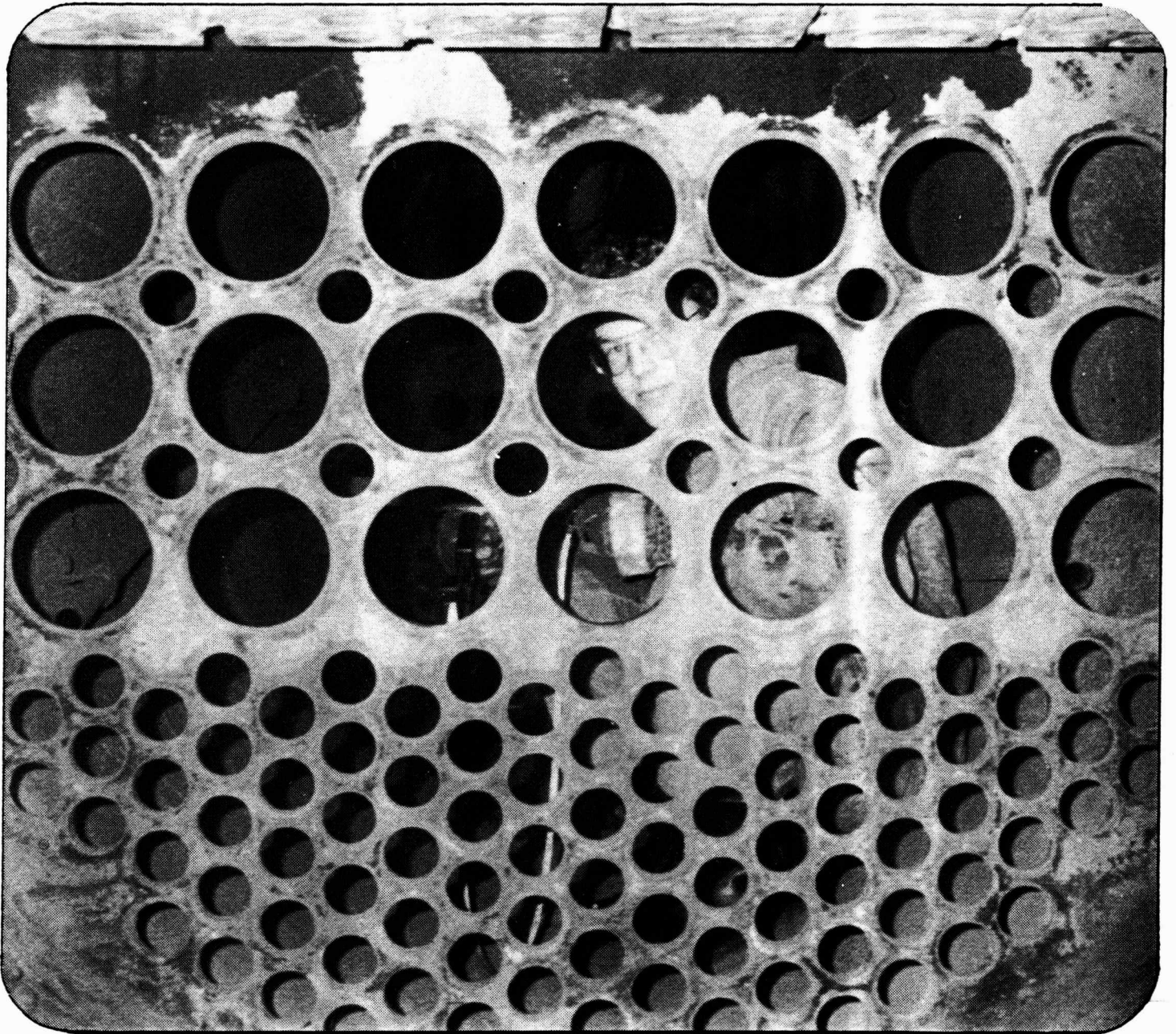


TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Ärgång 14 Nummer 40

Maj 1991



VÄRMLANDSTUG



KLARSTAD • MALMA 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 Forszús 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 och välkomna till ett nytt nummer av TIMMERTÅGET.

Även denna gång kan vi erbjuda en artikel om NKIJ skriven av Peter Löf. Den handlar om de sista persontågen i banans historia. Dvs de utfärdståg som anordnades i samband med nedläggningen.

Att få en färdig artikel i "näven" underlättar verkligen arbetet med tidningen. Peter sitter visserligen inne med dataresurser och levererar färdiga sidor. Med det inte sagt att alla bidrag skall vara så. Jag tar gärna emot ett handskrivet manuskript om så är. Det är roligt när fler kan komma till tals i tidningen.

Nog om det. När det gäller den övriga läsningen så får ni ta en titt på innehållsförteckningen.

Till sist vill jag önska alla läsare och vänner en riktigt skön sommar med härliga tågupplevelser. Och Du! Missa inte norgeresan!

Red.

INNEHÅLL

Styrelsen informerar.....	sid 3
Skyfall-Solsken-Snöstorm eller avskedsresorna på NKIJ.....	sid 4
Pressande tider i Amål.....	sid 11
Böcker om Kil och Spår.....	sid 14
Värmlandstågsskjorta.....	sid 15
Ombyggnad till Barvagn/Clubvagn.....	sid 15
Kalendern.....	sid 16
Tävling.....	sid 16
Tågdiggardygn i Kil.....	sid 16
Protokoll från Värmötet.....	sid 17
Vi Trumpetar Ut.....	sid 18
Från Jan Olssons bildarkiv.....	sid 19
Ritningsbilagan.....	sid 20

Omslagsbilden:

Tittut! Fredrik Bergman fångad på bild av sin egen kamera inne i pannan på en av E2:orna i Amål. Det är tur att han inte blev kvar för nu är tuberna på plats. Vem som höll i kameran förtäljer inte historien.

Styrelsen informerar

Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemötena 6 februari, extra styrelsemöte 20 februari och 6 mars 1991.

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

Protokoll 6 februari:

Medlemsregistret skall rensas avseende medlemmar som inte betalt medlemsavgiften. Det finns flera som får medlemstidningen utan att ha betalt.

Eftersom vi har behov av mera lagerutrymme föreslås att vi skall inköpa en täckt godsvagn av lämplig sort.

2 fat cylinderolja å 208 l har beställts.

Arbetet med ångloken i Amål fortskrider. Pannorna har skrapats och pigghackats invändigt och är klara för inspektion av SA.

Ett av de Hg-lok som vi är intresserade av står på HV i Örebro. Det som skall till (på 786) är transformatorbyte. Det ser svårt ut att få plats i Örebro för en sådan operation. Köp av loket diskuterades. Vi bevakar avseende pris o dyl.

Vi har kollat möjligheterna för uppställning av vårt material i Kristinehamn. Det visade sig omöjligt.

Vi skall försöka få ett avtal med SJ, ang transporter av vagnar och lok mellan Kil och Deje.

Det finns modellok, tillhöriga föreningen, "ute på vift". Dessa skall plockas hem med hembesök.

Protokoll 20 februari:

(Mötet i första hand föranlett av planerna på utökad medlemsresa i Norge i augusti.)

På Du2 349 är all invändig montering av flänsmörjningsaggregatet slutförd. Jalousierna i maskinrummet är uppsmorda och fungerar.

Ang Hg2 786 finns ej något skrotningsbeslut. Kontakt hålles med SJ ang detta.

