

# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Ärgång 14

Nummer 39

Februari 1991



VÄRMLANDSTÄG



KLARSTAD • MALMÅ JÄRNVÄG

## TIMMERTÅGET

Timmertåget har ambitionen att utkomma med sex nummer per år.

Tidningen presenterar verksamheten inom föreningen Karlstads Modelljärnvägsklubb med sektionerna Värmlandståg och modelljärnvägen Klarstad - Malmå Järnväg.

Artiklar och bilder till tidningen mottages tacksamt.

Dessa insändes till redaktionen.

Redaktion: Urban Lavén  
Bäckvägen 49  
668 00 Storfors

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Rallaregatan 6  
665 00 Kil  
Postgiro 96 97 08-7

## Styrelse:

Ordförande	Dan Carlsson 0554-144 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 Modelljärnvägen  
Jan Olsson  
054-83 03 56

Researrangemang och resebokning  
Göran Sohlberg  
0555-915 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 TIMMERTÅGET.

## Reds ruta.

Hej!

Här kommer första årets nummer. Det är inte speciell tjockt men jag kan lova er högintressant läsning. Peter Löv från Kil har begåvat tidningen med en NKIJ-artikel som inte går av för hackor. Det är ett kapitel i dess historia som kanske inte är så känt (utom hos oss tåguppappar förstäss).

En resa till Berlin med klubbens ständige reseledare, Göran Bäckström, annonseras ut.

Det är nytt år och ny säsong för vår hobby. Det mest akuta inför det kommande året är att få klart ångloket. Jag måste säga att jag är "impad" av de som lägger ner timtals av arbete varje helg för att få det klart. En riktig eloge från red.

Vi borde även lägga ner mer arbete på modelljärnvägen. Väl mött.

## INNEHÅLL

Styrelsen informerar.....	sid 3
Med VÄRMLANDSTAG till Berlin.....	sid 4
X 16-kavalkad i Kil.....	sid 5
NKIJs breddning Deje-Skived och lokinköp.....	sid 6
KMJ standardställverk.....	sid 10
Från Jan Olssons bildarkiv.....	sid 11
Lösning (H)jul-spårkryss.....	sid 11
Kalendern.....	sid 12
SJK Värmland.....	sid 12
Planerad höstresa.....	sid 12

## Omslagsbild:

Y7 1202, Y6 1104 och Y6 1090 på Kils station 1979 01 15.

1202 såldes sedan till NSB. 1104 och 1090 har ombyggts till Qhz-ö

Foto: Peter Löf.

# Styrelsen informerar

Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemötena 19 december 1990 och 16 januari 1991.

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

## Protokoll 19 december:

Den saknade räkningen från SJ på hyra av lok har nu kommit.

Till personer som varit till hjälp för föreningen och dessutom inte är medlemmar, inköps julgrupper som tack för god hjälp.

Då det finns en lag om att varje lastbil skall vara utrustad med reflexsele, har en sådan inköpts.

Batteriet på sovvagnen är slut och skall bytas.

I samband med ökat säkerhetstänkande från SJ kommer lagerrevisioner på våra vagnar att bli obligatoriska.

Vi har fått en förfrågan från Slottsbrons IF om en "bandyresa" från Karlstad till Slottsbron i samband med en landskamp mellan Sverige och Sovjet.

På modelljärnvägen börjar Klarstads hamn att ta form. Vattnet har "kommit på plats".

Från JHRF har en skrivelse inkommit att SJ säljer ut alla sina lager på kol och cylinderolja. Vid köp av kol gäller att man köper hela lagret på aktuell plats och återställer marken efter sig. Detta gör det ointressant med tanke på hur mycket jobb som fordras. Cylinderoljan är dock av intresse.

Ett förslag till SJF 690 (SJF = SJ Författning) ang museibanetrafik har utkommit. Man önskar synpunkter och förslag på denna.

## Protokoll 16 Januari:

Vi skall köpa in skjortor med tryck. Trycket skall bestå av det bevingade hjulet med värmlandskartan och texten "Värmlandståg".

Önskemål om att inköpa färdigtryckta kuvert framfördes. Kostnadsförslag redovisas på nästa möte.

400 arbetstimmar har nu lagts ned på Ångloken i Amål. Uppskattningsvis återstår 800 arbetstimmar innan loken åter står under ånga.

PA AB6 4166 har dörrarna skrapats.

Problemet med uppställning av våra fordon kvarstår då NK1J nu har nedlagts. Problemet består i vad som kommer att hända med bangården i Deje.

Resan till Slottsbron blev ej av pga kort varsel.

Modelljärnvägen kommer att hålla öppet hus för allmänheten 27 februari mellan kl 13 - 17. Detta är en del i verksamheten "Sportlov -91" som arrangeras av Karlstads kommun.

Som representant till ett JHRF möte sänds som ordinarie Martin Forsæus som även är ledamot i JHRF "bevarandegrupp stålpersonvagnar".

---

## NYA MEDLEMMAR

Som nya medlemmar i föreningen ber vi att få hälsa välkomna:

Mikael Borén                      Lungsund, Storfors  
Ingemar Högberg                  Svenserud, ö Ämtervik

---

# MED VÄRMLANDSTÅG TILL Berlin

Nu är det dags för KMJs vårresa med ordinarie tåg till något av våra grannländer. Vi har ju varit i Finland, Norge och Danmark under de senaste 6 åren. I fjol var vi dessutom in en liten bit i dåvarande Västtyskland.

Redan då beslöt vi att målet för 1991 års resa skulle vara **B E R L I N**. Sedan dess har ju händelseutvecklingen varit milt sagt omtumlande. Nu har friheten kommit till gamla Östtyskland och vi kan åka och fotografera tåg fritt i hela Tyskland. Mitt reseförslag innehåller därför lite mindre Berlin och lite mer Deutsche Reichsbahn än vad som diskuterades på Danmarksresan ifjol.

L ö r d a g 27 a p r i l - O n s d a g 1 m a j

Avresa från Karlstad med sovvagnen fredag kväll.

Tågbyte i Hässleholm tidigt lördag morgon, färja Helsingborg Helsingør, lokaltåg till København, 1½ timmes ledig tid och sedan ombord på Berlin-tåget. Vi åker med färjan Gedser-Warnemünde (2 tim) och går av i Rostock. Där får vi två timmar fritt innan vi går på ett lokaltåg för 20 minuters resa till Bad Doberan där det finns ett vandrarhem.

Söndag morgon upptäcker vi varför vi for till Bad Doberan. På stationen står "Molli", smalsårsångtåget (900 mm) som ska ta oss den 15,4 km långa sträckan ner till Ostseebad Kühlungsborn West (Jo, stationen har detta långa namn) på 40 minuter. (Snittfart 23 km/h). Banan har över 1.000.000 resande per år!

Efter 1½ timme i OKW åker vi tillbaka med "Molli" till Bad Doberan och vidare med normalt tåg till Rostock. Sedan åker vi med olika lokaltåg söderut med byten i okända platser som Güstrow, Pritzwalk och Neustadt. Vid ca 18.30-tiden kommer vi till Nauen 4 mil väster om Berlin. Där sluter lokaltåget. Förbindelserna in mot Berlin är dåliga eftersom vi befinner oss väster om gamla Västberlin. Denna del låg tidigare långt från Östberlin, man var ju tvungen att åka runt kapitalist-området. I dag går det bussar 1-2 gånger/timme från Nauen till Spandau i västra delen av "Västberlin".

Därifrån går det tunnelbana in till stadens centrum.

I Berlin övernattar vi två nätter. Måndagen disponeras helt fritt för utflykter runt om i staden, både den västra och den östra delen. Här finns ju verkligen chansen att på plats beskåda effekterna av den största händelsen i vår del av världen på mycket länge.

Tisdag morgon avviker reseledaren mot Italien, resten far vidare med morgonsnälltåget mot Saßnitz. Väl ute på ön Rügen stiger vi av i Bergen och tar lokaltåget till Putbus. Där väntar ytterligare ett ångande smalspår, denna gång 750 mm. Banan till Göhren är 24,2 km och tar 75 min (19,4 km/h!!). Några timmar vid Östersjön i Göhren och så åter till mittenstationen på smalspåret, Binz Ost, där övernattning sker på vandrarhem.

Den 1 maj startar vi från Binz normal-spårsstation som ligger ca 2½ km från smalspårsstationen. Vi byter i Lietzow och kommer till Saßnitz, där vi har 2½ timme på oss innan en färjefärd på ca 4 timmar tar oss till Trelleborg där bussen väntar till Malmö. (Tyvärr, ingen tåganslutning.) I Malmö är det gott om tid för en rejäl avslutsmiddag innan sovvagnen går till Karlstad.

Hemkomst till Karlstad torsdag morgon den 2 maj kl 06.28.

