år familjemedlem = bosatt på samma adress som fullbetalande medlem. Erhåller ej TIMMERTAGET.

Reds ruta.

Hej alla glada (H)julfirare. Snart kommer tomten med, förhoppningsvis, hårda paket. Kanske han har med sig en E2:a från UGJ.

Detta nummer blir årets femte. Ambitionen om sex nummer höll inte. Jag får skylla på... Nej, det är så att jag har stått med hammare och spik i näven hela sommaren och hösten. Det är till att ha byggt ut se.

I detta nummer får vi veta vad som lockar bort Anders Håkansson från sandstränderna på Isle of Wigth, vad red och Per Krogh sysslade med sommaren 1984 och de vanliga skandalbilderna från Julbordsresan.

Ha en God Jul och ett Gott Nytt År önskar Urban.

INNEHALL

Styrelsen Informerar.....	sid 3
Ryde-Model-Rail.....	sid 4
Nordturist sommaren 1984.....	sid 6
Járnvägshumor.....	sid 10
Från Jan Olssons Bildarkiv.....	sid 11
(H)jul-spårkryss.....	sid 12
Nytt från Angloksreparatörerna...	sid 13
Liten Járnvägsordlista.....	sid 13
JHRF och MRO kom på Värmlandsbesök.....	sid 14
Höstmötesprotokoll.....	sid 15
Konstitueringsprotokoll.....	sid 17
Göran Bäckström slutar som kassör.....	sid 18
Tiokilosklubben.....	sid 18
Ett möte på KMJ.....	sid 19
Gurkmästerskap 1990.....	sid 20
Julbordsresan.....	sid 21
Tubbyte på Amål ö.....	sid 23
UNO.....	sid 24

Omslagsbilden:

Vem minns inte sina barndoms jular. Hade man varit snäll så kunde den skäggige tomten fiska upp ett tågsätt ur säcken. Inte är det någon skillnad på önskingarna nu, eller....

Urban drömde sig tillbaka och ritade.

Styrelsen Informerar

Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemöte 7 nov 1990.

Detta är ett utdrag från protokollen. Önskas kompletta protokoll, tag då kontakt med sekreteraren.

Protokoll 5 november.

Lastbilen har nu fått nytt avgassystem. Kostnaden hamnade på blygsamma 600 kr.

Värmlandstågs fordonskatalog skall nytryckas och justeras efter dagens villkor.

Ett "tiggARBrev" har skickats till Lions i Kil. Vi ansöker om ekonomisk hjälp för tubinköpet till E2 909.

Bengt Prins, tillsammans med Conny Seidlitz och Magnus Heder var i Gräsberg (utanför Ludvika) och tog ut B 1143 för transport till Falun. Omdömet över loket var bara positivt. El-ljus, bra hjul mm. För att citera Bengt Prins: - Kanonlok. Detta lok är vår förening spekulant på. Om vi får ta hand om det återstår att se.

Vandalisering på Deje bruk har skett. Dessbättre klarade sig våra vagnar och material helskinnade.

Dan Carlsson har varit i kontakt med Hans-Olov Lind ang uppställningen i Deje. Att ha vagnarna uppställda utan kostnad möter inga hinder. Det som kan komma att kosta kan bli lokalhyror, när och om vi får sådana.

Vi kör en resa för järnvägspersonalen i Kil i samband med "Gurkmästerskap" dvs kortspel.

Vi har fått en förfrågan från Norge ang utlåning av vagnar. Det gäller resor på bandelen Kongsvinger - Elverum.

"Solstaträff" i Karlstad vill ha samarbete med oss för arrangemang med ångresor.

Priser för resor (det vi betalar till SJ) kommer efter nyår att momsbeläggas.

Jan Olsson, Per Krogh och Urban Lavén skall träffas och diskutera igenom hur rekrytering av yngre medlemmar till modelljärnvägen skall ske.

Jan Olsson och Göran Bäckström har som föreningens representanter varit på JHRF årsmöte i Stockholm. Rapport om detta kan läsas i Höstmötesprotokollets bilaga.

Styrelsen.

Nya medlemmar

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

Peter Löf
Bengt Jakobsson

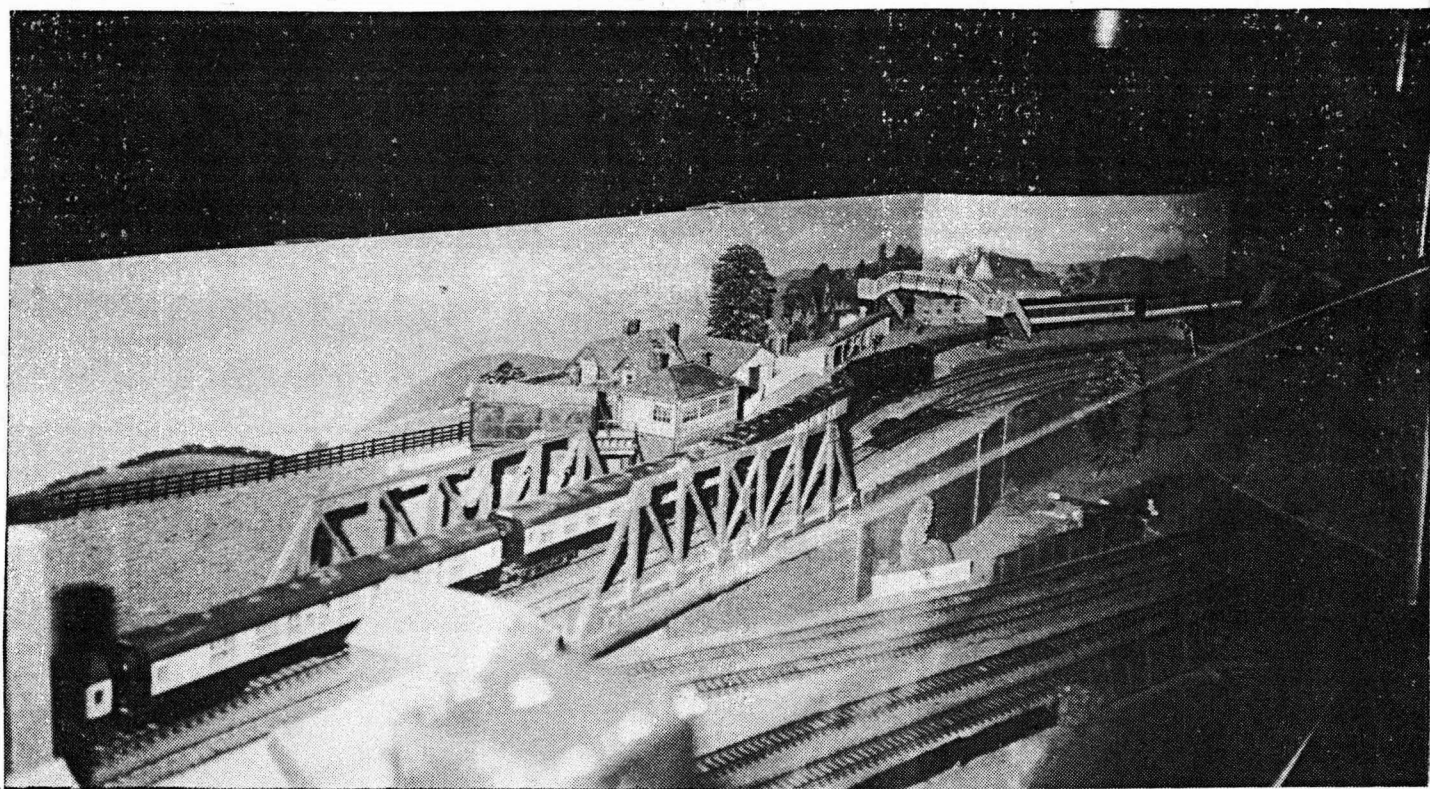
Kil
Karlstad



God Jul och Gott Nytt År
önskas alla medlemmar

Ryde-Model-Rail

Text och foto: Anders Håkansson



Avsnitt av modelljärnvägen.