Beslutades att vi skall köpa in en högtalaranläggning till vagnarna. Denna anläggning skall i första hand omfatta RS3, AB6 4166 och A5.

Från JHRF sektionmöte 91 01 12 rapporterades bl a att: - en enkät ang försäkringsfrågor kommer att sändas ut till föreningarna. - en ny SJF 690 (SJ Författning 690, ang museitågstrafik) kommer. Justerad med de ändringar som föreslagits. - gruppen, "Bevarandeplan stålpersonvagnar", består av Martin Forsæus, Värmlandståg och Henrik Person, Södra stambanans msf.

En skrivelse från Karlstads kommuns fritidsförvaltning. Dessa vill komma och se på vår modellverksamhet. Vi föreslår storkörningen 10 mars.

Protokoll 6 mars:

Beslutade inköp: varmluftspistol, exenterslip, timräknare till Zsh 102, färg till personvagnarna.

Arbetena på E2:orna pågår alltfört, ca 750 arbetstimmar hittills.

Jalusier skall tillverkas i FV1:ans väggar för kyl Luft till generatormotorn.

Delar till högtalarsystemet har beställts.

27/3 var det öppet hus på modelljärnvägen. Flera barn med föräldrar tittade in. En journalist för Karlstadsnytt var på besök och skrev en artikel. Även en representant för fritidskontoret, Karlstads kommun, var närvarande.

Dörren till magasinet i Deje kommer att repareras färdigt.

En enkätundersökning från JHRF ang medlemsskap i morop. Inga beslut togs i den frågan.

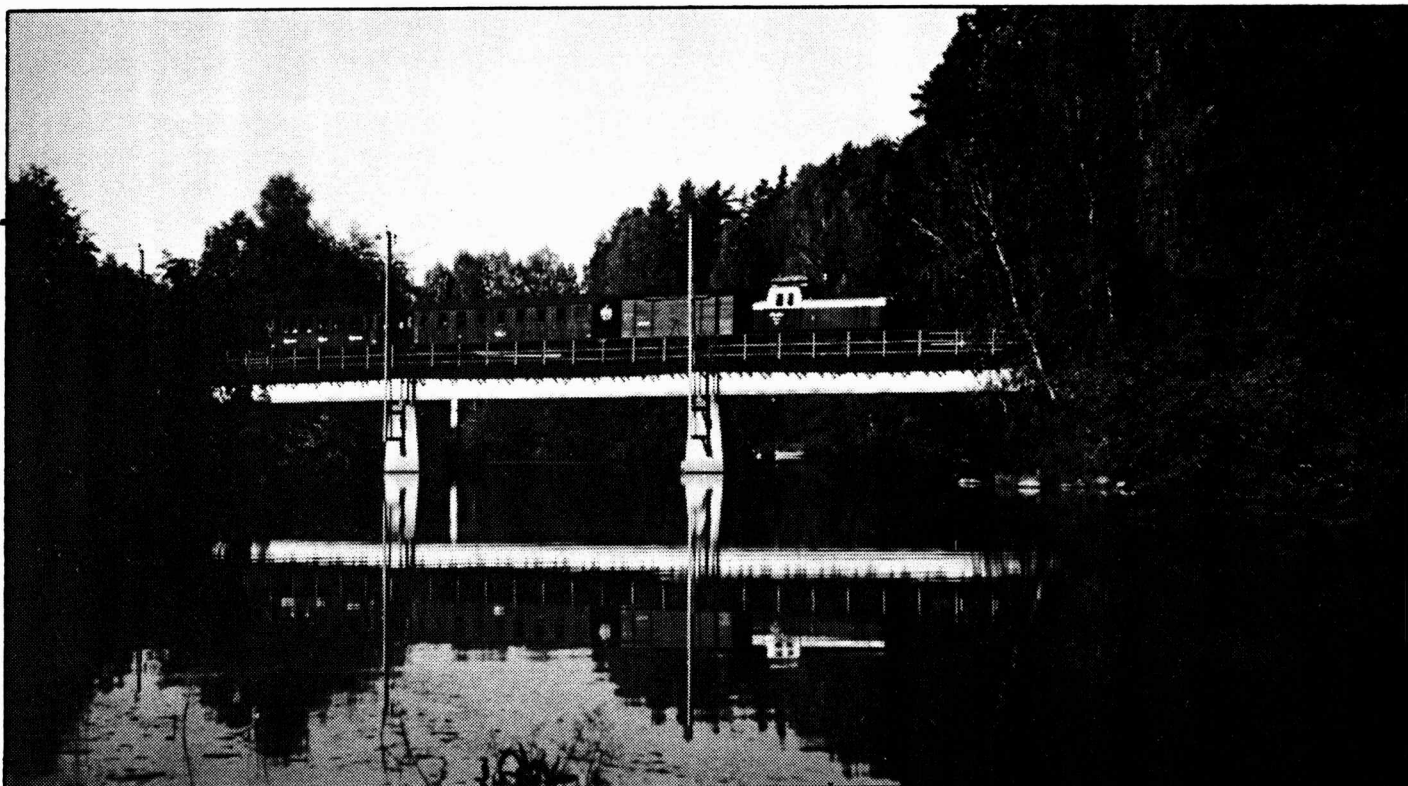
Skyfall - solsken - snöstorm

eller

Avskedsresorna på NKIJ

Peter Löf

Att järnvägstrafiken på smalspårsbanan NKIJ Hagfors—Deje lades ned i slutet av september 1990 lär väl inte ha undgått någon järnvägsintresserad värmlänning. Detta föregicks av avskedsresor med persontåg under två helger i september. Eftersom jag själv delvis var inblandad i planerandet och genomförandet av dessa resor tyckte jag att det var lämpligt att skriva några rader — inte bara om själva resorna, utan även hur de blev till.



Ett av utflyktstågen den 16 september passeras bron över Årås-älven i Råda.

Foto: Peter Löf

• Förhistorik

I december 1988 meddelade ledningen för NKIJ att man avsåg lägga ned sin smalspåriga järnväg mellan Hagfors och Deje. Man beräknade att nedläggningen skulle ske under hösten 1989.

Diskussioner om att ordna någon form av avskedsresor i samband med nedläggningen tog form inom flera museiföreningar. I och med de många och långa diskussioner som kom att ske angående ett statsövertagande och efterföljande breddning sköt man på nedläggningen och smalspårstågen skulle rulla även under 1990. Därmed fick man en andhämtningspaus i planeringen av utflyktsresor. Tjustbygdens Järnvägsförening från Västervik presenterade i januari 1990 sitt förslag att transportera upp sitt ånglok NVHJ 22 med tillhörande vagnar samt köra ett antal utflyktsresor under sommaren 1990. Förslaget diskuterades på ett av Hagfors Järnvägsmuseum styrelsemöte. Men NKIJs högsta ledning (järnvägsspråk: "Livsfarlig Ledning") — som även är högsta ledning för föreningen Hagfors Järnvägs- och Industrimuseum

— ställde sig kallsinnig till detta förslag. Förslaget hade faktiskt det goda med sig att man fick klar för sig att "resor på NKIJ kanske inte är någon dum idé". Eftersom man inte ville ta emot något ånglok så kom jag med kompromissförslaget att man istället skulle göra resor efter något av NKIJs ellok. (Allt för att överhuvudtaget få några resor att bli av). Detta accepterades efter en tid med en svag tvekan. Men, NKIJ hade ju även en egen personvagn — och den ville man ju använda! Problemet var bara att den fanns i Jädraås på JTJ, och depositionsavtalet hade ett års uppsägningstid. I februari 1990 sade NKIJ därför upp depositionsavtalet för Bo 28 (som vagnen kallades). Från NKIJ (och muséet) förutsatte man att vagnen skulle lämnas tillbaka innan sommaren, men det ville inte JTJ. Det blev så att JTJ fick använda vagnen under sommaren och att den skulle återlämnas under augusti. Nu började det se ut som att det trots allt skulle gå att köra några resor innan nedläggningen 1990. Men skulle man då köra utflyktståg med "bara" en vagn? Jo, det var faktiskt idén från början. Jag började tidigt föra på

förslag att flera vagnar behövdes, men då mottogs denna idé mycket kallsinnigt (nästan is).