**VAD KOSTAR DET?** Uppriktigt sagt, ingen aning. Det lär blir dyrare än en normal Nordenresa. Biljettkostnaden är främst den svenska biten, på Deutsche Reichsbahn gäller gamla östpriser fast i DEM. Logi vet jag ingenting om. Förmodligen blir det hotell i Berlin, vilket höjer prisnivån.

**ÄR DU INTRESSERAD?** Anmälan senast 28 februari till postgiro 96 97 08-7, **VÄRMLANDSTÅG**, med ett förskott på 1.000 kr. Avbeställningar är OK, men inte efteranmälningar! **Mer information:** Göran Bäckström, Tornslingan 33-3, 142 61 Trångsund, tfn 08-7719601 (kväll). 08-7262145 (dag).

## X16-kavalkad i Kil

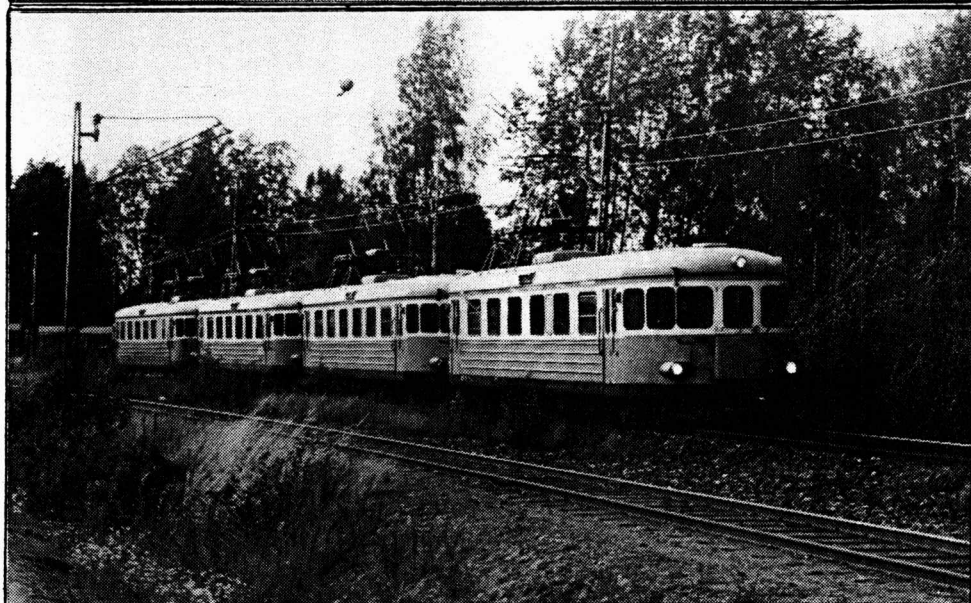
Foto: Peter Löf

Nu när persontågs-  
trafiken i Värmland  
diskuteras livligt kan det  
kanske var intressant  
med en återblick och se  
hur det sig ut innan  
"Pizzaracern" kom till  
Värmland.

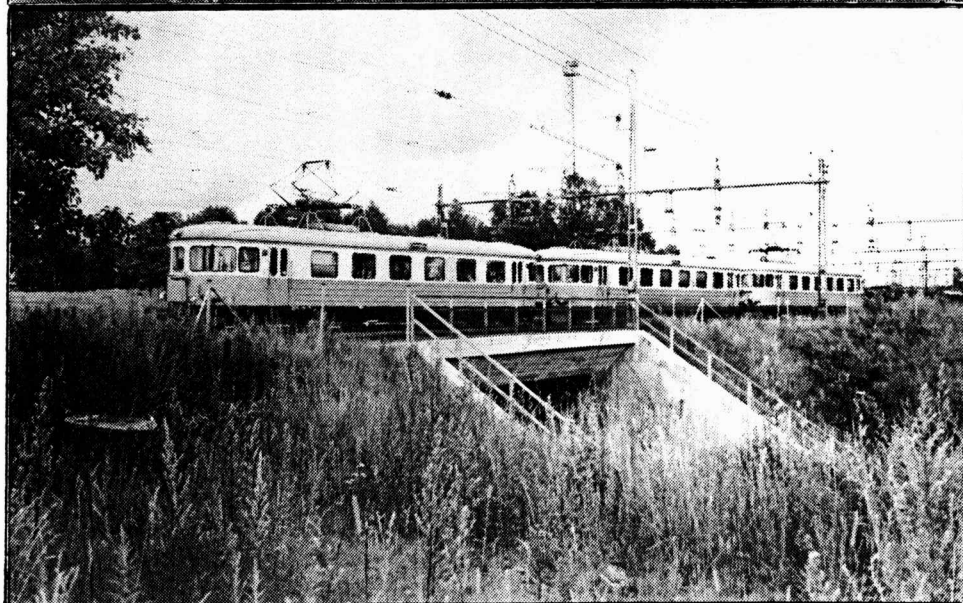
*SJ X16 974 fotograferad 11 augusti  
1978.*



*SJ X16 971 - 961 - 960 - 958 avgår  
med tåg 3150 (ord avgångstid 16.15)  
mot Karlstad den 13 augusti 1982.*



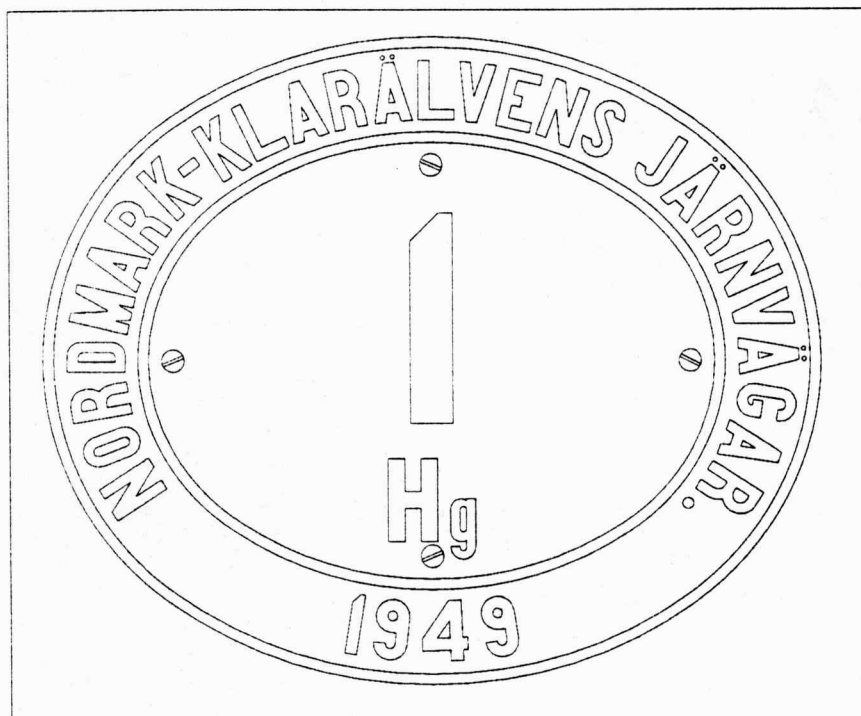
*SJ X16 961 - 975 - 965 avgår med  
tåg 3129 (ord avgångstid 14.17)  
mot Arvika den 17 juli 1982.*



# NKIJs breddning Deje—Skived och lokinköp

Peter Löf

Under 1946 påbörjades ombyggnad av Nordmark—Klarälvens Järnvägars linjen Deje—Skived från smalspår till treskenespår. I samband med detta beställde man två normalspåriga Hg-lok för att klara av godstågen. Ombyggnad till treskenespår inställdes under 1947, efter att diskussioner om förstatligande tagit fart. NKIJ hade därmed två normalspåriga lok under tillverkning, men ingen järnväg att köra dem på...



Lokskylten som togs fram användning på NKIJs Hg-lok. Skala 1:5. (Källa: ASJF ritning 82643, daterad 13 augusti 1947).  
Ritning: Peter Löf

## • Förslag på treskenespår Skoghäll—Karlstad—Hagfors—Filipstad 1937

Senaste årens diskussioner att bredda NKIJ är inte nya. Ett förslag på att bredda hela huvudlinjen Skoghäll—Karlstad—Hagfors—Filipstad till treskenespår fanns framtaget redan 1937. Genom att först bredda till treskenespår, därefter ta bort den tredje skena och sedan enbart använda normalspåret hade man tänkt sig att under en längre övergångstid kunna använda smalspårsmaterielen för Uddeholmsbolagets interna transporter. Men av detta förslag realiserades endast breddningen av Skoghäll—Karlstad. Breddning av övriga linjen sköts på framtiden.

## • Förslag på treskenespår Deje—Karlstad Ö 1945

Eftersom planerna att bygga om hela sträckan Karlstad—Hagfors—Filipstad på en gång inte var genomförbara, främst pga ekonomiska skäl sökte man andra vägar. I början av 1940-talet lade man upp en handlingsplan att bygga om järnvägen i tre steg. Först skulle man bygga om Deje—Karlstad Ö, detta för att kunna behålla de stora transporter man hade till AB Mölnbacka—Trysil i Forshaga/Skived. Andra steget var att bygga om Finnshyttan/Filipstad—Hagfors för att slippa rampa och lasta

om gods till och från Hagfors Järnverk. Som sista steg skulle Hagfors—Deje byggas om och därefter skulle smalspåret gradvis avvecklas.