Vad är sol och bad mot en modelljärnväg? Är man i England så är det aldrig långt till vår hobby. Låt oss läsa Anders Håkanssons berättelse om vad som fick honom att rata sandstränderna på ön Isle of Wight:

- Under en härlig vecka i augusti befann jag mig på den underbara ön Isle of Wight i Engelska Kanalen. På hotellet i Sandown - där jag bodde - fick jag syn på ett anslag om en modelljärnväg som fanns i Ryde, ca en mil därifrån. Så ett par dagar senare gjorde jag slag i saken, lämnade stranden åt sitt öde och istället knatade jag iväg till stationen, som med förkärlek i detta land förpassas så långt ifrån centrum som möjligt. När jag äntligen var framme stod det redan ett tåg och väntade på mötande tåg från Ryde. Snabbt som ögat löste jag biljett - 1.70 £ ToR - och hann lagom sätta mig tillrätta innan

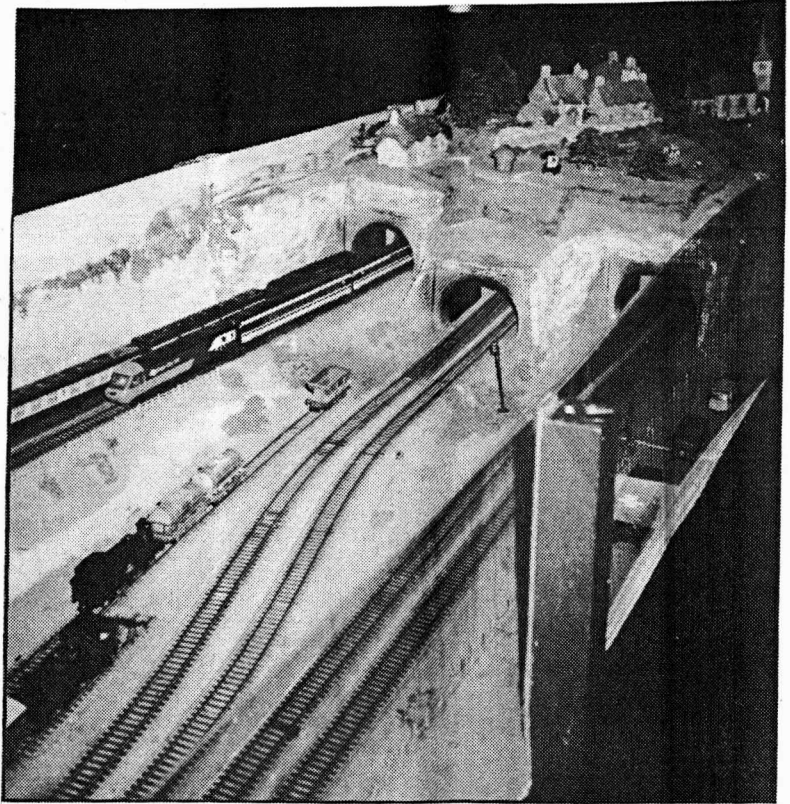
avgång. Tågen på "Island Line" var ganska nylevererade och av tunnelbanetyp. De drevs också mycket riktigt via en strömförande skena, som låg väl oskyddad ute på linjen. Till skillnad från vagnarna kunde spårläget i det närmaste liknas vid Fryksdalsbanans junkigare partier. På vägen till Ryde passerades Brading, vars stationshus hade sett bättre dagar. Vid St John's Road i Ryde steg jag av tåget, gick runt huset på perrongen, gick in i samma hus från andra sidan och plötsligt hade jag bytt skala.

I samma hus som modelljärnvägen har ägaren, Patrick Massey, sin affär med engelska modeller i de flesta skalor. För 1 £ fick man tillträde till modelljärnvägen, som skyntades bakom ett skynke. Mitt försök till en spontan intervju stördes då och då av köplystna kunder, men jag tror jag

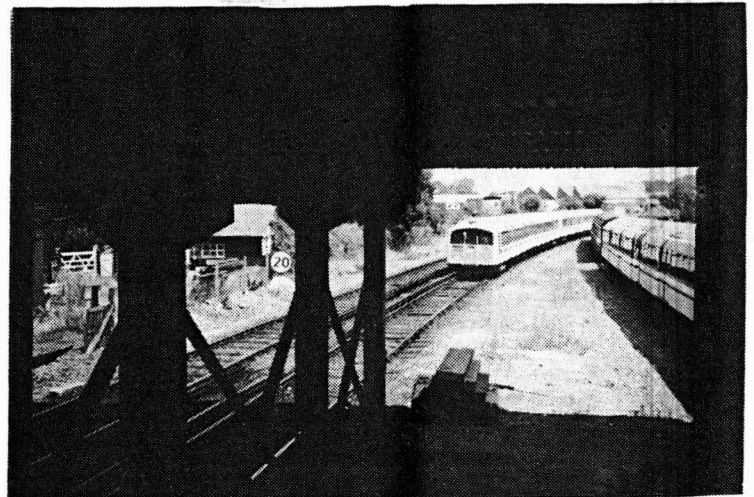
fick det mesta rätt.

Anläggningen, vars storlek jag uppskattar till 7 x 3, blev flyttad till dess nuvarande lokal för bara två månader sedan i ett inte alltför bra skick, men tillsammans med två medhjälpare har ägaren fått banan i befintligt skick på endast två månader. Spåren är flexräls från PECO, vilket inte är alltför ovanligt i detta land. Växlarna kommer däremot från Fleischmann och för att ge lok och vagnar en bra gång genom växlarna, oavsett storleken på flänsen, köptes höghastighetsväxlar som har rörligt växelhuvud till skillnad från de vanliga växlarna. Det rullande materieleet är i stort sett från Hornby och Lima, som har ett väldigt stort utbud av engelska modeller i de flesta färgsättningar. Som brukligt är, ursäkt Märklin-rallare, drivs det hela med 12 volts likström. Tågen körs, med imponerande driftsäkerhet, runt de sex oberoende slingorna. Både person- och godståg gör automatiskt uppehåll på stationerna. Varje slinga kan i dagens läge klara av två tåg samtidigt, men när signalsystemet är fullt utbyggt med blocksträckor kommer siffran naturligtvis att stiga avsevärt.

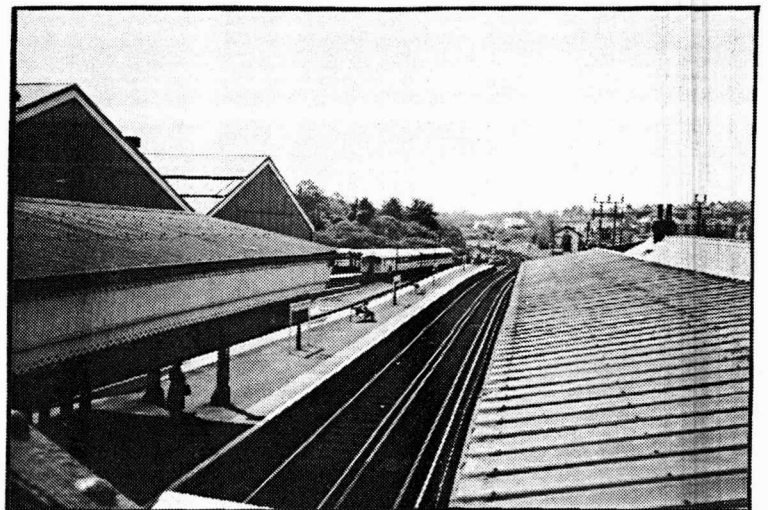
För övrigt finns inte mycket att tillägga förutom att det var en trevlig bana med många tåg i rörelse, även på stationerna. Och så namnet förstås: modelljärnvägen kallas Ryde Modell Rail efter det tidigare namnet på den riktiga järnvägen Ryde Rail (jämför Ryde och ride), som senare övergick till det inte alls så komiska namnet Island Line.



Ännu ett avsnitt av modelljärnvägen,



Tåg från Ryde Esplanade inkommer till St John's Road,



St John's Road station, linjen mot Brading och Sandown, Obs! the live rail,

Nordturist Sommaren 1984

Text: Per Krogh

Sommaren 1984 gjorde Per Krogh och Urban Lavén en resa Småland - Bergen Trondheim - Stockholm. Under denna resa åktes banor som idag är nedlagda.

Tag plats och res med!

Avreste kl 05.40 med Göteborgståget från Karlstad ensam. Min reskamrat, lokförare till yrket, hade lyckats försova sig! (Han skyllde på sin syster som ställt väckarklockan fel). Nåväl, Någonstans under min vingliga och välplanerade resa skulle han väl genskjuta mig. På göteborgståget satt jag alltså denna tidiga morgon, och faktiskt med biljett också, låt vara över Jönköping - Värnamo - Sölvesborg - Halmstad - Ulricehamn. Nordturisten började gälla först två dagar senare.

I Amål kunde Z65 528 beskådas. Från tidtabellskiftet har T21 slutat gå upp från Mellerud så trafiken till Svanskog och Tösse sköts numera med Z65. I Öxnered så dagens första tågbyte, nu återstod endast nio. I Öxnered kan man genom biljettluckan se tavlan på ställverket där "krysset" mitt på stationen är väl upplyst som för att gardera sig mot att tågklararen skulle glömma bort det.

Saboterad anslutning

Med X9 till Herrljunga, med linje 1-tåget helt fullsatt till Falköping och så till Jönköping för dagens tredje frukost, den första minimala åts i Karlstad och den andra under den obligatoriska timmen i Öxnered. Jönköping var egentligen första målet för resan. Resvägen över Öxnered var föranledd endast av att SJ totalt saboterat alla anslutningar i Hallsberg för första morgontåget från Karlstad genom att senarelägga det till att ankomma efter den stora tågknuten vid 8-tiden.

Gåsen från Älmhult...

Y1-resa till Vaggeryd och se där, i tåget från Nässjö fanns kompisens lokföraren. Han hade bara missat Jönköping - Vaggeryd på sin resa via Hallsberg. Fortsättning i hans tåg till Värnamo, byte till Alvesta, skånetåg till Älmhult där vi fick en paus. I en korvkiosk träffade vi "Gåsen från Älmhult" (beteckningen enligt hennes mor) som inte visste i vilket landskap av Småland, Blekinge eller Skåne som Olofström ligger i.