Muséet hade årsmöte den 28 mars och, i och med detta avsåg jag mig mitt styrelseuppdrag i Hagfors Järnvägsmuseum eftersom jag fått allt mindre tid att vara med på styrelsemötena i Hagfors. Men trots detta fanns det ju mera att göra med att planera utflyktsresorna.

• Pizza i Hagfors

Våren gick och försommaren närmade sig, utan att speciellt mycket planeringsarbete lades ned för resorna. Över ett par pizzor på en av Hagfors pizzerior diskuterade jag reseidéerna med en av de aktiva medlemmarna på museibanan Uppsala—Lenna (ULJ). Vi tyckte bägge att det skulle vara mycket läckert att transportera över deras NKIJ-vagn C 22 inför dessa resor.

Hur skulle man då förankra detta hos NKIJ (och museet)? Till en början var det ungefär som att bita sig i ryggen, man hade väldigt svårt att förstå att det faktiskt gick att "låna" fordon av varandra. Men tur i oturen så visade det sig att lastbiltransporten av Bo 28 från Jädraås skulle bli så dyr att det var svårt att få arrangemangen att gå runt ekonomiskt. En lösning på detta problemet var då att låna C 22 från ULJ. Denna vagn skulle vara mycket billigare att transportera eftersom denna kunde gå på järnväg hela vägen. Det var konstigt i dessa nedläggningstider att ingen från NKIJ reagerade på att järnvägstransport var avsevärt billigare än landsvägstransport. Men, men... Nu hade vi alltså banat vägen för att använda två vagnar och helt plötsligt hade vi fått ett utflyktståg.

Resorna var nu så långt diskuterade att lämpliga tidpunkter var någon gång i augusti—september. Men vad ledningen för NKIJ (och museet) inte hade fått helt klart för sig är att resorna faktiskt bör annonseras för att man ska få någon resandetillströmning. Att få ut någon annons innan sommaren var ju helt omöjlig. Sista chansen var att annonsera i det nummer av TÅG som skulle komma 15 augusti. Några av resorna var vid denna tidpunkt tänkta att ske i samarbete med SJK. Anslutningsresor mellan Kil och Deje med rälsbuss hade jag diskuterat med Dan C och vi trodde då att det skulle gå att lösa. Ett riktigt samarbete planerades alltså till en början. I början av juni bestämdes att försöka ordna resorna till helgerna 25—26 augusti och 1—2 september. Alltså en månad innan den planerade nedläggningen av järnvägen. Självt skrev jag då ihop en notis till Anslagstavlan i TÅG samt till ÅW.

I mitten av juni hade vi ett planeringsmöte för resorna, då museet i Hagfors formellt beslutade om resorna. Ledningen för NKIJ (och museet) tog där efter semester i fyra veckor — under semestern kan man ju inte arbeta med tåg. Nu dröjde det därför till månadskiftet juli—augusti innan någonting officiellt arbete blev gjort. Men själv började jag se på tidtabell för resorna. Fotokörningsplatser bestämdes tillsammans med en av NKIJs lokförare under en resa med ordinarie godståg Deje—Hagfors.

Eftersom ingen tagit någon formell kontakt med ULJ om vagnslån så började man ju därifrån undra vad som skulle hända. Men jag fick förklara att vissa saker tog tid. Till råga på allt så ryktades det



Utflyktståget den 1 september 1990 gör uppehåll i Munkfors.
Foto: Fredrik Bergman



Utsikt från loket under fotokörningen i Sjögrändskurvan den 1 september 1990.
Foto: Peter Löf

från SJK att TÅG skulle bli sen. Det blev klart att Jädraåsvagnen skulle komma till Hagfors på kvällen den 23 augusti. Resedatum ändrades därför till 1 och 15 augusti för "tågtokar" samt 2 och 16 augusti för allmänhetsresor. Lördagsresorna skulle ske Deje—Hagfors ToR. Söndagsresor "endast" mellan Hagfors och Munkfors.

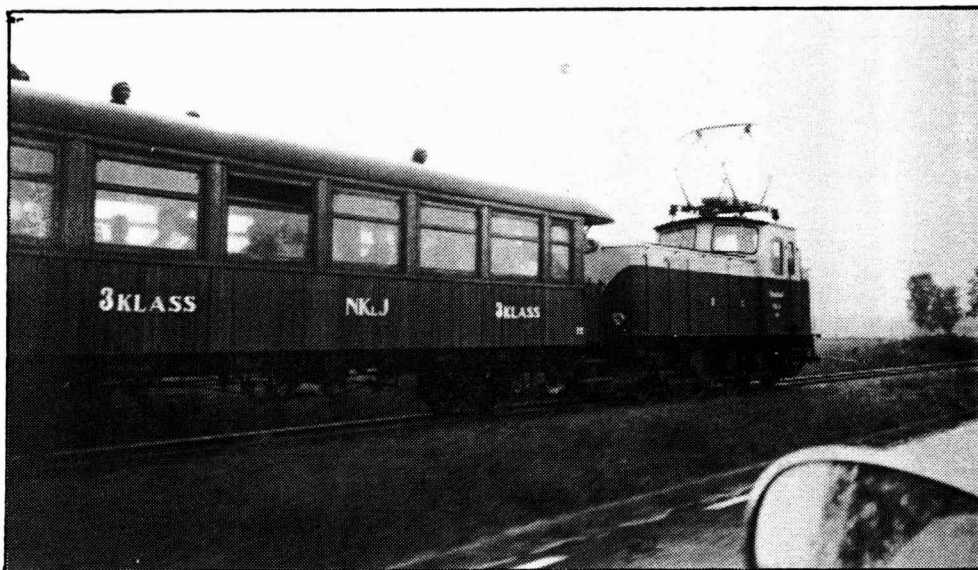
Först i början av augusti tog man formell kontakt med ULJ. Men det gick ju smidigt eftersom jag under en tid bearbetat dem. Mitt arbete bestod nu i att ta fram resefolder och biljetter. Tidtabell lades upp och det visade sig att köra rälsbussanslutningar från Kil skulle faktiskt vara tidsmässigt omöjligt. Istället ordnades med bussanslutning från Karlstad med hjälp av KARLSTADBUSS resp SWEBUS. Man var från museet allt mindre benägna att blanda in "utomstående" järnvägsklubbar så detta blev en naturlig lösning för dem. ULJs vagn hade nu iordningställts för sin Värmlandsutflykt, och den ankom faktiskt Kil på min födelsedag —Trevligt. Nu verkade allt gå i lås, det kändes skönt.

Det vanliga problemet med försäkringar i samband med utflyktsresor på NKIJ var aldrig aktuellt i samband med dessa resor. Problemet var enligt uppgift löst!