Förberedelsearbetet med Deje—Forshaga-sträckan sköt fart under 1945 och i början av 1946 beslutade man att bygga om Deje—Skived till treskenespår.

Den 30 april 1946 inlämnade NKIJs dåvarande trafikchef Tage Hagberg ansökan till Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen om att få bygga om Deje—Kvarntorp—Forshaga—Skived till 3-skenspår, enligt samma princip som Skoghällsbanan. Man avsåg lägga in 34,5 kg/m räls, 2,5 m långa sliprar (avstånd c-c 0,75 m). Ansökan avsåg sth 60 km/h för smalspårstågsätt och sth 30 km/h för tågsätt med både smalspårs- och normalspårsvagnar.

Man var ju även tvungen att träffas överenskommelse med BJ och den 6 juli 1946 skrev Tage Hagberg till GDGs driftchef i Göteborg: "Vi skola bygga om linjen Deje—Skived till 3-skenspår för att få bort de kostsamma och framför allt tidsödande om-lastningarna i Deje till Forshaga och Skived.

Härför få vi anhålla om tillstånd att framföra Edra vagnar till Fg och Sd på dess egna hjul, istället för å överföringsvagnar.

Vi hava ett avtal härför med SJ för Skoghällsbanan och hoppas, att Ni godtaga liknande villkor..."

### • Ombyggnad till treskenespår påbörjas och installeras

Under hösten 1946 påbörjades ombyggnad av linjen Deje—Skived till treskenespår genom inläggning av normalspårslipers samt rälsbyte.

Men "glädjen" blev inte långvarig. Redan under 1947 inställdes ombyggnad. Orsakerna till detta var flera, först och främst var det efter kriget mycket svårt att få tag i räls och spårmateriel. Men diskussioner om ett förstärkt hade även tagit fart. Det visade sig att SJ kom att vara måttligt intresserade av ett breddat NKIJ. SJ var i första hand intresserade att överta ett modernt smalspårigt NKIJ. SJ ville själva bredda järnvägen till enbart normalspåriga och flytta smalspårsvagnarna till Västgötabanorna. SJ förordade en modernisering av NKIJ och inköp av nya smalspårsvagnar, istället för ett treskenigt NKIJ med den gamla föråldrade vagnpark som då fanns!

### • Nya lok på 1940-talet?

Efter stora öknings av trafiken började AEG-lok redan i början av 1940-talet bli allt dyrare i underhåll. Man avsåg då att beställa några smalspårsllok för att fram för allt kunna dra längre godståg och inte behöva öka antal tågpar. Men det fanns många varianter på hur detta skulle kunna gå tillväga:

Den 22 maj begärde NKIJ en offert från ASEA på 2 à 3 lok av Sjs Hc-typ, dock med endast två körkontroller, jämte ett reservboggi. Önskvärd teknisk prestanda är 800 hk, 16.000 V, 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz och en största hastighet av 70 à 75 km/h. Loken skulle vara försedda med SKF rullager och gärna högspänningsreglering. Offertbegäran avsåg troligen smalspårsllok då det stod att läsa: "Hänsyn till framtida ombyggnad för normalspår bör tagas."

Men i januari 1945 lämnar ASEA, tillsammans med ASJ Falun förslag på två olika smalspårsllok. Ett fyraxligt och ett (mycket intressant) sexaxligt lok.

**Bo'Bo'-loket:** Detta lokförslag överensstämmer i stort med SRJ 54 och 55 som levererades 1946 till Stockholm—Roslagens Järnvägar. NKIJ-loket avsågs få en annan elutrustning för att klara av den högre matningsspänningen. Föreslagen data: Löbb 10.110 mm och hjulbas 2.400+5.500 mm.

**Co'Co'-loket:** En smalspårsversion av Sjs normalspåriga M (Mg) -lok som levererades till SJ mellan 1944—1945. Föreslagen data: Löbb 12.350 mm och hjulbas 3.350+6.200 mm.

Till 1945 års bolagsstämma hade maskinavdelningen äskat ca 900.000 kr för inköp av 3 nya Co'Co'-lok jämte reservboggi. Men något anslag beviljades dessvärre inte och någon beställning av smalspårsllok kom inte till stånd.

### • Normalspårsllok ?

Sedan slutet av 1930-talet hade omfattande planer pågått för att bygga om hela huvudlinjen till treskenespår. Linjen Skoghäll—Karlstad ombyggdes 1937 till treskenespår och efter elektrifieringen 1941 ansåg man sig även behöva några normalspårsllok.

Under våren 1946 påbörjades täta kontakter mellan NKIJ och ASEA för beställning av normalspåriga Hg-lok till den då beslutade ombyggnaden av Deje—Skived.



SJ Hg2 787 fotograferad inne på huvudverkstaden i Åmål den 17 november 1984.

Foto: Peter Löf

### • NKIJ beställer normalspårsllok

Uddeholms ABs styrelse beviljade 22 september medel för inköp av de två Hg-loken. Detta var ett rent formellt beslut. Kontraktet mellan ASEA och NKIJ (ev Uddeholms inköpsavd?) angående leverans av 2 st Hg-lok (avsedda att levereras oktober 1948 och november 1948 undertecknades 18 september 1946 resp 19 september 1946.

### • Koppel för treskenespår

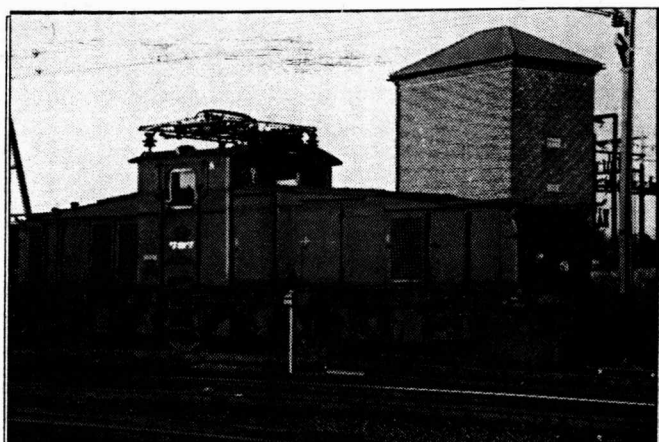
I februari 1947 pågick brevväxling mellan ASEA och NKIJ med avsikt att förse Hg-loken med smalspårskoppel i bägge ändar för att få möjligheten att direkt kunna dra smalspårsvagnar på treskenespår (utan att använda sig av kopplingsvagnar). Hur det blev med detta vet jag inte. Men ser man på ett Hg-lok så är det ju inte helt omöjligt, men det torde ändå ha krävts bli en flyttning av sandlådoma som sitter i boggiernas framkant.

### • Färgsättning och märkning

Vad som (i alla fall undertecknad tycker) är trevligast med NKIJs Hg-beställning är den tilltänkta färgsättningen. Man avsåg nämligen att måla loken i samma färgsättning som NKIJs landsvägsbussar och de då beställda dieselrälsbussarna. Man tänkte sig en design som skulle ligga i linje med den som GDG använde på D- och O-loken, men med användande av NKIJs egna kulörer.

Huvarna samt hytten upp till fönsterhöjd skulle målas vinröda. Hyttens överdel skulle målas silver. Hyttak i ljusgrått. Vita vinghulemblem (som på rälsbussarna) mellan lamporna på huvarnas ändar. Underredet skulle troligast bli svart, även om det fanns idéer om ljus färgsättningen som GDGs O-lok. Gula siffror på klarröda buffertbalkar. Klarröda hjulringar och banröjare. Svarta ledstänger samt ljusgrå fönsterramar och strömavtagare. Gul-röd-randiga A-ändesskärmar på hytten.

I ett brev från NKIJs trafikchef Tage Hagberg den 31 juli 1947 till ASEA stod följande att läsa: "Ang. märkning av lok litt Hg. Med anledning av Eder förfrågan i skrivelse den 16 dennes i rubr. ärende får vi meddela, att vi önskar loken märkta enligt följande. Loknummer: 1 resp. 2; litt. beteckn. Hg. Boggi nummer:



SJ Hg2 787 i Kil 9 november 1986.  
Foto: Fredrik Bergman



Lokskylten till NKIJ Hg nr 2. Skala 1:10.  
Ritning: Peter Löf

N.Kl.J. 1 - 4. Axelnummer: N.Kl.J. 1 - 8. Betr. lokskylten ha vi intet att erinra emot, att utförandet blir i enlighet med ritn. 82609. Storleken av texten 'Nordmark—Klarälvens Järnvägar' får avvägas med hänsyn till utrymmet." Ritningen 82609 visade en standard oval SJ-skylt för Hg-loken.