Mot Blekinge

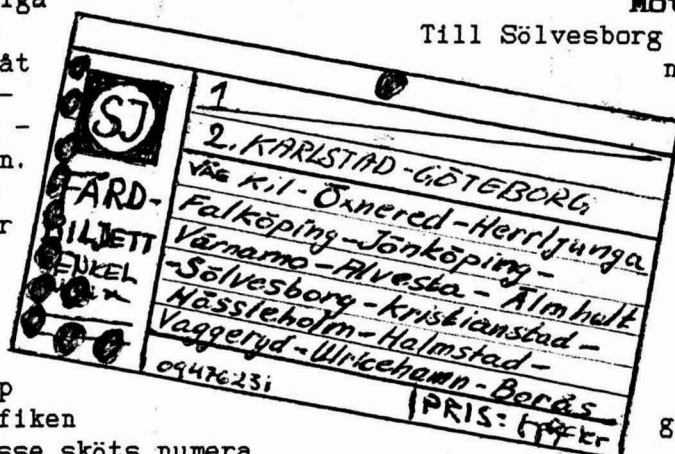
Till Sölvesborg i en ensam Y7 som till några andra passagerares förvåning var nästan fullsatt. I

Lönnsboda möte enligt den manuella metoden där tågklararen springer och lägger om växlarna för hand. Någon plattform för spår 2 finns inte heller utan passagerarna i mötande Y7 fick gå av och på via en

ditställd trätrappa. Vi reste i Y7 1191 medan mötande var 1176. Vid infarten till Sölvesborg frågade vi föraren om var anslutande buss till Kristianstad avgick. Han kände inte till någon bussanslutning, men vi hade funnit den i tidtabellen och det visade sig att den gällde även i verkligheten och med tågbiljett som giltigt färdbevis. I Kristianstad dagens sista byte för tåg till Hässleholm med det elfte klippet i biljetten. Redan vid sjunde hade man börjat klippa i biljettens underkant. Flera konduktörer tittade länge på min biljett, någon med kommentaren "smart". På SJ resebyrå tycker man det är positivt med sådana "långväga" biljetter som ger en lång tågresan till hyggligt kilometerpris.

Stor, snabb frukost

I Hässleholm övernattning på ett trevligt vandrarhem som låg ute på



landet men ändå nära station. Middag på kvällen och frukost på morgonen på järnvägsrestaurangen med utsikt över bangården. Frukost var enligt "stora frukost"-principen, dvs ät hur mycket du vill till ett fast pris. Priset var betydligt lägre än vad det numera är i Stockholm, Göteborg och Malmö men valmöjligheterna av frukostvaror var också mindre. Eftersom vi var sena hann vi bara äta i full fart i tio minuter innan vi såg vårt tåg komma in på perrongen. Vi for till Halmstad där vi gjorde en snabbvisit på biljettexpeditionen för att köpa sovplatser Stolien - Stockholm sedan vi ändrat lite i våra resplaner. Till Landeryd i Y1, byte till Y7 1169 och 1158 för resa mot Ulricehamn. Ungefär lika många stopp för handmanövering av bommar som passagerare. I Ulricehamn



fascineras man av en personbangård med fyra tågspår, dvärgsignaler och elväxlar, samt tillika godsbangård med fyra tågspår med dvärgsignaler. Borde vara en högmorderniserad station i förhållande till trafikens omfattning.

Du - expert?

Från Ulricehamn med oss två, en kompis till föraren, en "vanlig" passagerare samt en apotekslåda. Längs linjen ett extra uppehåll vid förarkompisens sommarhus. Stopp vid infarten till Gånghester då spårledningen till tågklareren inte fungerat pga vått spår. Efter telefonsamtal med tågklareren in in till Gånghester och Borås. I Borås byte till Du2 draget persontåg till Göteborg. Vid infarten till en av de första stationerna efter Borås blev det dock stopp - lokskada utan tvekan. Min vän lokföraren ansåg sig såsom placerad i Kil vara expert på Du2-lok, så han gick fram till loket för att hjälpa till. Inte heller han fick igång loket, utan hjälpklok i form av en Du2 kom från Borås för att skjuta

in oss till stationen. Där stod en X9 vi egentligen skulle ha mött i Måndals övre. Rundgång med Du2-an och så till Göteborg drygt en timma sent.

Kort sömn innan Norge

övernattning någon timme hos en kompis i Götet för att vid tretiden bege sig mot stationen och nattåget Köpenhamn - Oslo. Faktiskt rätt mycket folk väntande i den yttre vänthallen vid plattformarna som var öppna. Tåget var drygt en halvtimme sent men vi hade liggvagn trots den relativt korta restiden. En tysk familj med mycket packning var sällskapet i kupén.

Lok i fel ända. Eller...

Vi skulle haft en timme i Oslo men förseningen gjorde att vi bara hade ca 20 minuter på oss. Vi rusade runt för att hitta någon form av frukost men fann bara det "stående kaféet" uppe i stationshallen i nybyggda Oslo S. Någon större brådska hade vi inte behövt ha då bergenståget inte kom in till plattform förrän en halvtimme efter ordinarie avgång. Till min förvåning satt loket i den ända som vette mot nya tunneln under Oslo. Det visade sig också att tåget gick över Drammen - Hønefoss. Sedan tidtabellskiftet går dagsnälltåget och nattsnälltåget över Drammen medan de båda expresstågen går gamla vägen över Roa. Vid avgången ca 45 min sen fick vi omedelbart första exemplet på NSB service. Man hade nämligen spelat in 10-nyheterna från radion vilka nu spelades upp i högtalarna. När de var slut hälsade togföreren (vilken är tågchefen och inte lokföraren) oss välkomna ombord, beklagade försinkelsen men lovade att vi sista biten mot Bergen skulle köra in detta. Detta löfte klarade han inte av att hålla ty vi var ca en timme sena till Bergen. Under hela färden gick fyra Narvesen-damer oavbrutet fram och tillbaka genom tåget med trillevoger säljande allehanda matvaror. Till lunch kunde man välja en tallrik kallskuret eller varm korv. Vi köpte nästan varje gång eftersom vi då trodde att det var sista gången de passerade. I övrigt om Bergensbanan

säger jag bara att jag är övertygad om att det är den mest fantastiska banan i hela Norden med fantastiska naturupplevelser av varierande slag så gott som hela vägen.

Snabbvisit i Bergen.

I Bergen fick vi nu bara tre timmar på oss mot planerade fyra men vi hann ändå vandra omkring i det soliga vädret och ta en tur med Flöibanan. Ven har sagt att det är dåligt väder i Bergen? Jag har alltid haft strålände sol när jag varit där. I Bergen finns för övrigt Trolleybussar men spårvagnarna är borta sedan länge.

Mot Oslo. Öltörst i Hamar.

Så nattsnälltåget tillbaka till Oslo. Skall man verkligen gå lägga sig i sovvagnen när man åker längs bergensbanan? Jag stod länge och tittade ut i korridoren utanför kupén när vi åkte längs österfjorden. Det är ju ljusst hela natten också i juni. Trots allt gick vi båda och lade oss så småningom. Norsk sovvagn kostar för övrigt inte mycket mer än en svensk liggvagn så det finns i alla fall något som är billigare i Norge än i Sverige. Ater mindre än en timme på Oslo S innan vi steg på expresståget till Trondheim över Dovre med El 17 och morderna B7-vagnar. Ganska stereotypt med de nya vagnarna tycker jag. Gudbrandsdalen och Dovresletta i all ära men har man rest Bergensbanan dagen innan är man ganska blasé på fantastisk natur. Man borde nog ha tagit Dovrebanan innan Bergensbanan. I Hamar rusade en yngling av in mot staden "bara för att köpa några öl" som kompisarna förklarade för togföreren. Detta är ett



expresståg, sade han, vi väntar naturligtvis inte på någon öltörstande passagerare. Han fick väl ta nästa tåg över Røros istället.

En vän dyker upp...

I Trondheim hade vi faktiskt drygt en timma på oss så vi drog iväg till en kaffeteria för en lunch. Medan vi sitter där, vem stiger in om inte en av karlstads övriga intresserade av såväl stora som små tåg. (Det var Jan Olsson. Red anm.) Han hade faktiskt åkt med samma tåg som vi från Dombås och skulle även han med tåget till Storlien. Trondheim har förutom spårvagnar även starkölsförsäljning på försök i vanliga livsmedelsaffärer. Vi handlade för resterande norsk valuta.

Ater till fäderneslandet.

Tåget mot Storlien - Stockholm visade sig vara ett blandat tåg med ca 20 godsvagnar bakom personvagnarna. Vi numera tre personer slog oss ned i en kupé med öl och allt. Starka stigningar för dieseln upp mot Storlien. Väl i Storlien frågade vi de tre kvinnliga konduktörerna som skulle stiga på, om det fanns någon servering av något slag öppen under den dryga halvtimme som tåget gjorde uppehåll. Tanken på att något skulle vara öppet i Storlien under juni var visst jätterolig. Lite svagt tycker jag att det är när ett tåg går hela vägen Trondheim - östersund utan möjlighet till förtäring.