Utflyktståget den 1 september 1990
fotograferat från gång- och cykel-
bron i Råda.

Foto: Fredrik Bergman



Utflyktståget den 1 september 1990
vid Västanå.

Foto: Fredrik Bergman

• TÅG kommer (till sist)

TÅG ankom i medlemmarnas brevlådor efter någon vecka och telefonerna började gå varma. Första resan fylldes mycket snabbt och den andra resan fylldes nästan lika fort. Vi hade 104 sittplatser i vagnarna och bokade drygt 95 resande. Det skulle ju vara några platser kvar för tågpersonalen. Nu började ledningen för NKJ (och museet) att svagt erkänna att det trots allt var en god idé med två vagnar till tåget. Med en bättre annonsering och mera professionell planering hade det faktiskt inte varit några problem att fylla flera vagnar eller flera tåg.

• Resdag 1 september 1990

En studie av väderprognosen på fredag kväll visade att det troligen var regn att vänta till lördagens resan! Redan när lok 103 *Skoghäll* togs ut ur stallet i Hagfors på morgonen började regnet. Men under resan ned mot Deje var det uppehållsväder på vissa ställen. Norr om Deje kom dock det varslade regnet i gång på allvar. När bussresenärerna från Karlstad kom till Deje strax efter klockan tio vräkte regnet ned. Det kanske kändes extra tråkigt för de femton-tal danskar som skulle följa med på dagens resa.

Trots regnet så var det god temperatur inne i vagnarna. Eftersom tågvärme inte var kopplad hade tågsättet under natten stått inne i NKJs verkstad. Mest problem hade vi med att fönstren var konstant nerimrade, så det var inte mycket av omgivningarna som resenärerna kunde se.

Första fotostopp hade vi i Stammon (söder om Ö Ullerud). Det var blött. Nästa fotouppehåll hade vi i Munkfors och Klockersta. De var något mindre blöta.

Vid fotokörningen i Sjögrändskurvan var det många bilister på vägen som såg mycket förundrade ut över de 100-talet personer som gick av tåget i skyfallet för att fotografera.

Väl framkomna till Hagfors var det mycket skönt att få gå in på järnvägmuseet för att äta lunch, som bestod i "standard tågstakost" dvs potatis-sallad och rostbiff.

Högsta ledningen hade bestämt att tåget skulle utgå från stationen i Hagfors, men i rådande vädersituation fungerade detta inte speciellt tillfredställande. Eftersom samma "ledningen" inte hade lyckats nämnvärt med att få ut detta beslut till resenärerna var det ytterst få av dessa som visste varifrån tåget skulle utgå. Inte ens lokföraren visste

varifrån tåget skulle utgå! Såväl lokförare som tåg fanns på samma plats: nedanför stationshuset. I stationshuset fanns också eftermiddagskaffet. Detta var en bra början. Men det var så att de flesta av resenärerna fanns i lokstallarnas omgivningar eller i museet! Efter en extra "växlingsmanöver" med tåget ned till museibacken och ett ivrigt signal-erande där hade vi samlat ihop flertalet resenärer och kunde då backa tillbaka upp till stationen.

Efter utspisning av kaffe med tilltugg avgick tåget vid 15-tiden från Hagfors. Första planerade fotostoppet på nedresan vid Dalkarlstorp ställde vi in. Ingen klagade över detta, det regnade ymnigt. Nästa fotostopp var bara några kilometer längre fram, men det var det fina stället i Stjärnsfors där järnvägen går parallellt med Uvån. Här skickade jag min kamera med en kameralös resenär och avnjöt själv fotokörningen inifrån loket tillsammans med Helge Elfman som var lokförare denna dagen.

Därefter körde vi vidare, utan uppehåll, ned till Munkfors. Efter Munkfors hade vi ett kortare uppehåll i Ransäter.

I Deje lämnade nästan alla resenärer tåget för att fortsätta med bussarna till Karlstad. Själv åkte jag tillbaka med tåget till Hagfors. På resan upp stannade vi endast i Munkfors, för att fälla bommarna norr om Munkfors station.

Detta var den blötaste tågresa och de blötaste fotokörningarna jag någonsin varit med om. Men flera av de äldre resande som var med "på den gamla goda tiden" hade andra åsikter: —"Ni skulle varit med på DONJ när vi åkte med sommarvagnar i snöstorm..."

• Resdag 2 september 1990

Nu var det dags för allmänheten att prova på att åka tåg mellan Hagfors och Munkfors. Dessa

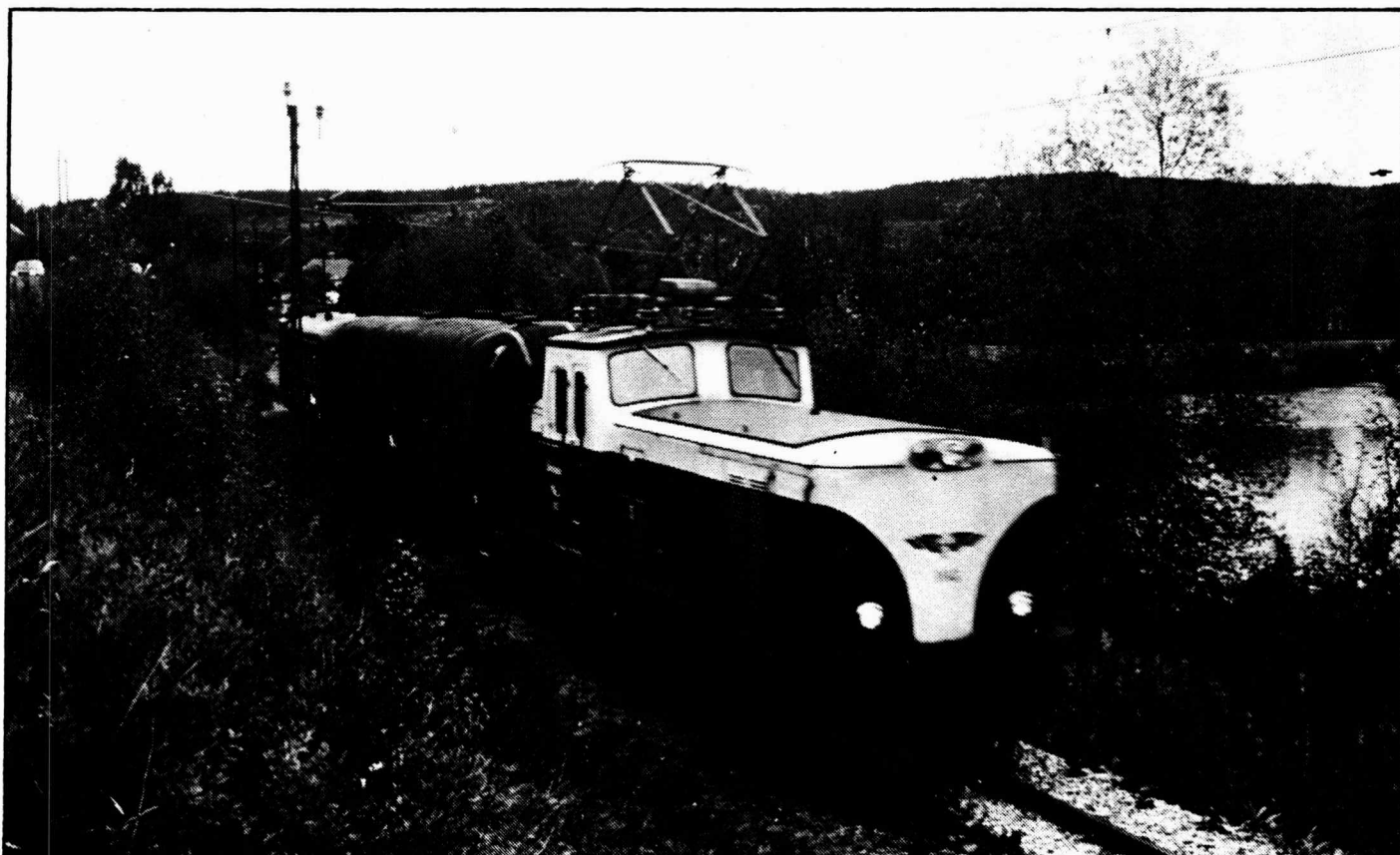


Lokförare Helge Elfman fäller bommarna i Munkfors den 1 september 1990.