#### • Strömavtagare

Vad för strömavtagare loken skulle levereras med är något osäkert. Det verkar mest sannolikt att man tänkte sig att förse loken med samma typ som GDGs O-lok (se ex TAG 10/83, sid 4 av GDJ O 401).

#### • SJ övertar loken

I ett brev till Kungl Järnvägsstyrelsen skriver Tage Hagberg 31 juli 1948 följande:

*För tillgodoseende av dragkraftbehovet för de bandelar vi år 1946 avsågo att ombygga till normalspår beställde vi hos ASEA 2 st. godstågslök typ Bo + Bo, litt. Hg, av utförande i full överensstämmelse med de 27 st. lok av samma typ, som voro under tillverkning för Kungl. Järnvägsstyrelsens räkning enligt kontrakt av den 30 december 1944 samt med de ändringar som Järnvägsstyrelsen under tillverkningen komme att genomföra.*

*Då våra planer på ombyggnad av spåret sedermera blivit ändrade, ha de beställda loken för vår del blivit*

*överflödiga. Vi vilja fördenskull härmed göra förfrågan, huruvida Järnvägsstyrelsen har intresse av att övertaga vårt kontrakt av den 19 september 1946 med ASEA å nämnda lok jämte vår samtida beställning å reservdelar. Kostnaden för loken utgjorde vid beställningen 321.000:— kr. för vardera samt för reservdelarna 48.762:— kr. eller sammanlagt 690.762:— kr. Härav ha vi till dato som dellikvid erlagt kronor 240.954:—.*

*Tillverkningen av lokens mekaniska del jämte lokens iordningställande utföres vid Järnvägsverkstäderna i Falun.*

Hagfors den 31 juli 1948  
Nordmark—Klarälvens Järnvägar  
Tage Hagberg

SJ var till en början relativt ointresserade till att ta över loken. Men efter ett halvår (7 januari 1948) svarade man var intresserad att ta över loken från 1 juli 1949. Vid eventuell tidigare leverans skulle loken hyras in av SJ för 50 kr per dag och lok. Det förelåg trots allt ett stort lokbehov. NKIJ accepterade SJs förslag i skrivelse 21 januari 1949 och SJ bekräftar formellt att man önskar överta loken i skrivelse 3 september 1949. Kontraktet överläts 29 december 1949.

Hg 786 (NKIJ Hg 1) levererades 14 december 1949 och övertogs alltså 29 december 1949 av SJ. Hg 787 (NKIJ Hg 2) besiktigades hos ASJ i Falun onsdagen den 21 december 1949 och levererades dagen efter överlåtelsekontraktet undertecknades.

Varför NKIJ inte behöll loken för att använda dem på Skoghallsbanan har jag inte lyckats hitta någon förklaring till.

#### • Lokens SJ-tid

Vad som hände med loken under dess till vid SJ har jag ännu inte forskat nämnvärt i. Lok 786 och 787 blev ombyggda för multipeldrift 1972 resp september 1980 och de blev då omlittrerade till Hg2.

År 1979 var 786 placerad i Gävle och 787 i Hagalund. Kort därefter blev bägge loken omplacerade till Sävenäs där 787 blev lokalt dragfordon för att användes i GLs tåg med B6:or. Även 786 blev senare överförd till denna tjänst. Sedan X10:or tagit över denna trafik blev bägge loken omplacerade till Ånge.

Själv såg jag 786:an ett flertal gånger under våren 1990 i Gävle-området. I oktober mötte loket sitt slut hos SJ då det råkade ut för transformatorskada. Den 1 november 1990 slopades loket och nu väntar det på sitt öde.

#### • Hg-lok i allmänhet

Hg-loken har aldrig varit något stambanelok. De har företrädesvis används i växeltjänst, lokalgodståg och persontåg på Sjs "lågprioritetbanor". Dock beställdes Hg-lok ändå av ett flertal järnvägsförvaltningar; SJ, BJ, SDJ, NKIJ och TGOJ.

Hg-loken vid SJ består (och bestod) av nummer 552-554, 659-681 och 751-787 vilket är totalt 68 lok. Av dessa av 552-554 levererade som Hd men ombyggda till Hg 1963 och 1965. Loken hållaxel-drift byttes då till tasslagerdrift.

Två Hg levererades till BJ, men övertogs av SJ (Hg 751-752) vid förstatligandet av BJ.

Fem Hg levererades till SDJ, men övertogs av SJ (Hg 753-757) vid förstatligandet av SDJ.

BJs (ursäktade vitsen) Hg var vid leveransväxlade för 90 km/h för att även kunna användas i vanliga passagerartåg.

SDJs Hg var efter SJs övertagande littererade Hg2, men jag vet i nuläget inte exakt hur de skiljde sig från SJs vanliga Hg.

Totalt 38 lok ombyggdes för multipeldrift (littera Hg2) under 1970- och 1980-talen.

Utöver detta byggdes sju lok för TGOJ. Dessa var i drift tills slutet av 1980-talet. Några av dem stor avställda i Eskilstuna.

**Tabell 1: Tekniska data för NKIJ Hg 1 - 2.**

Axelföljd	Bo'Bo'
Längd över buffertar	12.500 mm
Hjulbas	2.800+5.700 mm
Drivhjul Ø	1.100 mm
Tjänste- och adhesionsvikt	63,6 ton
Motortyp	ASEA KJ77D
Timeffekt	4 x 325 = 1.300 kW
Max startdragkraft	185 kN
Sth	80 km/h
Reglering	lågspänning
Körläge	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kraftöverföring	Tasslager

**Tabell 2: Tillverkningsnummer för NKIJ Hg 1 - 2.**

NKIJ Hg 1	ASEA 1205	ASJF 544	lev 1949-12-14
NKIJ Hg 2	ASEA 1206	ASJF 545	lev 1949-12-30

### • Varför skriver jag då om dessa lok ?

Det är ju så att vi kan räkna med att det kommer att krävas ATC även på museifordon inom en snar

framtid. Att utrusta Du2 349 med ATC skulle ställa sig mycket dyrbart (jämför exempelvis med KJmf's ATC-montage på Du2 444).

Både Hg2 786 och 787 är utrustade med ATC. Som redan nämnts slopades Hg2 786 den 1 november 1990. Ett inköp av detta lok med övertagande av ATC-anläggningen skulle troligen vara avsevärt billigare än ett "akut" ATC-montage på Du2 349.

Man skulle med relativt enkla medel kunna återställa lokets exteriör till det för NKIJ tilltänkta målnings- och märkningsutförandet. Genom detta arbete får ju VÄRMLANDSTÅG ett värmlänskt ellok. Inte så dumt kanske? Hg2 786 är väl att betrakta som det som har störst historiskt intresse av de två loken eftersom det var NKIJ-ägt första tiden då SJ använde det.

Vad talar då emot ett inköp förutom de ekonomiska aspekterna? Det tänker jag överlåta till de personer som inte vill spara NKIJ Hg 1 (SJ Hg2 786) att skriva om! Om det nu finns någon? □

### • Källor

Faktainnehållet i denna artikel bygger till största delen på korrespondens (mellan NKIJ å ena sidan och ASEA, SJ, ASJ, GDG å andra sidan) vilken finns bevarad hos VÄRMLANDSARKIV.

Är det någon som känner till mera om NKIJ's Hg-lok så kontakta gärna undertecknad.