Trävagn.

Det norska loket med förare och togfører växlade nu ihop ett godståg. Bromsprov utfördes av en yngre norrman benämnd konduktör som skulle medfölja tåget tillbaka till Trondheim. Närmast loket gick en gammal trä-konduktörsvagn där togföreren och konduktören åkte. I denna vagn medtages även passagerare vid behov visade det sig, då en dam dök upp med ett antal kassar. "På denna linje har vi service" sa togföreren, så man är hjärtligt välkommen att medfölja. Fast man bör inte ha bråttom förstås för tåget växlar vid alla mellanstationer innan Trondheim. Vi trodde att vi hamnat i en helt annan tid. För övrigt kan man åka konduktörsvagn i andra riktningen också, fast då är avgången ca 03.00 från Trondheim.

Universalverktyg.

Iväg igen efter lätt fascinerande upplevelser i Storlien. In i vår kupé kommer tre kvinnliga konduktörer till oss efter tre karlar, men bara för att kontrollera biljetterna, två Nordturist och en tjänste (dvs personalfribiljett). Så fort de gått ut ber mig han med tjänstebiljetten om ölöppnaren. Snabbt sticker den äldre av konduktörerna in huvudet igen och säger "Var det någon som skulle ha en öppnare?" varefter hon med ett elegant handgrepp öppnar ölflaskan med hjälp av konduktörstången. Tala om universalverktyg. I östersund

ST:s

Universalverktyg



byter jag och lokförarkompisen till sovvagn medan vår kollega blir kvar i kupén under natten. I Stockholm på morgonen tar jag farväl av min reskamrat. Han skulle visst söka upp en kvinnlig lokförare som skulle ankomma med ett tåg från Nässjö. Själv intog jag naturligtvis centralens stora frukost.

En snabbsväng runt Mälaren.

Nu hade jag faktiskt hela dagen ledig innan jag skulle träffa en kamrat på kvällen. Vad gör man då? Jo, man tar naturligtvis en tågresa när man ändå har biljetten. Rundresa Södertälje - Eskilstuna - Sala - Uppsala blev det en längre promenad i den trevliga staden Uppsala. På kvällen X1 till Tumba.

**Annan underhållning än tåg.
Sedan hemåt.**

Nästa kväll såg jag Roger Waters från Pink Floyd med supergitarristen Eric Clapton på Johanneshov Isstadion, men det är väl inga tågfantaster som vet vilka det är? Nästa morgon X1 till Södertälje S. Göteborgståget inkom på spår 2 vilket normalt inte används men man gjorde det denna dag eftersom ett lätt försenat skånetåg stod inne på spår 1. Enkelspårsdrift med därtill hörande tågklarering i Vingåker och stationen .

därefter som jag inte minns vad den heter. Det var i alla fall inte Pålshoda vilket stod på en perrong på Stockholm C. Jag vet inte om det är SJ framtidsplaner med regionaltåg till Pålshoda eller om någon ingenjör som är född i Pålshoda konstruerat skylten. Byte i Hallsberg och så hem till Karlstad efter avslutad etapp 1. Är man på tågsemester skall man naturligtvis åka så mycket tåg som möjligt.

Fotnot: Pers Nordturistbiljett skulle komma att utnyttjas långt mera. Det återkommer vi till.



Paula
BE 5253 S

- Sa jag inte att vi skulle få lite väl lite bekvämligheter för det priset!

I KARLSTAD

Nu har man i Karlstad automatiska plattformsskyltar som på elektronisk väg ger besked om avgångstider och mål för tåget. Innan dessa kom upp så sköttes detta manuellt med hjälp av färdigtaxade plåtskyltar som hakades fast i en krok i plattformstaket.

Järnvagsanställda N.N. höll just på med att hanga upp en sådan skylt när en resande gick förbi och ville vara spydig genom att fråga:

- Har du ingen annan sysselsättning än att sätta upp den där skylten?
- Jo, sa N.N. Jag tar ner den också.

JÄRNVÄGS HUMOR



Järnvägsfruvar emellan

— Varför skildes fru Blom ifrån sin man — jag tyckte då att han alltid verkade så sympatisk — ä dessutom hade han ju sin absoluta säkra plats vid järnvägen och...

— Äsch, jag stog inte ut med att jämt å ständigt höra hans evinnerliga ljat om tåg och tågleder. Men kan fru Dalbom tänka sej att, veckan efter skilsmässan, går karshoken sta å vinner hela femtusen på tips...

— Nä va säger fru Blom. Usch en sån KNÖLI



På färjan

Karlsson hade beordats att tjänstgöra ombord på tåg färjan på leden Trelleborg-Sassnitz. Vid första resan, som blev något gropig, kände Karlsson ett hastigt påkommet behov av att luta sig över relingen. När han som bäst stod där, gulgrön i nosen, kom en gammal kvinnlig passagerare fram och undrade deltagande:

— Stackare, är ni sjuk?

Karlsson vände sig halvt om mot henne och snövrlade sötsurt:

— Neej då, lilla damen — jag ä anställd här för att kräkas.



Kockor

Rallaren Lång-Anders, på tal om kockor:

— Vid ett anlägg ja jobba i min ungdom, hadd vi en kocka som va någe te snål. Jaa vel ni, vi teck så jekla lite matåta så att våra käftar nästan gradde igen.



En rälsbuss och en lastbil hade råkat kollidera vid en järnvägsövergång. Lastbilschauffören klarade sig med några obetydliga skrämor, men rälsbussföraren måste forslas till närmaste sjukhus. Sedan han omplåstrats och bandagerats fick han lämna sjukhuset — men med order om inställelse hos en överordnad inom SJ, at redogöra för hurkollisionen tillgått.

— Nja, sa rälsbussföraren — själva kollisionen ä väl inget att ordo om, den var ju inte så värst farlig — — men sen börja jag diskutera med lastbilschauffören.

Felfri

Gamle banmästare N N var en man, som aldrig gjorde fel — i varje fall erkände han det inte.

När han en dag tillsammans med banförmannen intar frukost, råkar han ta fel ströflaska och pepprar på sitt kokta ägg. När banförmannen påpekar detta, säger banmästaren kort:

— Det ska vara peppar till ägg!

Saken var slutdiskuterad och banmästaren fortsatte att peppra.

Från Jan Olssons Bildarkiv

Här kommer den tredje bilden i serien "Från Jan Olssons Bildarkiv".



Jag tycker om att fotografera tåg ute på linjen, om möjligt på platser med intressant linjeföring och vacker natur. Kan man ta sig en bit bort från bilvägar och liknande är det bara en fördel. Bilden är tagen ca 6 km söder om Sorsele, mellan de nedlagda lastplatserna. Krutträsk och Antasstugan *). Y7 1239 utgör tåg 4773 mot Storuman den 27/8 -72.

*) på bandelen Sorsele - Blattniksele.

Jan O.

NKIJ och DVVJ

I vår förening har vi två medlemmar som skriver böcker om järnväg, nämligen Svante Forsæus och Peter Löf.

I höstas kom Peter Löfs bok, "Den rullande materialen på NKIJ 1990 05 31", ut. Denna bok är ett måste för varje kalenderbitare av mått. Denna bok presenterar fordon för fordon som fanns vid denna tidpunkt. Red som är uppväxt i NKIJ-marker kan inget annat än prisa denna bok. Vi ser nu fram mot nästa bok som Peter Jobbar med. Den kommer också

att handla om NKIJ men beskriver då dess historia. Boken är utgiven av SJK.

Föreningens andre författare Svante Forsæus kom lagom till julruchen ut med sin tredje bok. Denna gång i samarbete med Gösta Johannesson. Denna bok om Dal Västra Värmlands Järnväg är ett härligt tillskott i bokhyllan. Historia, fakta, intervjuer, ja allt som hör en god järnvägsbok till, finns med. Toppenbok. Boken är utgiven av Frank Stenvalls förlag.

Nytt från ångloksreparatörerna

Arbetet med ångloken skrider fort och raskt framåt. En kärna av KMJ/ Värmlandstågs medlemmar har redan tillbringat flera helger i Amål med tubbytet på E2 909 och JAAJ:s E2 935. Allt som allt har ungefär åtta stycken personer ställt upp.

Vad har hänt under de senaste veckorna? Man har plockat isär loken. Ja, inte helt och hållet, men luckor är väck liksom ångregulatorerna, valven mm mm. Sist men inte minst. Alla tuber är uttagna.

Metoderna för att få ut tuberna var av olika metoder. I fyrändan, på stortuberna, stack man in en skärbrännare och skar runt innanför eldstadsplåten. I sotskåpsändan skar man upp tre snitt så att omkretsen minskade, och så var det bara att dra ur. När de små tuberna skulle ur, kröp man in i pannan med en kapskiva och skar av dem nära ändarna. De lösa småtuberna kastades ut genom hålen som stortuberna lämnade efter sig. Småändarna som satt kvar slog man sedan ut med slägga. Nu återstår att göra rent pannorna invändigt innan de nya tuberna sätts på plats.