Foto: Peter Löf

Utflyktståget vid Ängen, norr om Munkfors, den 2 september 1990.

Foto: Peter Löf





Ett antal järnvägsintresserade samlade i ULJs NKIJ-vagn den 15 september 1990.
Foto: Peter Löf

resorna gick raka vägen utan några fotostopp under sträckan. Vädret var svagt mulet denna dag, men det var uppehållsväder. Alltså en klar förbättring jämfört med dagen innan. Resandestillströmningen denna dag var god, men den kanske kunde ha varit ännu bättre. Dragkraften bestod av ellok nr 103 *Skoghall* och förare var Göran Anttonen som för första gången körde "riktigt" persontåg på NKIJ.

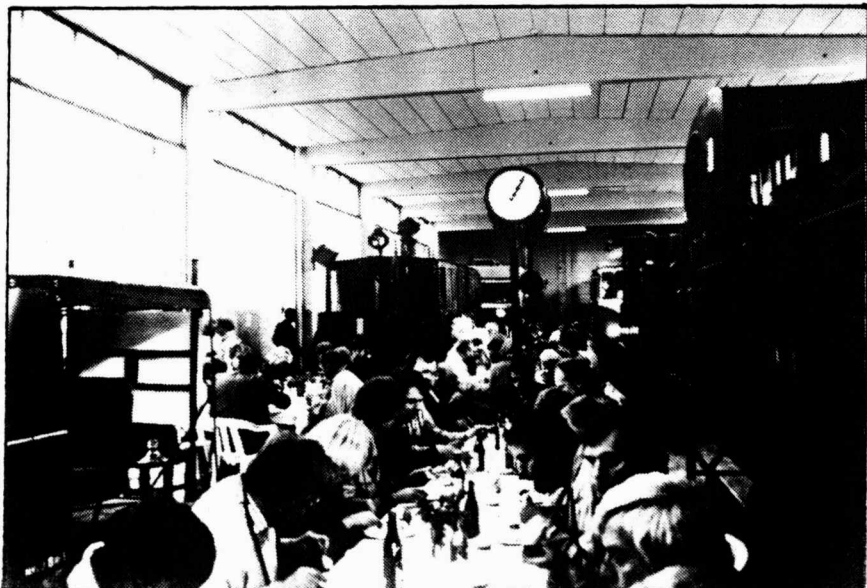
• Resdag 15 september 1990

Efter två veckors uppehåll var det åter dags för en resa för järnvägsentusiaster. Nu hade även det beställda vädret infunnit sig — strålande solsken väntade resenärerna i Deje. Trots det "perfekta" vädret blev det inga bra fotografier av tåget i Deje — växlingspersonalen hade mycket klantigt ställt ett antal tankvagnar bredvid perrongen i Deje.

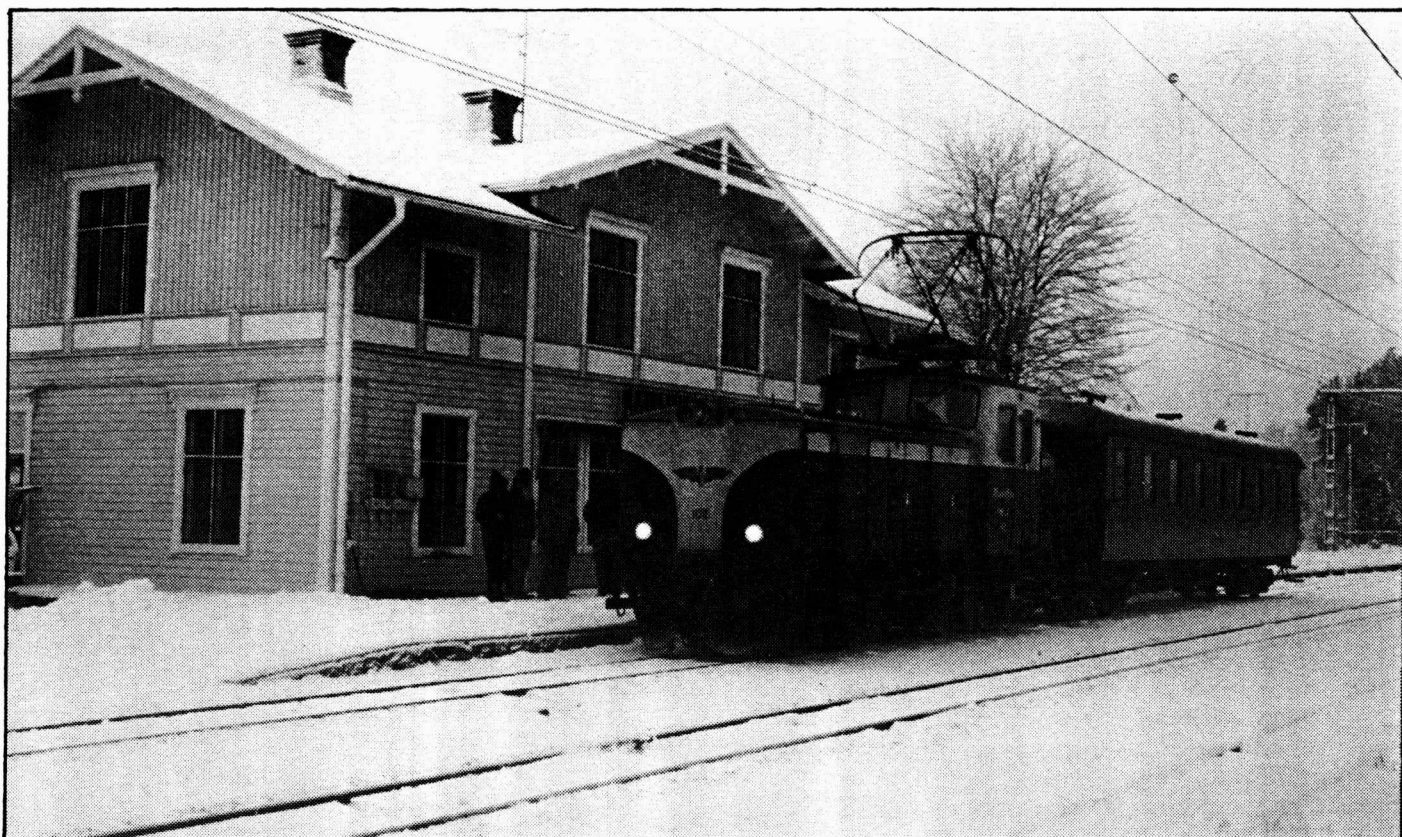
Förare på dagens första resan mellan Deje och Hagfors var Bror Henriksson som körde lok 102 *Munkfors*. Inte heller denna gång hade ansvarig person gjort sitt jobb utan jag fick snabbinformera

Bror om var vi skulle stanna och ungefär hur fotokörningarna skulle gå tillväga.