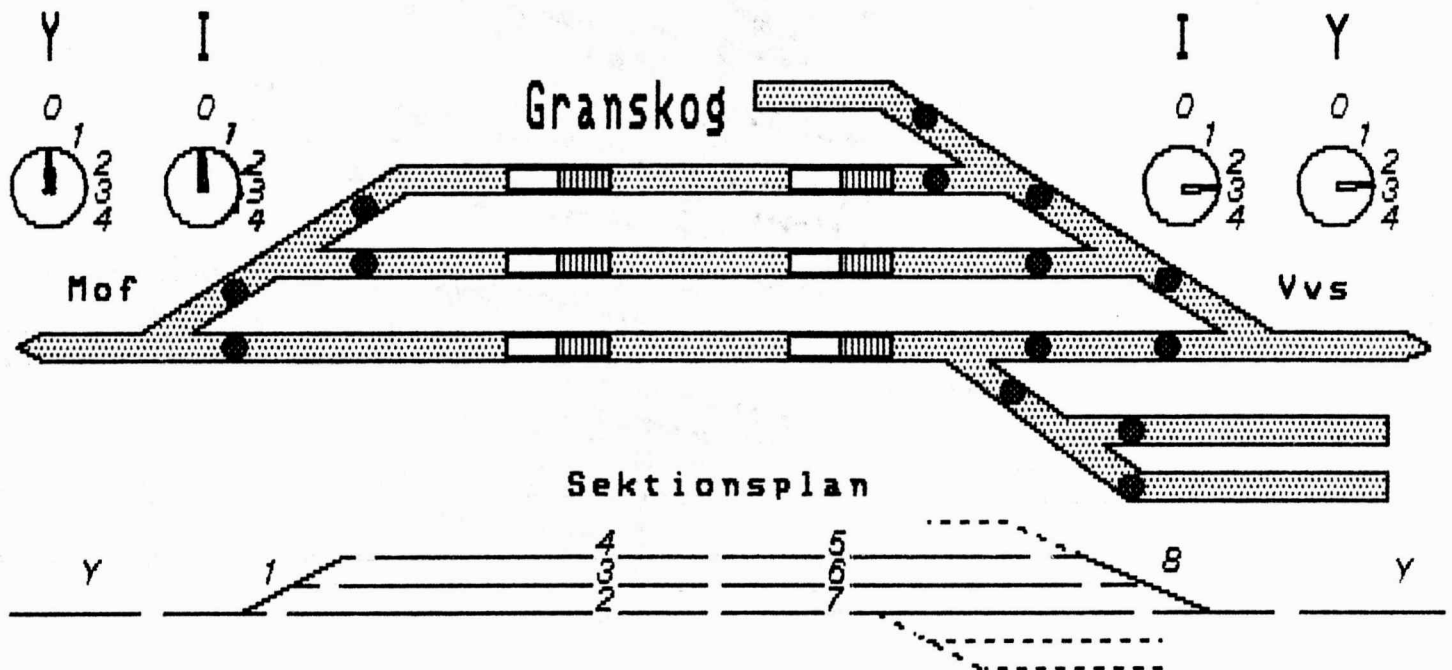
Peter Löf

SJ Hg2 786 i Kil 14 mars 1982.

Foto: Peter Löf



# KMJ Standardstälilverk



Varje modelljärnväg har sin lösning när det gäller det elektriska och framför allt ställverk. I slutfasen på den förra HO-banan på Herrhagen i Karlstad kom Lars-Erik Cederman med en lösning som idag ligger till grund för KMJ "standardstälilverk" i Granskog, Värmlands Väsby, Höljerud, Malmö och TC.

Till en annan typ av ställverk som finns i Klarstad och Mofors värmdes de absolut första lödkolvarna hemma hos Dan Carlsson på järnvägen ÅBJ (Åxterud - Blåmåla Jvg.). Hjärnorna bakom denna konstruktion var de båda nämnda Lars-Erik och Dan. Förebilden var ställverket i Kil.

Vi skall här titta närmare på "standardstälilverket" i Granskog. Det är helt ordinärt vad gäller växelomläggningen med tryckknappar för plus- och minuslägen. Det som är det intressanta i detta ställverk är vridomkopplarna till höger och vänster samt skjutomkopplarna i spårlayouten.

Vridomkopplarna är märkta I och Y (Inre och Yttre). Med dessa bestäms från vilket köraggregat=förare strömmen till spåret skall komma ifrån. Med Y ställer man ström från en punkt på banan som normalt är belägen mitt mellan angränsande station och din egen, fram

till infartssignalen. Med I ställs ström från infartssignalen och in på stationen. Det är här som skjutomkopplarna kommer in i bilden. I exemplet Granskog kan man säga att stationen består av åtta strömsektioner + de två yttre sektionerna. Stickspåren följer sas med på köpet då växlarna är strömställande. Hur stationens åtta sektioner ligger kan ni se på "sektionsplanen". I sektionerna 2-7 ligger skjutomkopplarna.

Vi kör ett exempel på handhavandet av ställverket: Från Mofors kommer ett tåg som körs av förare 3, vi ställer vridomkopplaren Y på "3". Tåget skall tas in på spår 2, vi lägger tågväg med tryckknapparna för växlarna. Nu kommer vi till skjutomkopplarna. Det håll de är "dragna" mot, därifrån kommer strömmen till spåret. I detta fall drar vi omkopplarna, på spår 2, mot Mofors (vänster). När det är klart ställs vridomkopplare I på "3" och infartssignalen kan ställas till kör. (Det finns ej ännu infartssignaler). Skjutomkopplarna är alltså kopplade direkt mot vridomkopplarna I.

Här skall nu ske ett förarbyte för fortsatt färd mot Värmlands väsby med



## \*\* KALENDERN \*\*

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

TISDAGAR, även helger, arbetsdagar på lok, ring först Thomas H eller Martin F. Aktuellt arbete: Tubbytet i Amål.

Lördag 2 mar	SJK-möte, Karlstad. (Se notis).
Lördag 9 mar	Trivselkväll hos Martin Forsæus, Kristinehamn Tel. 0550-122 61
Söndag 10 mar	Storkörning.
Onsdag 20 mar	Småkörning.
Lördag 6 apr	Trivselkväll hos Mikael Lundström, Karlstad. Tel. 054- 83 68 40
Söndag 7 apr	Storkörning.
Onsdag 17 apr	Småkörning.

Med småkörning menas att vi kör improviserat och utan tidtabell och med vilka modeller som helst. Ett tillfälle att visa upp sina senaste (utländska) inköp.

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

Med trivselkväll menas att vi sanlas hos en medlem, pratar tåg, diggar tåg på dia eller video och beundrar ev modelljärnväg samt äter en bit mat. Obligatorisk anmälan till värden. Ring!

Om ni vill arrangera en trivselkväll, ring Per Krogh.

-----  
**SJK-Värmland.**

Lördagen 2 mars kl 13.00 arrangerar SJK-Värmland ett mycket intressant möte. Gäst denna dag är Peter Löf och då kommer det naturligtvis att handla om NK1J. Lokal för mötet blir som vanligt Dialogen på statsbibloteket i Karlstad.

Ett uppföljningsmöte i detta ämne är tänkt den 13 april.

**PLANERAD  
HÖSTRESA**

VÄRMLANDSTAG planerar att i höst genomföra en längre utökad medlemsresa. Tanken är att vi åker till Norge och plockar med oss alla som är intresserade av en resa i trevligt sällskap. Vi vet inte riktigt vart vi vill åka men förslag saknas inte. Finns det någon som har ett tips på resmål, så hör gärna av er. Styrelsen kommer inom en snar framtid att ha ett extramöte om detta. Det är mycket att planera. Priser för spårhyra, tidtabeller, matinköp osv i all oändlighet. Vi återkommer i anledning av detta.

-----  
**KMJ Byggdag**

På modelljärnvägen finns fortfarande några retliga "hål och öknar" dvs ställen som ej är färdigbyggda. Vi kommer att kalla till en storbyggdag i framtiden. Tanken är att vi ställer upp i det närmaste mangrant och bygger utav bara..... så att banan någon gång blir klar.

-----  
**Korna stängade tåget**

Gud nåde lokförarna när loken "Nanna", "Frigga" och "Freja" kom ångande på Bergabanan med 25 km fart och karlarna svor och muttrade över kreaturen, som titt och tätt brukade ställa sig mitt ute på banan!

Det är 81-årige f d lokföraren Fridolf Mokvist i Kalmar som berättar för östra Småland i anledning av Kalmar-Bergabanans 50-årsjubileum. -"Inte nog med att de ställde sig på banan, de ville också stängas och en gång minns jag att eldaren, en stor och kraftig man, steg av lokomotivet och fick hålla en kviga om halsen och en annan i örat. Under tiden kunde jag passera. Ja det var tider det.

# Med VÄRMLANDSTÄG till Norge 2-5 augusti 1991

**VÄRMLANDSTÄG kommer att arrangera en resa till Norge den 2-5 augusti 1991. Resan vänder sig till ALLA som är intresserade av att följa med. Tågentusiaster, reseentusiaster, samvaroentusiaster mm mm.**

Att resa till Norge kanske många har gjort, men att resa efter multippel Du 2 i 1:a klass och restaurangvagn i vårt grannland hör inte till vanligheterna.

Vart går resan och vilka arrangemang bjuds det på?

Följande tider är preliminära.

## **Fredag 2 aug:**

Avresa från Kil kl 18.00 ank Mellerud 20.00 samt avresa från Göteborg kl 18.00 ank Mellerud 20.00.

I Mellerud kopplas dessa två tåg samman och tåget är klart för vår resa.

Efter avgång serveras välkomstdrink och kvällsmat och under kvällen och natten, till musik och dans i RS3:an, fortsätter vi till Hamar via Kornsjø - Oslo - Lillestrøm. Till Hamar ankommer vi omkring 02.00

## **Lördag 3 aug:**

Vi lämnar Hamar redan vid 8-tiden på morgonen och styr färden längs vackra Dovrebanen till Dombås. I Dombås byter vi lok eller kopplar vi in några av våra vagnar i ordinarie persontåg till Åndalsnes och åker den banan tur och retur. Denna bana är vida berömd för sin skönhet.

Tillbaka i Dombås fortsätter vi norrut och stannar på kvällen mitt ute i "ödemarken" på stationen Hjerkin. Här kommer vi att ha en stor grillfest med helstekt gris. Övernattning sker här.