Pannsten var det gott om:

" - En skottkärra per panna, och då överdriver jag inte," enligt Thomas Halvorsson.

De nya tuberna beräknas ankomma någon gång i slutet på december eller i början på januari. En tubpress kommer att lånas in från NBVJ i Nora. För att arbetet med pressningen skall gå lättare håller Leif Sörensen på att bygga en hydraulpump till nämnda press. Det skall bli en portabel historia som även skall gå att koppla till en vedklyv. Materielet till pumpen kommer från NBVJ och kommer att ått återbördas dit när vi är klara.

Och till slut den gamla vanliga uppmaningen: Lördagar! Vaddå? Jo, det är då arbetet pågår. Välkomna! Ring till Thomas först eller till lokstallet i Amål så ni inte åker i onödan.

Liten Järnvägsordlista

(Publicerad i TAG 5/89 men för er som ej har den tidningen kör vi här en repris.)

Axelvaddar.

anordning som får axlarna på smalspåriga vagnar att se bredare ut.

Bestämelsestation

station där gällande bestämmelser tillämpas.

Elände

ställe där kontaktledning slutar.

Luciatåg

extratåg den 13 december, avsett för upplysta personer

Sjuglasvagn

restaurangvagn med kvantitativt begränsade utskänkningsmöjligheter.

Skendebatt

diskussion om järnvägs framtid. Skendebatter går ofta spårlöst förbi.

Spårhund

hund som letar reda på bortkomna tåg.

Svartväxling

omflyttning av vagnar på bangård under den mörka delen av dygnet.

Tåget över Bält

järnvägsförbindelse mellan Fyn och Själland. Genom att utnyttja denna förbindelse lyckades Karl X Gustav komma i tid till ett fältslag.

(Slaget under Bält)

Uttåg

(från poststation:) tåg som avgår från sin post.

Villospår

järnvägsspår i obestämd riktning

Återtag

tåg avsett för returreisa

JHRF och MRO kom på värmlandsbesök

Den 17:e november hade vi besök av representanter från JHRF (Järnvägshistoriska Riksförbundet) och MRO (Muséibanornas Riksorganisation). Från JHRF deltog ordförande Rolph Wegmann och andre vice ordförande Kjell Palén. MRO representerades av Christian Guldberg. Vår klubb ställde upp med Dan Carlsson, Per Krogh, Urban Lavén och Bengt Prins.

Syftet med besöket var bl a att se hur de olika medlemsföreningarna i landet "har det" i sin verksamhet, samt att klubbarna skall kunna framföra sina åsikter till JHRF och MRO om hur vi vill se deras arbete gentemot föreningarna.

Till mötet som startade i modelljärnvägslokalen kl 09.45 hade, förutom klubbens medlemmar, endast Rolph Wegmann infunnit sig. (Han åkte bil). Kjell hade bommat tåget och kom med ett senare. Christian som tog det rätta tåget kom ca 90 min sent. Det var ett signalfel mellan Katrineholm och Hallsberg som var orsaken till detta. Han kom bussledes från Hallsberg eftersom anslutningen hade gått för länge sen.

Vi startade upp mötet med Rolph och presenterade modelljärnvägen, dess historia (både den verkliga och påhittade) dess teknik och hur verksamheten bedrivs. Antal aktiva medlemmar osv.

När Kjell och Christian till slut dök upp gick samtalen in på skala 1:1 dvs riktiga tåg och Värmlandståg. Även där presenterade vi vår verksamhet, berättade om vårt material och våra resor. Vi fick även tillfälle att framföra våra åsikter om hur vi tyckte hur JHRF:s arbete skall bedrivas i framtiden. Frågan om JHRF skulle vara medlem i MOROP togs upp och vi var överens om att det bör vara så i framtiden också.

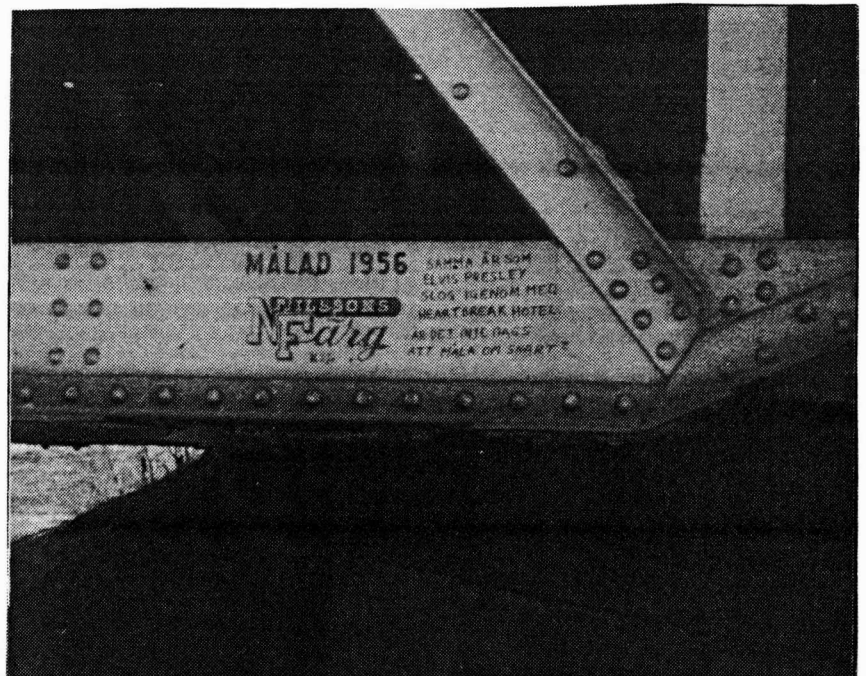
Egentligen skulle ett besök i Deje ha genomförts men pga bommade tåg och förseningar kunde det ej bli utav men ett besök i Kil hanns med.

Nästa etapp blev Amål där våra medlemmar som bekant reparerar ånglok. Och så skulle ju JAAJ utsättas för samma granskning och utfrågning som oss.

Minnen från 1956

Denna bild hittades i ett skåp i modelljärnvägslokalen. "Klottret" vid sidan av firmamärket lyder: "Samma år som Elvis Presley slog igenom med Hartbreak Hotel. Är det inte dags att måla om snart?"

Fotot är taget av Göran Bäckström, i slutet av 70-talet eller början av 80-talet. Bron är en av järnvägsbroarna i Karlstad. På den tiden byggdes modellbanan efter riktig förebild och järnvägsmiljöer dokumenterades med foton. Undrar om bron har målats om än?



**Protokoll fört vid Höstmöte
med Karlstads
Modelljärnvägsklubb i "Gröna
huset", Kil den 9 november
1990.**

Deltagare: Dan Carlsson, Mikael Lundström, Bo-Willy Haglund, Jan Olsson, Conny Seidlitz, Martin Forsæus, Fredrik Bergman, Peter Löf, Martin Andersson, Gunnar Andersson, Per Krogh, Urban Lavén, Denis Milsson, Svante Forsæus, Göran Sohlberg, Bengt Prins, Thomas Halvorsson, David Sohlberg och Anders Håkansson.

§ 1.
Ordförande Dan Carlsson hälsade alla hjärtligt välkomna till höstmötet.

§ 2.
Till justeringsmän valdes Mikael Lundström och Fredrik Bergman.

§ 3.
Röstlängd uppräddades. (Se deltagare).

§ 4.
Frågan om mötet varit berättigad utlyst, besvarades med Ja.

§ 5.
Till mötesordförande valdes Jan Olsson.

§ 6.
Till mötesskriverare valdes Urban Lavén.

§ 7.
Dagordningen genomgicks och godkändes.

öppnande

Justeringsmän

Röstlängd

Mötets berättigadhet

Mötets ordförande

Mötets skriverare

Dagordning

§ 8.

Beslutades att antalet styrelseledamöter skall vara oförändrat, 5 st. Antal styrelseledamöter

§ 9.

Beslutades att antalet styrelsesuppleanter skall vara oförändrat, 3 st. Antal styrelsesuppl.

§ 10.

Till föreningsordförande för det kommande verksamhetsåret valdes: Val av ordförande för 1991.

Dan Carlsson (Omval)

§ 11.

Till föreningens kassör valdes: Val av kassör för 1991.

Per Krogh (Nyval)

§ 12.

Till övriga styrelseledamöter valdes: Val av styrelseledamöter och suppleanter.

Urban Lavén (Omval)
Thomas Halvorsson (Omval)
Göran Sohlberg (Nyval)

Till styrelsesuppleanter valdes:

Bengt Prins (Omval)
Martin Forsæus (Omval)
Jan Olsson (Omval)

Suppleanterna går in i den ordning som ovan.

§ 13.

Till Valberedning valdes: Valberedning.

Gunnar Andersson
Villy Andersson
Fredrik Bergman

§ 14.

Till revisor valdes: Revisor och revisorsuppleant.