Fotostopp gjordes vid Stammon, Munkfors, Klockerstå och Sjögrändskurvan på resan upp till Hagfors. I Hagfors intogs en mycket god lunch och därefter kunde intresserade bese järnvägens verkstäder och lokstall. Till resan ned till Deje bytte vi förare till NKIJ-veteranen Gösta Blomgren. Här behövdes inga större instruktioner om fotostoppet i Stjärnsfors. Gösta hade även kört på SJK-resan 1971 och han visste precis hur fotokörning skulle gå tillväga. Förutom fotostopp i Dalkarlstorp och Myra hade vi tekniskt stopp i Munkfors för att fälla bommarna. Fotokörningarna i Dalkarlstorp, Stjärnsfors och Myra tog längre tid än beräknat vilket gjorde att vi i Munkfors låg kraftigt efter tidtabell. Men detta visade sig inte vara något större problem. Gösta körde sträckan Munkfors—Deje på ca 30 minuter. Det var länge sedan det gått undan så fort på värmländskt smalspår. I Deje lämnade jag tåget, som efter en stund återvände till Hagfors. Flertalet av de långväga resenärerna tog bussarna till Karlstad för att därifrån fortsätta med tåg.



Utspisning av lunch (en god lunch) den 15 september 1990 på Järnvägsmuseet i Hagfors.
Foto: Peter Löf



Utflyktståget den 24 november 1990 i Munkfors.
Foto: Peter Löf

• Resdag 16 september 1990

Nu var det sista resedagen för allmänheten. Det var ännu en strålande höstdag. Dragkraften denna dag var lok 102 *Munkfors* och förare på förmiddagen var Gösta Blomgren. Det var denna dag färre tåg än den första söndagen. På eftermiddagen hade man från NKIJ nämligen planerat en resa Hagfors—Deje T₀R för sina anställda med familjer. Tanken var i och för sig mycket god. Men tack vare den publicitet som resorna fått efter föregående tillfälle anslöt betydligt flera resenärer än det fanns sittplatskapacitet för. (Jo, jo!) Inför sista avfärden från Hagfors vid middagstid blev det en nästan tumultartad stämning. Betydligt flera personer gick på tåget än det fanns sittplatser för. Det visade sig att man tydligen inte enbart sålde biljetter på tåget, utan biljetter hade även gått att förköpa på Turistbyrån och muséet. Man hade därigenom sålt betydligt fler biljetter än det fanns tågplatser till!! Efter att tågklarare John Persson sänt iväg det sista tåget fick museet återköpa flera tiotal biljetter.

På eftermiddagen körde man sin egen personalresan och förare var då Bror Henriksson. För oss järnvägsintresserade som var utrustade med bil var denna resa en fullträff. Det var ju en 6,3 mil lång fotokörning från Hagfors till Deje i strålande väder. Periodvis var det en lång bilkaravan som slingrade sig parallellt med järnvägen. Eftersom resan gjordes i mycket lugnt tempo fanns det många möjligheter att fotografera och filma.

Utöver dessa fyra resetillfälle kördes ytterligare två specialresor. En resa Hagfors—Munkfors T₀R för en förening i Uddeholm. Den andra resan Hagfors—

Deje T₀R gick 24 oktober för NKIJ-pensionärer.

Det sista ordinarie godståget gick 28 september, men till detta återkommer jag i en senare artikel. Rivningen av järnvägen påbörjades norr om Deje den 11 december.

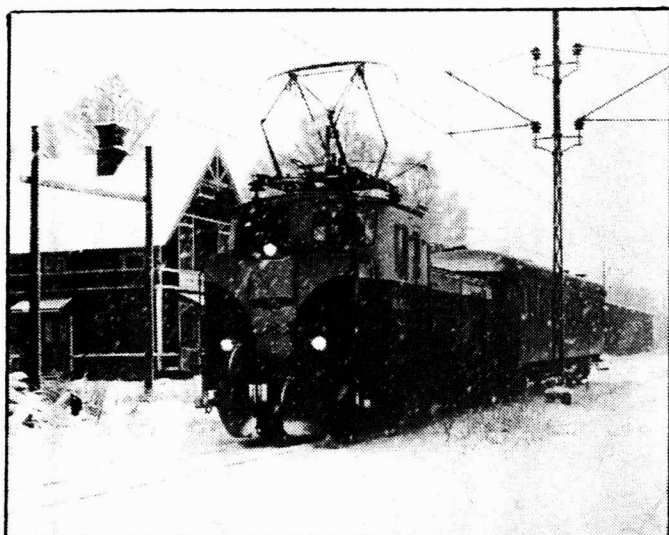
• Tp-resa?

Till rivningen av sträckan hade NKIJ lånat in AGJs Tp-lok. I och med detta började vi järnvägsintresserade diskutera att en resa efter Tp-loket "måste" göras. Det hade även oturligt blivit så att den andra tågentusiastresan hamnat på samma dag som AGJ firade "Medlemmarnas dag" och 25-årsjubileum. ULJs vagn C 22 skickades tillbaka i oktober så nu fanns det bara en vagn kvar i Hagfors att åka i.

Från AGJ framfördes man i november förslaget att göra en resa efter Tp-loket. Men högsta ledningen för NKIJ svarade att åka tåg gick bra, men inte efter Tp-loket, utan något av "våra lok" skulle användas. Vad göra? Man får väl bita i det sura äpplet. En resa efter ellok är bättre än ingen resa alls. Helt fel var det inte heller eftersom AGJ i september övertog NKIJ:s ellok 104 *Uddeholm* och därmed var det trevligt för många att någon gång även ha åkte efter ett sådant lok. I Anten kommer loket inte att kunna köras eftersom kontaktledning saknas, men det kommer istället att bli en mycket värdig representant för NKIJ i föreningens museihall.

• Resdag 24 november 1990

Vid middagstid den 24 november samlades ett 50-tal personer i Hagfors för att avnjuta ännu en resa



längs NKIJ. Flerparten av deltagarna kom med buss från Göteborg och Västergötland. Resan hade endast annonserats ut bland aktiva medlemmar i AGJ och Skara Järnvägsmuseum.

Efter en intressant guidning genom två av våningarna i Hagfors stationshus klev vi på utflyktståget vid perrongen nedanför stationshuset. Därefter släpptes "vi" ut på linjen av tågklarare Henrik Jansson. Dragkraften var lok 102 *Munkfors* och förare var Bror Henriksson. Vädret denna dag var ännu en ytterlighet, en smärre snöstorm hade infunnit sig längs NKIJ.

Vi hade helst önskat åka till Ransäter för att åka så mycket NKIJ som möjligt. Rivningen av kontaktledningen pågick vid denna tidpunkt söder om Ransäter. Men att åka till Ransäter gick inte för sig, utan vi fick endast åka till Munkfors.

Vi höll en fotokörning — Sjögrändskurvan — som jag minns som den sämsta jag någonsin varit med om. Det är ju normalt brukligt att reseledaren flyttar sig ur vägen för fotografer, men denna gången ställde han sig istället i vägen så effektivt som möjligt. Därefter hade vi ett kortare stopp i Myra.