## **Söndag 4 aug:**

Adjö till Hjerkin säger vi redan kl 8 på morgonen för färd upp till Trondheim. De morgontrötta kan lungt ligga kvar till ankomst.

I Trondheim är det tänkt att vi skall göra ett lokstationsbesök under sakkunnig ledning. Spårvägen

"Gråkallbanen" skall föräras med en resa. Sist men inte minst tar vi en chartrad buss ut till museibanen "Thamshavnsbanen" där vi gör en utfärd. Resten av dagen utnyttjas för egna upptåg på "byen".

Vid 19 - 20-tiden avgår vårt tåg söderut, återigen på Dovrebanen. Vid midnatt kommer vi till Otta där tåget ställs upp för natten.

## **Måndag 5 aug:**

Vi lämnar Otta på morgonen för färd hem mot fosterjorden och Sverige. Vi passerar Lillestrøm vid 12.30 och ankommer till Kil vid 17-tiden.

I Kil kopplas Du2 384 bort, tillsammans med två sovvagnar, för färd till Göteborg.

Tågsammansättningen på vår resa kommer att vara: Du2 349, Du2 384, FV 1, Rs 3, A 5, AB 6, VL 14, VL 12 och VL 9.

60 personer kommer att få plats. Det är beräknat på det anta 1:a klassplatser vi har och 2 personer i varje sovkupé. Det går naturligtvis att vara tre i kupén om så önskas. Fler kan alltså följa med då det även finns outnyttjad 2:a klass.

Uppskattningsvis kommer priset att ligga på det mycket facila 1 800 kr/person. Rabatter för barn under 12 och 16 år ges.

I priset ingår helpension med frukost lunch och middagar. Alla övernattningar sker i sovvagnarna.

Väl mött på en trevlig resa.

Upplysningar kan fås hos Dan Carlsson tel 0554 - 144 52 eller Urban Lavén 0550 - 606 66.

Förhandsanmälningar görs hos ovan stående (Urban eller Dan) eller brevlades till:

Karlstads Modelljärnvägsklubb  
Rallaregatan 6  
665 00 Kil

# Med VÄRMLANDSTÅG till Norge 2–5 augusti 1991

**VÄRMLANDSTÅG kommer att arrangera en resa till Norge den 2–5 augusti 1991. Resan vänder sig till ALLA som är intresserade av att följa med; tågentusiaster, reseentusiaster, samvaroentusiaster m m.**

Att resa till Norge kanske många har gjort. Men att resa efter multipel Du2-ellok, i 1:a klass vagn och restaurangvagn i vårt grannland hör inte till vanligheterna.

Vi bjuder på följande resväg och arrangemang!

## • Fredag den 2 augusti

Avresa från Kil kl 18:00, ank till Mellerud kl 20:00 samt avresa från Göteborg kl 18:00, ank Mellerud kl 20:00.

I Mellerud kopplas dessa två tåg samman och därefter är vi klara för vår resa.

Efter avgång serveras välkomstdrink och kvällsmat under kvällen och natten. Med musik och dans i RS3:an fortsätter vi till Hamar via Kornsjø—Oslo—Lillestrøm. Vi kommer till Hamar omkring kl 2.00 där vi sedan stannar för natten.

## • Lördag 3 augusti

Vi lämnar Hamar redan vid 8-tiden för att färdas genom Gudbrandsdalen. I Dombås byter vi lok eller kopplar in några av våra vagnar i ordinarie persontåg för att åka ToR till Åndalsnes. En bana som är vida berömd för sin skönhet.

Tillbaka i Dombås fortsätter vi norrut och stannar på kvällen mitt ute i "ödemarken" på stationen Hjerkin. Här kommer vi att ha en stor grillfest med helstekt gris. Därefter ske övernattnings.

## • Söndag 4 augusti

Adjö till Hjerkin säger vi redan kl 8 på morgonen för färd till Trondheim. De morgontrötta kan lugnt ligga kvar till ankomst. De morgonpigga kan njuta av den vackra utsikten över Dovrefjellen från Dovrebanan.

I Trondheim är tänkt att vi skall göra ett lokstationsbesök under sakkunnig ledning.

GRÅKALLBANEN — Trondheims återöppnade spårvägslinje — skall föräras med en resa. Sist

— men inte minst — tar vi en chartrad buss ut till museijärnvägen THAMSHAVNSBANEN där vi gör en resa på Norges första elektrifierade järnväg, som också är smalspårig. Resten av dagen utnyttjas för egna upptåg på "byen".

Vid 19–20-tiden avgår vårt söderut på Dovrebanan. Vid midnatt stannar vi i Otta där tåget står över natten.

## • Måndag 5 augusti

Vi lämnar Otta på morgonen för färd hem mot fosterjorden och Sverige. Vi passerar Lillestrøm vid kl 12:30 och ankommer till Kil vid 17-tiden. I Kil kopplas göteborgs Du2 bort som tillsammans med två sovvagnar återvänder till Göteborg.

Tiderna är preliminära.

## • Tågsammansättning

Tåget kommer att bestå av: Du2 349+384, FV1, RS3, A5, AB6, WL14, WL12 och WL9.

## • Pris och anmälan

Omkring 60 personer kommer att få plats. Det är beräknat på det antal 1:a klass platser vi har och 2 personer i varje sovkupé. Det går naturligtvis att vara tre i varje kupé om man så önskar. Flera kan alltså följa med då det även finns utnyttjad 2:a klass.

Uppskattningsvis kommer priset att ligga på det mycket facila 1.800 kr/person. Rabatter för barn under 12 och 16 år ges.

I priset ingår helpension med frukost, lunch och middagar. Alla övernattnings sker i sovvagnar.

## Väl mött på en trevlig resa.

Upplysningar kan fås hos Dan Carlsson tel 0554-144 52 eller Urban Lavén tel 0550-606 66.

Förhandsanmälningar kan göras hos ovanstående (Dan eller Urban) eller brevledes till:

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB  
Rallaregatan 6  
665 00 KIL

KALLELSE TILL ORDINARIE VÅRMÖTE FÖR KARLSTADS MODELLJÄRN-  
VÄGSKLUBB

Vårmetet äger rum i SJF lokal i Kil fredagen den 5/4 kl  
18.30

Förslag till dagordning:

1. Mötets öppnande
2. Val av två justeringsmän
3. Upprättande av röstlängd
4. Fråga om mötet blivit behörigen utlyst
5. Val av mötesordförande
6. Val av mötessekreterare
7. Fastställande av dagordning
8. Föredragande av verksamhetsberättelse
9. Föredragande av balans- och resultaträkning
10. Föredragande av revisionsberättelse
11. Fråga om fastställande av balansräkning
12. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
13. Fyllnadsval till styrelsen
14. Ärenden som av styrelsen hänskjutits till mötet
15. Medlemsmotioner
16. Övriga frågor
17. Mötets avslutande

Efter mötet kommer en video att visas som innehåller en  
del av 1990 års aktiviteter.

# Verksamhetsberättelse

Karlstads Modelljärnvägsklubb



1990

Förslag till Dagordning för vårmötet  
med Karlstads Modelljärnvägsklubb den  
5 april 1991.

1. Mötets öppnande.
2. Fastställande av dagordning.
3. Val av två justeringsmän.
4. Upprättande av röstlängd.
5. Fråga om mötet blivit behörigen utlyst.
6. Val av ordförande för mötet.
7. Val av sekreterare för mötet.
8. Föredragning av verksamhetsberättelse.
9. Föredragning av balans och resultaträkning.
10. Föredragning av revisionsberättelse.
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
12. Fyllnadsval till styrelsen.
13. Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet.
14. Medlemsmotioner.
15. Övriga frågor.
16. Mötets avslutande.

---

**Innehåll:**

Förslag till dagordning.....	sid 1
Verksamhetsberättelse 1990.....	sid 2
Balans och resultaträkning.....	sid 8
Fordonsförteckning Värmlandståg.....	sid 10

# KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB VÄRMLANDSTÄG

## Verksamhetsberättelse för 1990

### Organisation

Föreningens högsta beslutande organ är medlemsmötet. Mellan mötena leds verksamheten av styrelsen. Under 1990 bedrevs två verksamheter, Värmlandståg och Modelljärnvägen.

### Verksamhet

Föreningens syfte är att bedriva modelljärnvägsverksamhet med idéer och förebilder från Värmland samt att arrangera tågresor för medlemmar och allmänhet, med företrädesvis egen historisk Järnvägsmateriel. Även utlandsresor med tåg, trivselkvällar, tidning m m.

### Medlemmar

73 medlemmar (1989 79) erlade avgift för 1990. Varav 11 (17) ungdomar och 11 familjemedlemmar. Medlemsavgiften var 100 kr (50 kr för ungdom född 1974 och senare och för familjemedlem.