Gunnar Andersson

Till revisorsuppleant valdes: Peter Löf

Peter Löf

Bilaga 1

JHRF årsstämma i Stockholm 90-10-20-21.

På uppdrag av KMJ styrelse har jag deltagit i JHRF årsmöte och det därpå följande sektionensmöte avseende järnvägsmuseiföreningarna. Ett protokoll från mötena kommer att sändas ut senare. Jag skall här ge en kort sammanfattning av det som behandlades på mötena.

- Tillståndsprövning för alla trafikutövare. Måste klaras av under en 3 års period (91-01-01 - 93-12-31). Underlag till Järnvägsinspektionen senast 92-07-01.
- Trafikfordon skall vara godkända av J. Skilj på trafik och icke-trafikfordon.
- ATC kan väntas krävas på fordon som kan gå fortare än 70 km/tim.
- 1993 riktmärke.
- Försäkringsfrågan under arbete. Bolagen osäkra på marknaden för denna typ av försäkring. Troligen kan premierna sänkas i framtiden, 50% (?).
- Brev med förfrågan avseende försäkringsläget skall skickas till alla föreningar. Symmerligen viktigt att vi svarar på detta brev!!
- Ansvarsförsäkring mycket viktig liksom olycksfallsförsäkring för medlemmarna. Ev trafikstatistik till JHRF.
- Fördelningen av ånglok.
- 9 B-lok friställda till JVM förfogande. 3 avsätts troligen till att ersätta uppställda intressanta lok. Övriga fördelas av JVM på lämpligt sätt.
- Intrasserade föreningar får anmäla önskemål om lok till JVM via JHRF.
- Kompetens och lokalfråga viktiga faktorer. Loken har granskats och Conny Sernfalk har resultatet. Föreningarna skall få tillgång till dessa och ev kunna ändra sig.
- Den kommande utvecklingen av beredskapslokiparken kommer troligen att handhas av JVM, liksom utvecklingen av reservdelslager och oljor. Detta kan ske under en 5-års period.
- Lok deponeras eller leasas till föreningar, inga köp. Medel till underhåll fonderas av föreningen. (Vi gör ju redan så!)
- E10 'orna flyttades efter order av SJ. Man behövde åtminstone ett lokskjul.
- Ingen riktig samordning inom SJ. Loken skall hanteras som de ovan nämnda B-loken. Deras nuvarande uppställningsplats ej definitiv.
- Vidare behandling av dessa frågor på ett sektionensmöte den 9/12 i Stockholm. Viktigt att vi skickar sakkunnig representation till detta möte.
- Priser. SJF690 ärendet behandlas långsamt inom SJ. JHRF skall ta upp denna fråga igen. I nuläget gäller bara regel att priser är förhandlingsobjekt. Förhandla fram bästa möjliga pris.
- S80. Ny S80 till 1993 på SJ/BV. Diskussion om föreningspersonal kan examneras för att kunna tjänstgöra på SJ/BV spår. Oklart f n.

forts. n. sid

Arsavgift.

Arsavgiften bestäms till att vara oförändrad under 1991.
 Fullbetalande medlem, 100 kr.
 Familjemedlem, 50 kr
 Ungdom född 1975 eller senare, 50 kr

§ 16.

Intet.

Ärenden som styr-
 elsen hänskjutit
 till mötet.

§ 17.

Intet.

Medlemsmotioner.

§ 18.

Då ingen punkt veks för rapporter fick Jan Olsson under denna punkt redogöra för sin medverkan på JHRF årsmöte i Stockholm. (Bilaga 1).

Övriga frågor.

Per Krogh skall modifiera avtalet med Solör-Odal. Vissa detaljer skall läggas till om vår förenings faktiska kostnader. Samarbetet skall gälla personella resurser och telex ut att hjälpa varandra med förhandlingar vid resor på andra sidan gränsen, SJ/MSB.
 Jan Olsson påpekade, att i föreningens namn ingår ordet "modelljärnväg". Verksamheten har varit dalgång på sista tiden och han ser gärna att fler ställer upp. Jan Olsson, Per Krogh och Urban Lavén skall ha ett möte där man skall försöka plocka fram metoder för rekrytering av nya modelljärnvägar.
 Göran Söhlberg, talade om att det kommer att bli moms på resor fr o m 1991. Detta kommer våra kunder att bli informerade om. Göran Beckström skall, såsom föreningens ekonomiska rådgivare, ta reda på om det kan löna sig för föreningen att bli momsredovisningskyldig.

§ 19.

Mötet avslutades.

Avslutning.

- Jan Olsson
- Jan Olsson
- Urban Lavén
- Sekreterare
- Mötets ordförande
- Mikael Lundström
- Justeringsman
- Fredrik Bergman
- Justeringsman

Arvts Bilaga 1

- ATC. Krav på ATC även på museilok/föreningslok kommer närmare. Tekniska problem vid installation av ATC på ånglok. SJ kan komma att få ATC utrustningar över i framtiden. De kan ev få disponeras/hyras av föreningar. Problemen med ATC både av teknisk och programmerings natur. Kan komma att bli dyrt!!
- Övrigt. Asbestproblemet berördes något. 40-talsvagnar inte så asbestrika men ångloken desto mer. Rolph Wegmann har fått höra om en substans som kan binda asbestfibrer och minska risken vid hantering. Undersöker vidare i frågan.
Vagnar med glidlager kan enl en SA man bara tillåtas gå i max 70 km/tim. SJ lär inte tillåta utländska vagnar med glidlager alls. Tänk på att ånglok bara har glidlager, med få undantag.

Konstitueringsprotokoll fört med styrelsen för Karlstads Modelljärnvägsklubb den 9 nov 1990 i "Gröna huset", Kil.

§ 1.
Mötet öppnades av ordf Dan Carlsson.
öppnande.

§ 2.
Till Justeringsmän valdes Per Krogh och Jan Olsson.
Justeringsmän.

§ 3.
Till Sekreterare utsågs Urban Lavén.
Konstitiering.

Till resechef utsågs Göran Sahlberg.
Till ledamot Thomas Halverson.
Konstitiering.

§ 4.
Till att teckna föreningens firma var för sig utsågs följande personer:
Firmateckning.

- Dan Carlsson
- Per Krogh
- Göran Beckström
- Urban Lavén
- Göran Sahlberg
- Thomas Halverson

§ 5.
Mötet avslutades.
Avslutning.

Dan Carlsson
.....
Dan Carlsson
Ordf.

Urban Lavén
.....
Urban Lavén
Sekr.

Per Krogh
.....
Per Krogh
Just. man.

Jan Olsson
.....
Jan Olsson
Just. man.

Göran Bäckström avgår som kassör.

Inför höstmötet i år hade "den ständige kassören" Göran Bäckström avböjt omval. Göran som är föreningens grundare, har hela tiden sedan 1977 suttit i styrelsen. Hur grundandet gick till kan läsas i TIMMERTAGET nr 32, 1989.

I det äldsta protokollet som hittats, från 14 dec 1977, kan vi se att Göran är både mötesordförande och mötessekreterare. Detta protokoll bör vara det första då man bestämmer föreningens namn till Karlstads Modelljärnvägsklubb. Till ordförande valdes då Göran och som kassör Johan Hestréus. Vice ordf. var Conny Seidlitz som ännu idag är med och är aktiv. Vilket år Göran tog över kassörsrollen vet Red ej, men det bör ha varit ganska tidigt. Han har även varit TIMMERTAGETS redaktör till och med 1988.

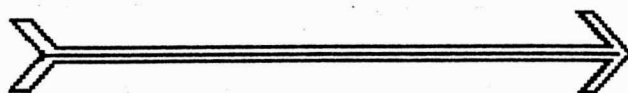
Anledning till avsägelsen från Göran, när det gäller kassörssysslan, är att han sedan några år är boende i Trångsund utanför Stockholm. Avståndet till pengarna ställer till problem och själv tycker Göran att han inte kan ägna sig åt styrelsearbetet på ett tillfredsställande sätt.

Till ny kassör valdes Per Krogh.

Vi ber att få tacka Göran Bäckström för den tid som han suttit i styrelsen och för det mycket fina arbete han lagt ned för föreningens bästa. Och inte minst, ett stort TACK för FÖRENINGEN.

Göran Sohlberg tillbaka i styrelsen

Efter ett års uppehåll träder Göran Sohlberg åter in i styrelsearbetet. Han har i föreningen uppdraget som resechef och arrangör. När Sohlberg var utanför styrelsearbetet fungerade det inte så bra. Under det senaste verksamhetsåret kom vi snart underfund med att en resechef bör sitta med i styrelsen. Och så är det nu åter. Välkommen tillbaka.



På nästa sida kan vi presentera en "godbit" från föreningens barndom. Det hittades tillsammans med ett protokoll från 1977, alltså det år som föreningen bildades. Av språket att döma är det med stor säkerhet något som Göran Bäckström och Thomas Michanek har kokat ihop och är "pappor till."

Här kan man bl a läsa att det är förbjudet att kasta kniv eller frisbee, kittlas, inte vråla, ej beordra men be osv.