I övrigt var det en mycket trevlig resa i värmeländskt vinterlandskap — men den hade blivit ännu trevligare om vi fått möjlighet att göra flera stopp längs vägen. Många av resedeltagarna hade inte tidigare besökt NKIJ. Även om det snöade och blåste hade varit trevligt att stanna på flera ställen. Tempot var lite väl högt och denna gång helt obefogad.

I och med denna resa avslutades troligen både persontågsepoken och elloksepoken på NKIJ? Trots det mycket kyliga vädret lever denna resa varmt i minnet bland oss som deltog.

Slutligen är det väl på plats att rikta ett stort tack till den personal på NKIJ som ställde upp och gjorde dessa resor möjliga; verkstadspersonal, lokförare, byråpersonal m fl och sist men inte minst SJS personal i Deje.

Uppehåll i Myra den 24 november 1990.

Foto: Peter Löf

Tidtabell för lördagarna 1990-09-01 resp 1990-09-15

Tåg 101	Avg	Hagfors	08.20
	"	Munkfors	09.20
	Ank	Deje	10.05
Tåg 102	Avg	Deje	10.30
	Ank	Munkfors	11.30
	Avg	Munkfors	11.40
	Ank	Hagfors	13.00
Tåg 103	Avg	Hagfors	15.00
	"	Munkfors	16.05
	"	Deje	17.00
Tåg 104	Avg	Deje	17.15
	"	Munkfors	18.01
	Ank	Hagfors	18.57

Tidtabell för söndag 1990-09-02

Tåg 105	Avg	Hagfors	8.00
	Ank	Munkfors	9.00
Tåg 106	Avg	Munkfors	9.15
	Ank	Hagfors	10.15
Tåg 107	Avg	Hagfors	10.30
	Ank	Munkfors	11.30
Tåg 108	Avg	Munkfors	11.45
	Ank	Hagfors	12.45
Tåg 109	Avg	Hagfors	13.00
	Ank	Munkfors	14.00
Tåg 110	Avg	Munkfors	14.15
	Ank	Hagfors	15.15
Tåg 111	Avg	Hagfors	15.30
	Ank	Munkfors	16.30
Tåg 112	Avg	Munkfors	16.45
	Ank	Hagfors	17.45

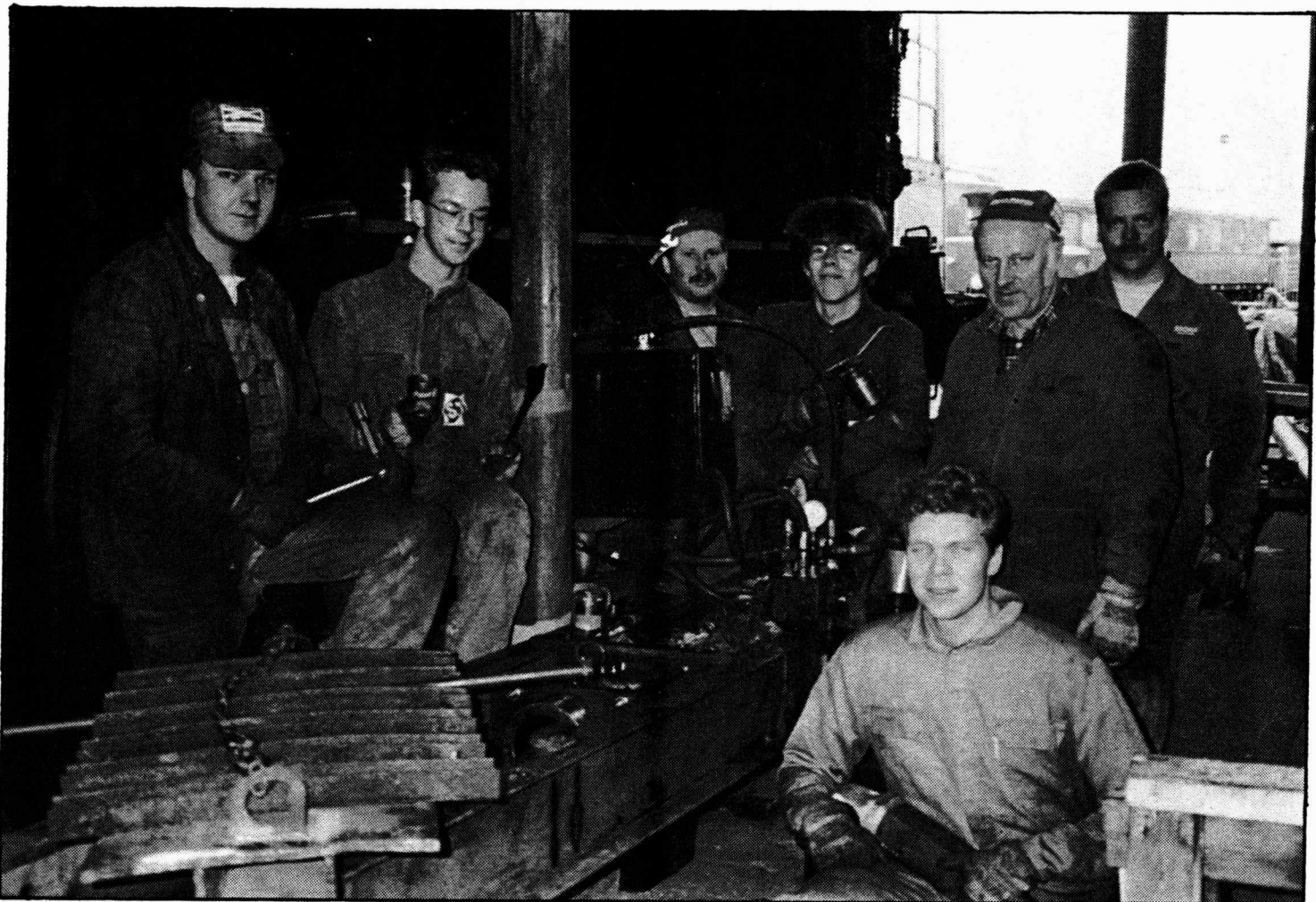
Tidtabell för söndag 1990-09-16

Tåg 105	Avg	Hagfors	8.00
	Ank	Munkfors	9.00
Tåg 106	Avg	Munkfors	9.15
	Ank	Hagfors	10.15
Tåg 107	Avg	Hagfors	10.30
	Ank	Munkfors	11.30
Tåg 108	Avg	Munkfors	11.45
	Ank	Hagfors	12.45

Personalrese Hagfors—Deje

Tåg 115	Avg	Hagfors	14.15
	"	Munkfors	15.15
	Ank	Deje	16.00
Tåg 116	Avg	Deje	16.15
	"	Munkfors	17.00
	Ank	Hagfors	18.00