### Medlemsmöten

Värmöte hölls den den 7 april i SJ fritidslokal, Kil.  
Höstmöte hölls den den 9 november i SJ:s "Gröna huset", Kil.

### Styrelsemöten

Under året har styrelsen sammanträtt 12 gånger. Styrelsemöten hölls i regel i KMJ-lokalen, Karlstad.

### Styrelse 1990

Ordförande	Dan Carlsson
Kassör	Göran Bäckström
Sekreterare	Urban Lavén
Ledamot	Per Krogh
Ledamot	Thomas Halvorsson
Suppleant	Martin Forsæus
Suppleant	Bengt Prins
Suppleant	Jan Olsson

### övriga poster (ej styrelseposter)

Resechef	Göran Sohlberg
Trafikchef KMJ	Jan Olsson
Lokchef	Thomas Halvorsson
Personalchefer	Thomas Halvorsson och Bengt Prins
Vagnchef	Martin Forsæus
Restaurang, försäljning	Dan Carlsson
Redaktör Timmertåget	Urban Lavén

### övrigt

Föreningen är medlem i Järnvägshistoriska Riksförbundet. Jan Olsson och Göran Bäckström deltog som föreningens representanter vid förbundsstämman 20-21/10. På JHRF sektionmöte 9/12 deltog Thomas Halvorsson och Martin Forsæus som representanter. Martin Forsæus är representant i JHRF:s bevarandegrupp för stålpersonvagnar.

## **Modelljärnvägen Klarstad-Malmö Järnväg**

Sektionen har under året haft 42 arbets och trivselkvällar. Verksamheten har väl inte varit allt för stor, men en del arbeten på banan och landskapet har utförts. Arbetskvällar har som vanligt varit onsdagar 18.30 -- och KMJ-helger med trivselkväll och storkörning nästa dag har avhållits 2:a helgen varje månad under säsongen. Vi har haft stängt juni-augusti för sommaruppehåll.

Under året har följande arbeten utförts:

- landskapet kring Hölje Gård har börjat färdigställas.
- ställverket i Malmö har byggts och delvis tagits i bruk.
- lokstationen i Klarstad har påbörjats; spår har lagts ut och anslutits till vändskivan. Strömanslutningar har gjorts.
- byte av några växelmotorer som brunnit under året.
- TC ställverk har snyggats upp med grön färg, lack och snyggare spårmarkeringar.
- Klarstad hamn påbörjad.

Storkörningar har genomförts men har varit ojämnt besökta. Ett par gånger har det varit full bemanning på förare och stationer och full trafik har genomförts, andra gånger har bara ett fåtal kommit och och trafik av ringa omfattning har genomförts. En del roliga lok har medförts av deltagare i storkörningarna, bl a en fin modell av ett Union Pacific lok vilket f ö gick aldeles utmärkt.

Inför 1991 är målsättningen att avsluta landskapsbygget version 1 samt att avsluta arbetet med strömanslutningarna i Klarstad / Yxö / hamnen. Vidare bör en ny tidtabell med jämnare belastning på förare och tkl tas fram. Den vi nu har är lite ojämn i detta avseende.

Eftersom storkörningarna är en viktig del av verksamheten uppmanas alla att försöka komma till dessa i större utsträckning. Körningarna blir roligare om det är många deltagare. Fler aktiva på onsdagskvällarna skulle heller inte skada. Få besökare = lite utfört = långsamt förfall av anläggningen. En viss nyrekrytering av ungdommar till sektionen skulle inte skada, den som får nys om intresserade ombedes göra reklam för vår verksamhet.

Slutligen skall meddelas att de som svarat för årets trivselkvällar som vanligt bjudit på god förtäring och utmärkta program. Tack för det.

## Värmlandståg

### Anläggningar

Föreningen har inga egna fasta anläggningar, men SJ, SCAN Väst och Deje Industri har ställt upp med plats för föreningens fordon.

### Resor

Värmlandståg har arrangerat eller deltagit i följande aktiviteter:

1990 01 13-14	Norge	D13 + (Du2). Utlåning av vagnar för Solør-Odal årsmötesresa Kongsvinger - Karlstad ToR.
1990 03	Duved	Utlåning av vagn till BJ:s för skidresa till Duved. (BC14).
1990 04 20	Norge	Utlåning av vagnar för NJK årsmötesresa Flisa-Oslo.
1990 05 25	Ottebäcken	Du2 + T21. Tack och farvälresa på NBJ. (Kil - Kristinehamn (lokbyte till T21)) - Strömtorp-Otterbäcken ToR
1990 05 26	Molkoms Marknad	E2. Sedvanliga marknadsresan. Karlstad - Kil - Molkom - Filipstad ToR.
1990 06 15	Sunne	T21. Resa för Neles AB.
1990 06 16	Rottneros	T21. Resa för Försv. Förv. skola.
1990 08 25	Rottneros	T21. Resa i Vilda Västern stil för Projekta. Arrangerat för Data-folk.
1990 10	Gävle	En vagn inkopplad i BJ:s tåg till Järnvägs-musei dagar. (BC14).
1990 11 10	Daglösen	Rc. Resa för järnvägspersonalen i Kil i samband med Gurkmästerskapet.
1990 12 01-02	Julbords- resan	Du2. Traditionell julbordsresa för medlemmar och vänner. Vätern runt. Övernattning i Skövde.

### Fordon

Vi saknar fortfarande eget ånglok. Söndering hos DR i fd östtyskland gav resultatet att ånglok BR 50 och 52 fanns till salu. Priset på 85-90 000 DM avskräckte dock.

E2 909 (inlänat från BJ:s) drabbades vid midsommar av tubhaveri. Byte av samtliga tuber pågår. Arbetet pågår i JAAJs stallar i Åmål.

Vi hoppas på att SJ någon gång skall bestämma sig för när beredskapsångloken skall portioneras ut. Vi är "spekulanter" på B 1143.

### Förändringar i fordonsparken

Under året har två nya vagnar tillförts föreningen:

SJ Qbv 9451877-9 fd SJ O 73866 Gåva från BV Kristinehamn.  
SJ Qbv 9454200-3 fd SJ Or 32839 Deposition fr Järnvägsmuseum, Gävle

### Arbeten på fordon under året

#### Lok

SJ Du 2 349 Reparation av strömvtagare. Flänssmörjningsaggregat under montering.  
SJ E2 909 Tubbyte.  
SJ Zsh 102 Motorbyte.  
NOJ Z Intet

#### Vagnar

##### Personvagnar

SJ A5 3294 Tvättat och lagat gardiner. Skrapat och målat hela vagnen utvändigt.  
SJ AB6 4166 Skrapat och lackat fönsterramarna. Tvättat och lagat gardinerna.  
SJ AB6 4167 Intet.  
SJ B8 4217 Målat vagnskorgen. Skrapat och lackat två innerdörrar.  
SDJ Co8d 223 Lagning av fotsteg.  
SJ BC14 2864 Skrapat och lackat fönsterramarna.  
SJ RS3 3083 Tillverkat och monterat nedfällbar bänk i köket. Vattenläcka lagad.

##### Gods och tjänstevagnar

SJ FV1 55012 Intet  
SJ Gsh 26695 Intet  
SJ Gbs 150 1580-9 Intet  
SJ Gbs 150 2805-9 Intet  
SJ Gkklos-u 142 5138-9 Monterat 220 V belysning.  
SJ Oms 371 3229-3 Intet  
SJ Ibblps 820 0307-0 Kompletterat elsystemet med fler vägg-  
uttag mm.  
SJ Os-w 370 4346-6 Intet  
SJ Qbv 9451877-1 Intet  
SJ Qbv 9454200-3 Intet

... samt vanligt underhåll på alla vagnar som använts. T ex smörjning, byte av bromsblock mm.

På skroten i Nykroppa har reservdelar inköpts. T ex buffertar, dragkrokar, bälgar och fjädrar mm.

I Tillberga har inredningsdetaljer till personvagnarna inköpts, bl a förstaklassinredning.

### Tjänstgöring Fordon

	Km 1990	1989	1988
SJ Du 2 349	970	2464	1936
SJ Zsh 102	enb växlingstjänst		
NOJ Z	avst Amål.		

### Vagnar

#### Personvagnar

SJ A5 3294	2192	2010	2222
SJ AB6 4166	849	2199	2980
SJ AB6 4167	2073	987	1907
SJ B8 4217	593	1191	2026
SDJ Co8d 223	977	1191	1426
SJ BC14 2864	3508	2953	1330
SJ RS3 3083	3619	4865	2394

#### Gods och tjänstevagnar

SJ FV1 55012	1747	3645	
SJ Gsh 26695		198	
SJ Gbs 150 2805-9			
SJ Gkklos-u 142 5138-9			
SJ Oms 371 3229-3			
SJ Ibblps 820 0307-0			
SJ Os-w 370 4346-6			
SJ O -----			

#### Lånade fordon

SJ E2 909	311	286	
-----------	-----	-----	--

#### Inhyrda fordon från SJ

T21 (flera tillfällen) och Rc. Hyra av T21 i de flesta fall föranlett av tubhaveriet på E2 909.