Det skall var ordning på torpet.

Insändare eller artikel?

Skriv till
TIMMERTAGET
adress på sidan 2

* 10-kilosklubben *

Följande personer har upptagits som fullvärdiga medlemmar i KMJ:s interna 10-kilosklubb.

Göran Bäckström
Eva-Lena Högberg

Vad är nu detta?

Medlemskap i denna exklusiva klubb kan man endast vinna genom att skala 10 kg rå potatis. Göran Bæ fick sin titel i samband med vår första julbordsresa 1986 i BJ:s restaurangvagn. Till detta julbord färdigställde G Bæ 10 kg skalad potatis.

I år fick han sällskap med Eva-Lena Högberg (syster till Winna, Dan C:s sambo). Visserligen är hon ej medlem i KMJ/Värmlandståg, men har skalat i förenings tjänst. Och det duger gott. Eva-Lena genomförde sin bedrift inför "Gurkmästerskapsresan" till Daglösen i november månad. I och med detta utökades denna klubb med 100%

Funderingar om en utmärkelse har tagit fart och förslag på en medalj med två korslagda potatisskalare föreligger.

FIT MÖTE PÅ KMJ

VID BÖRJAN AV MÖTET:

De som först kommer till mötet skall samlas (vid skrivbordet) och diskutera vad som skall göras på mötet, och därefter skall man dela upp arbetet. (Man ska inte behöva tvinga någon att göra en arbetsuppgift) Förslag och frågor skall diskuteras innan man sätter igång att arbeta.

UNDER MÖTETS GÅNG:

1. Inget våld eller bråk får förekomma. (Kastande av saker, slag, sparkar, dunkar i ryggen, kittlingar, knuffar, fäktning med stolar, jagande av andra medlemmar m.m.)
2. Inget lekande eller latande får förekomma. (Frisbeekastning, rullande av tejpullar, knivprickkastning, balanskonster, ritande av bilar, rullande av vagnar, katalogläsning m.m.)
3. Inget onödigt ordergivande får förekomma. Om någon tycker att en sak bör göras, så ska han göra den själv. Om han är så upptagen att han inte kan göra den själv, får han inte beordra någon annan att göra det, utan han ska be någon annan att göra det.
4. Alla ska frivilligt hjälpa till, ingen ska behöva tvinga någon att arbeta.
5. Om någon vill någon annan någonting, skall han gå bort till personen och inte skrika efter honom över hela lokalen. Om personen som man vill prata med håller på att prata med någon annan, skall han vänta till han pratat färdigt.
6. Varje medlem som kommer under mötets gång skall gå runt och fråga var han bäst behövs. När han fått en arbetsuppgift, skall han göra den utan att någon skall behöva tvinga honom till det.
7. Vid konversationer skall ljudnivån hållas låg, inget skrikande eller vrålände får förekomma.
8. Om någon vill säga något till alla medlemmar, skall han gå runt till var och en, inte skrika ut det.
9. Om någon under mötet kommer på någon stor förändring som kan göras, antingen på banan eller i lokalen, skall man avbryta allt arbete och samlas för att diskutera förändringen. (Observera dock punkt 3)
10. Verktyg som tillfälligt inte används skall läggas på en synlig plats, så att ingen behöver finkamma hela lokalen för att hitta ett verktyg. (Med synlig plats menas ej vid brandsläckaren, på golvet, i något fönster, på en hylla eller liknande, utan på en träskiva, på skrivbordet, på en ritning, på arbetsbordet m.m.)
11. När ritningar eller träskivor läggs ut, ska man se till att de ej döljer verktyg, växlar, suddgummir eller liknande.

Gurkmästerskap 1990

Den 10 november gick i VÄRMLANDSTÅGS regi "Gurkmästerskapsresa". Gurkmästerskap kanske tarvar sin förklaring för den oinvigde. Det är dock inte fråga om någon fysisk idrott, typ "kast med lilten gurka e d. Nej, här rör det sig om den ädla konsten att få sina motspelare på fall i kortspel.

Tung tradition

SJ-personalen i kil har som tradition att spela Gurka en gång om året. Normalt håller man till i fritidslokalen men då denna för tillfället hyser växlingspersonalen, i väntan på nybyggda lokaler, så fanns ingenstans att genomföra mästerskapet. Men så kläckte någon idén att spela mästerskapet i Värmlandstågs restaurangvagn och samtidigt resa någonstans.

Tack vare att det endast var SJ-personal som skulle resa med fick vi ett mycket bra avtal med SJ. Detta tackar vi för, annars hade anmälningsavgifterna blivit för höga.

Mot Daglösen, spelet börjar

Kl 15.00 rullade tåget iväg med Bengt Prins som förare och 35 korthajar ombord, som alla hade betalt sin anmälningsavgift. I avgiften ingick middag och en slant till "potten" för segraren och finalisterna. Spelet drog igång så gott som med en gång och efter en timmas resa hade man kommit till Daglösen. Där gick man runt med loket och tog en och en halv timmes paus i spelandet. En del tog en promenad, andra stannade kvar och tog en öl till.

Mat och finalomgång

På hemvägen mot Kil serverades middagen. På menyn stod: Pastrami med potatisgratäng. Mätta och belåtna kunde alla sätta sig till rätta för fortsatt spel (utom de som blivit utslagna, i kortspel alltså). Tåget anlände till Kil vid halv 7-tiden men spelet skulle fortgå till halv 10. I finalen denna kväll satt Bosse Bergström, Lennart Bäckman, Jörgen Olsson och Bernt Ernstsson.

Segervisse Bosse

Efter slutomgången kunde det konstateras att Bosse Bergström hade utklassat sina motspelare och stod som Gurkmästare 1990. Till saken hör att han hade under kvällen klart deklarerat att han med lätthet skulle ta hem potten och var närmast besvärad av, att han var tvungen att spela tillsammans med amatörer.

Nöjda resenärer

Så här efteråt kan Red konstatera att resan måste ha varit toppen. Nästan dagligen i mitt arbete har man kommit fram till mej och berömt oss för resans genomförande. - Bra mat, - Bra service, - Det här gör vi om, fast då reser vi längre, - Det här har ni gjort förr, va. Det är bara några av de positiva kommentarerna.

Det känns roligt att få höra sånt. Men äran för denna resa skall till stor del tillfalla restaurangvagnspersonalen som såg till att gästerna trivdes så bra.

Och visst gör vi om resan, det är bara att höra av sig.

Urban

KALENDERN

Varje onsdag, byggkväll kl 18.30

Storkörning börjar kl 12.00

Onsdag 9 januari Småkörning
Onsdag 16 - " - Styrelsemöte KMJ-lokalen.

Lördag 19 - " - Trivselkväll hos Urban Lavén, Storfors
Tel. 0550-60666

Söndag 20 - " - Storkörning

Lördag 9 februari Trivselkväll hos Gunnar Andersson
Forshaga
Tel. 054-72298

Söndag 10 - " - Storkörning
Onsdag 20 - " - Småkörning

Anmälan om medverkan på trivselkväll görs till värden.

Julbordsresan

Foto: Fredrik Bergman



Årets Julbordsresa gick Väneren runt. Som vanligt var både stämning och maten god. På bilden ses fr v Håkan Järpesten, Jan Olsson (delvis skynd), Gunnar Andersson och Per Krogh. Kan diskussionen röra sig om tåg männe?

Värmlandstågs traditionella julbordsresa genomfördes i även i år. Denna gång gick färden, i en tvådagarsresa, runt vår stora insjö Väneren.

Den 1:e december startade resan och att den kom att gå så tidigt i december, berodde på att helgen efter var bokad för ett annat traditionsevenemang, nämligen hjulmarknaden i Stockholm.

Vid 14-tiden fick vi avgång från Kil. Vid spakarna på loket stod lokförare Roland Salestrand, för dagarna inlånad. I restaurangvagnen serverades välkomst-glögg och Gunnar Anderssons Y3-pepparkakor och Annitas lussekatter. Stämningen steg snabbt och säkert. Den öl som blev över från "Gurkresan" gick åt med en rasande fart.

Väl framme i Skövde ställdes tåget upp på spår 3 och tågvärme från post kopplades. Vid 18-tiden så var det dags

för den stora begivenheten, julbordet. Förr om åren har Dan stått för så gott som all matlagning. I år hade han delegerat en hel del av detta så äran för Jansons frestelse skall tillfalla Gunnar Andersson, rödkålen Bo Carlsson och skinka och köttbullar till Minna. Resten av maten tillagades på vägen ner till Skövde. Mitt under middagen passerade det nya snabbtåget X 2000 utanför fönstret. "-Mat och skådespel". Efter maten var alla dästa men nöjda så A5:ans sköna fotöljer kom väl till pass. De som var av piggare slaget tog en promenad på staden.

Anders Håkansson hade anmält sig som "aktiv". En jury tillsattes som skulle bedöma det fallet. Efter moget övervägande kom man fram till att det fattades viss tid. Problemet löstes med att han kördes ut till disbänken för att göra rätt för sig. En mycket smidig lösning på problemet, tyckte nog speciellt kökspersonalen. Hans meriter

som blivande sjöofficer hade också en viss betydelse, dvs vattenvanan. Fredrik Bergman assisterade med att torka det som anders inte slog sönder.

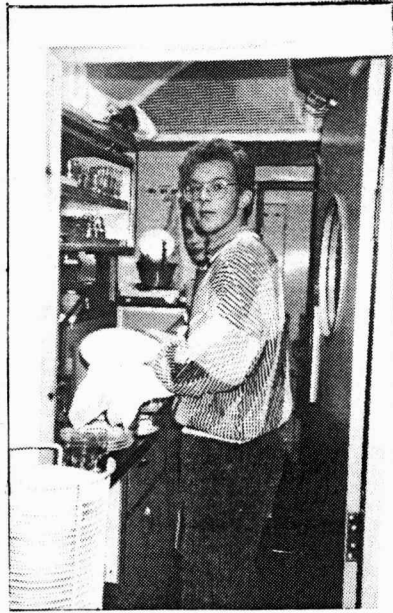
För många blev kvällen sen men till slut hade sovvagnen omfamnat alla resenärer för en ny dag.

Julfrukosten dagen därpå bestod av risgrynsgröt, skinka mm. Kl 10.45 rullade tåget iväg mot Herrljunga. I Herrljunga gick loket runt och under uppehållet hann några att besöka det ånglok som står uppställt på stationen med litteran S-"någonting". På vägen mot Öxnered hanns några fotostopp med, bl a nedanför älgen vid Halle-Hunneberg. Vid Öxnered ännu en rundgång med loket och vid avgång serverades Jullunch och sedan var det raka spåret hem.

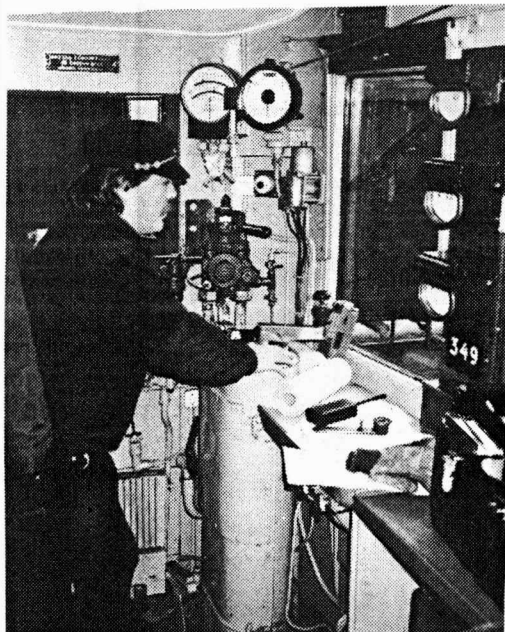
Välkomna tillbaka nästa år.



Att låta sig väl smaka på julbord är A och O, Fr v Bengt Prins, Margit och Willy Andersson.



Dästa och mätta efter middagen vilar man ut i A5:an, Fast till vänster pågår visst vissa aktiviteter mellan Thomas och Katarina.



Ovan: Två bilder som vi helt enkelt inte kan undvara läsaren, Titta så glad Anders Håkansson ser ut i sitt rätta element, vattnet, Fredrik Bergman drar sitt strå till stacken med handduksassistans, är det kamerans självutlösare som får göra tjänst eller? Samtliga bilder i artikeln kommer från just Fredrik.

Vänster: Lokförare Roland Salestrand körde Vänern runt, Han är inte medlem i föreningen men ställde upp ändå, Hjärtligt tack, Roland.



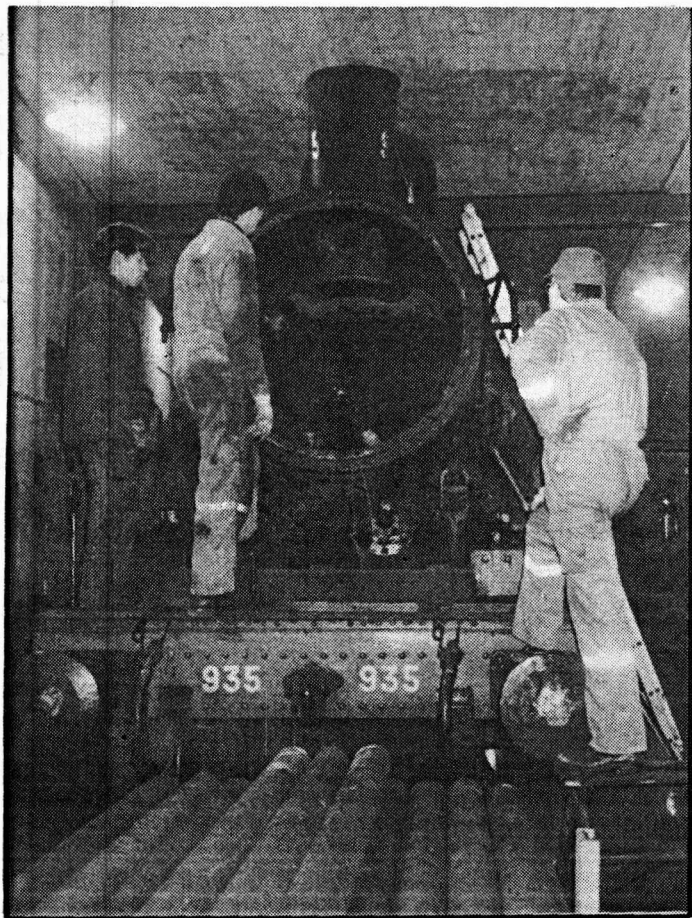
Vårt tåg på Skövde C, Spår 3 togs i anspråk över natten.

TUBBYTE PÅ ÄMÅL Ö

Från Fredrik Bergman kommer dessa bilder. Dessa visar arbetet med tubbytet i Ämål på E2 909 och E2 935.

Det finns som bekant flera metoder att få ut en tub ur en panna och här visas en: -Man fäster helt sonika en kätting i tuben och i andra änden på en "Hilding Carlsson-tralla" och kör iväg. (Med Hildingens alltså).

Arbetet i Ämål går oförtrutet vidare och sedan "Nytt från ångloksreparatörerna skrevs har de nya tuberna anlant. Likaså tubpressen.

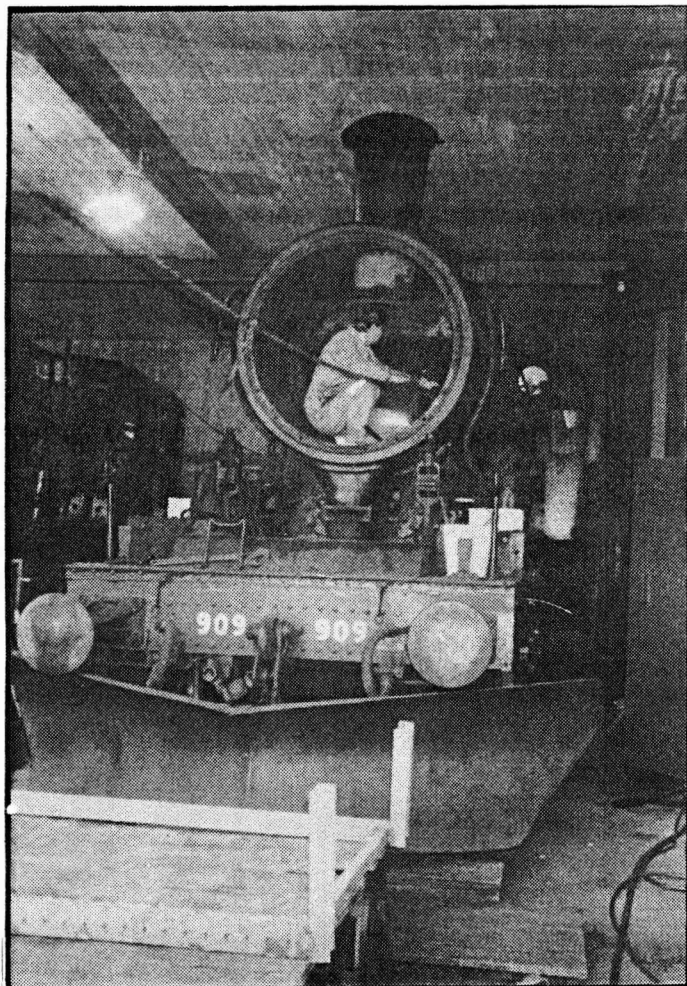


Ovan;

En jobbar och tre ser på. En ganska normal arbetsfördelning. Inne i dunkla sofskåpet sitter Thomas Halvorsson, övriga fr v; Martin Andersson, Martin Forsæus och Conny Lidén.

Till höger;

Hildingens klar för draget, Thomas Halvorsson gör sig klar för en "burn-out".



Nästan som hos tandläkaren fast föremålet och det som skall dras ut är helt annorlunda. Inne i lokets gap syns Håkan Järpesten fästa kedjan.



UNO

av Magnus Knutsson, text, och Mikael Grahn, teckningar