## Traditionsaktiviteter.

### Trivselkvällar

Ett återkommande arrangemang för medlemmarna är de sk "trivselkvällarna". Detta populära inslag består i att en medlem "öppnar sitt hem" för de övriga medlemmarna och bjuder på en bit mat, dryck och tågdiggeri på dia eller video. Även frågesport (ämne tåg). Under verksamhetsåret har sju trivselkvällar avverkats.

### Resor

Föreningen arrangerar även resor med ordinarie tåg, ett årligen återkommande arrangemang. Under 1990 reste ett antal medlemmar till Danmark och Västtyskland.

Traditionsenligt ordnade Per Krogh med platsbiljetter och ett antal medlemmar besökte "Hjulmarknaden" i Stockholms stadshus. Lika traditionsenligt sov vi över hos Göran Bäckström som samtidigt var värd för "trivselkvällen"

Julbordet gick 1990 "Vänern runt" i medsols varv. Denna gång en tvådagarsresa med övernattnig i Skövde. Som vanligt uppskattat och fullsatt.

### Medlemstidningen

Föreningens medlemstidning "TIMMERTAGET" har under året utkommit vid 5 tillfällen, varav ett var dubbelnummer. Ett totalt sidantal på 88 sidor.

.....  
Dan Carlsson  
ordförande

.....  
Göran Bäckström  
kassör

.....  
Urban Lavén  
sekreterare

.....  
Per krogh  
Ledamot

.....  
Thomas Halvorsson  
Ledamot

.....  
Jan Olsson  
Modelljärnvägen

.....  
Göran Sohlberg  
Resansvarig

# KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB - VÄRMLANDSTÅG

## Balansräkning

	31 dec 1990	31 dec 1989
<b>TILLGÅNGAR</b>		
Checkkonto Nordbanken	29.687,99	17.183,64
Diverse fordringar	76.714,00	274,00
Lager försäljningen	3.586,50	3.711,50
Lager kol	17.780,00	20.916,50
Avräkning medlemmar	-	1.108,65
Fordon (not 1)	56.297,00	82.267,00
Inventarier fordon (not 1)	6.574,50	9.172,50
Inventarier restaurangvagn (not 1)	2.837,60	4.102,60
Inventarier modelljärnvägen (not 1)	5.000,00	5.000,00
Bil (not 1)	6.667,00	8.889,00
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>205.144,59</b>	<b>152.625,39</b>
<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>		
Leverantörskulder	75.714,00	2.716,00
Avräkning medlemmar	5.563,20	1.659,00
Upplupna kostnader	-	13800,00
Förutbetalda medlemsavgifter	-	250,00
Andelar Du2 349	34.500,00	34.500,00
Andelar Zsh 102	6.703,00	6.703,00
Andelar B8 4221	6.000,00	6.000,00
Andelar Gbs 1501580	1.830,00	1.830,00
Underhållsfond ånglok	-	8.300,00
Fond för modelljärnvägen	4.000,00	4.000,00
Summa skulder	134.310,20	79.758,00
Eget kapital 31 dec 1989	72.867,39	72.867,39
Årets resultat	-2.033,00	-
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>205.144,59</b>	<b>152.625,39</b>

## Not 1 - Specifikation anläggningstillgångar

	Anskaffningsvärde	Avskrivet tom 1990	Bokfört värde
Fordon	129.851,00	73.554,00	56.297,00
Inventarier fordon	12.991,50	6.417,00	6.574,50
Inventarier restaurangvagn	6.324,60	3.487,00	2.837,60
Inventarier modelljärnväg	5.000,00	0	5.000,00
Bil	11.111,00	4.444,00	6.667,00
<b>SUMMA</b>	<b>165.278,10</b>	<b>87.902,00</b>	<b>77.376,10</b>

# KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB - VÄRMLANDSTÅG

## Resultaträkning för tiden 1 jan - 31 dec 1990

			1990	1989
Reseverksamheten	Intäkter	95.200,00		(165.095)
	Kostnader	-47.272,90	47.927,10	98.458
Fordon (lok och vagnar)			-19.539,80	-21.936
Bil			-8.491,55	-11.052
Försäljningen	Intäkter	31.248,80		(48.664)
	Kostnader	-20.633,40	10.615,40	9.168
Modelljärnvägen			-97,60	-5.583
Medlemsavgifter			6.700,00	7.700
Övriga intäkter			2.160,40	1.461
Övriga kostnader			-9.917,65	-5.305
<b>RÖRELSERESULTAT FÖRE AVSKRIVNINGAR</b>			<b>29.356,30</b>	<b>72.912</b>
Avskrivningar			-32.055,00	-31.512
<b>RÖRELSERESULTAT EFTER AVSKRIVNINGAR</b>			<b>-2.698,70</b>	<b>41.400</b>
Räntor m m	Intäkter	1.230,25		
	Kostnader	-564,55	665,70	-2.185
Avsättning till underhållsfond			-	-4.300
<b>ÅRETS RESULTAT</b>			<b>-2.033,00</b>	<b>34.914</b>

Värmlandstågs andel av kostnaderna för tubbyte på BJs ånglok var 1990 10.000 kr. Av dessa har 8.300 kr belastat underhållsfonden och resterande beopp har tagits som underhållskostnad.

Överskottet på reseverksamheten var 1990 50%. Motsvarande siffra var 1989 60% och 1988 71%. Eftersom dessutom reseintäkterna minskade från 165.000 till 95.000 så blev det betydligt sämre resultat på våra resor, närmare bestämt en halvering från 98.000 till 48.000. Trots att intäkterna minskat med 50.000 kr har övriga kostnader bibehållits eller ökat. Detta har lett till att föreningen detta år gått "jämnt upp", t o m en liten förlust på 2.000 kr.

VÄRMLANDSTAGS rullande materiel  
1990 - 12 - 31

Litt.	Nr.	Fd. litt.nr.	Tillv.	år	Löb.	Vikt	Sth	Sittpl/ m ton kmh Lastar
<u>Ellok</u>								
SJ Du2	349	SJ Dg 349	ASEA VII	34	13,0	80,4	100	
<u>Lokomotorer</u>								
NOJ Z	1	SJ Z 194	Vk	28	5,1	8,0	20	
SJ Zsh	102	SJ Z49 102	KMV	39	7,9	18,0	45	
<u>Personvagnar</u>								
SJ A5	3294	SJ Bo5b 3294	KVAB	40	23,5	41,9	130	48
SJ A36	4166	GDJ BCo8 102	ASJA	36	23,5	42,5	130	18+46
SJ A36	4167	SDJ BCo8 103	ASJA	36	23,5	43,7	130	18+46
SJ B8	4217	GDJ Co8d 219	ASJA	37	23,5	43,2	130	86
SDJ Co8d	223	SJ B8 4221	ASJA	37	23,5	43,3	130	86
SJ Co14	2864	SJ BC14 2864	ASJA	31	23,5	48,0	130	39
SJ FV1	55012	SJ F5 55012	VM	45	14,5	21,0	100	10,0
SJ RS3	3083	SJ RCo1 3083	KMV	35	23,5	48,0	130	44
<u>Godsvagnar</u>								
SJ Gsh	26695	SJ Qgb 9454225-8	WA	13	9,8	14,0	70	17,0
SJ Gbs	1501580-9	SJ Gre 51212	ASJF	63	14,0	14,0	100	26,0
SJ Gbs	1502805-9	SJ Gre 52437	ASJF	64	14,0	12,5	100	27,0
SJ Gkklos-u	1425138-9	SJ G 44780	AGV	51	12,3	13,0	100	20,0
SJ Oms	3713229-3	SJ Oe 85597	ASJF	59	12,2	11,5	100	28,5
SJ Os-w	3704346-6	SJ Oe 86061	Chr	59	13,9	12,5	100	27,5
SJ Ibblps	8200307-0	SJ Grf 47958	KMV	58	12,3	15,0	100	20,5
SJ Qbv	9451877-9	SJ O 73866	AGV	42	12,3	10,8	90	21,5
SJ Qbv	9454200-3	SJ Or 32893	L	19	11,3	8,9	70	18,5

Förkortningar:

GDJ	Gävle-Dala Järnväg
NOJ	Nässjö-Oskarshamns Järnväg
SDJ	Södra Dalarnas Järnväg
AGV	AB Gävle Vagnverkstad, Gävle
ASEA	Almänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Västerås
ASJA	AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Arlöf
ASJF	AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun
Chr	AB Christian Olsson, Falkenberg
KMV	Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö
KVAB	Kalmar Verkstadsaktiebolag, Kalmar
Vk	Tjust Mekaniska Verkstad, Västervik
VM	Vagn och Maskinfabriken, Falun
WA	Wagonfabriks AB, Arlöf