Pressande tider i Åmål



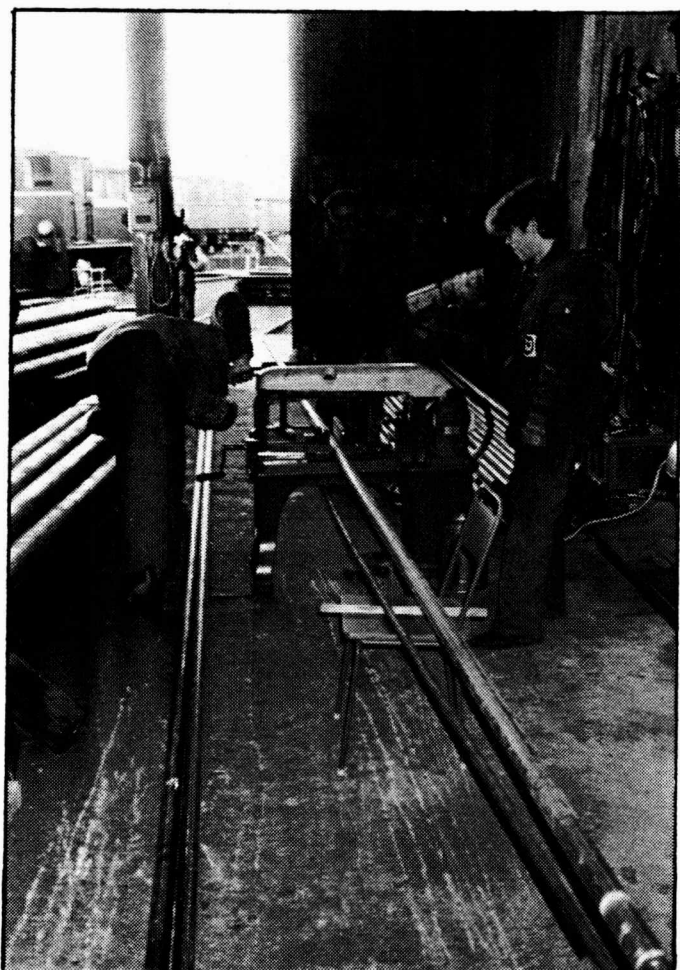
En del av det gäng som gjort storverket i Åmål tar en paus för fotografering. Fr v: Thomas Halvorsson, Fredrik Bergman, Conny Seidlitz, Martin Andersson, Kjell Sörensen, en för red okänd och sittande Håkan Järpesten.

Arbetet med ånglok E2 909 och E2 935 går oförtrutet vidare i Åmål. Grabbarna som lägger ned mycken fritid på att tuba om två lok samtidigt är värda all respekt och beundran.

Arbetet rullar som sagt på och nu är alla tuber på plats. Inga störningar har rapporterats, allt har gått som smort. Små justeringar återstår och provkörning beräknas till pingst. En besiktningsman från SA (Statens anläggningsprovning) skall ta en titt på loken innan de blir

godkända för trafik. Om allt går som det har tänkts så skall 909:an, enligt planerna, vara i drift i VÄRMLANDSTAGS resor efter 1 juni. Allt har gått enligt schemat hittills och med den insats som gjorts så tvivlar vi inte på att så blir fallet.

Här kommer en bildrapsodi med bilder från Fredrik Bergman, över det arbete som pågått denna vår, innan tuberna kom på plats.

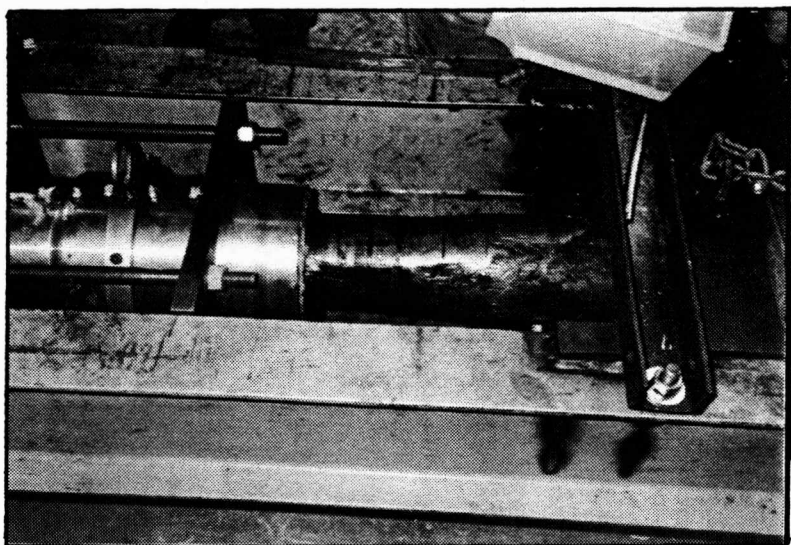


Ovan; Kapning av tuber. Av Thomas Halvorssons pose att döma är det frågan om millimeterprecision, övriga är: i mitten, Roland Gelin och till höger Martin Andersson.

Ovan till höger; När kapningen är klar är det dags att skruva fast tuben i pressen, Här Martin Andersson med tryckluftssapparat.

Till höger; Tuben är fastsatt och hydragverket körs igång. Pressningen börjar. Uppifrån och ned syns Thomas Halvorsson, Göran Sohlberg, David Sohlberg och Conny Seidlitz.





Pressningen är avslutad och här är ett av resultaten.



Ovan; Efter pressningen tar glödning av tubändarna vid. Här Conny Seidlitz och Magnus Heder vid hässjan.



Till vänster; Kjell Sörensen bäddar ned de glödgade ändarna i kolk. Nu återstår inte mycket innan montering i pannan.

Böcker om Kil och "Spår"

Första Vykortsboken

En bok full av vykort kan faktiskt erbjuda den järnvägsintresserade riktiga högtidsstunder. Att boken kommer från Kil gör ju inte saken sämre.

Denna bok är utgiven av några vykortsintresserade Kilsbor som lånat ihop 200 vykort från seklets ungdom.

De som brukar jämföra Kil med staden Ponderosa i TV-serien Bonanza får här mer bränsle till elden. Ponderosa - en järnvägsstation, en större gata med ett fåtal tvärgator och bara trähus. Det var precis hur Kil såg ut.

När det gäller kil, är som sig bör, järnvägsbilderna många. Kil Nedre, eller Nedre Kil som det står på kortet, är representerat. Liksom det trevliga spårssystemet mellan dagens station - Kil Nedre och banan till Fryksta. Kils nuvarande station finns med i de olika ut- och tillbyggnadsfaserna. Järnvägshotellet, som senare brann ned, finns med både exteriör- och interiörbilder.

Om vi tar ut svängarna utanför Kils centrum hittar vi Minnesstenen i Illberg.

Fryksta, den gamla trafikplatsen med tåg och båttrafik, är mycket väl representerad med intressanta bilder.

Ett kort med texten "Banbygget i Gösta Berlings bygder. Broslagning öfver Norsälven." visar bygget av bron mellan Gunnita och Trångstad.

Tolita med actionbild av ångtåg. Visserligen syns knappt tåget men väl röken.

Fagerås och Frykåsens stationer osv.

Boken är läsvärd, eller snarare tittvärd, för både den hembygds- och järnvägsintresserade.

Urban

SPÅR

Järnvägsmusei vänners årsbok 1990

Nu har den kommit! Årsboken "SPÅR" från järnvägsmusei vännar. Som vanligt skänker den många timmars trevlig läsning i bästa fôtöljen.

Det som jag gillar bäst med denna bok är den är mycket omväxlande. Den handlar om allt från spårvidder till loknamn och ett besök i Tyskland. Kapitlena är inte alltför långa och det gör att boken aldrig känns tung.

Det finns mycket att nämna om denna boks olika artiklar, men det som "drabbar" Timmertågets tränga läsekrets (mest Värmlänningar) är en del värmländska inslag som jag inte vill undanhålla läsaren. I kapitlet "Spårviddshistoria", signerat Erik Sundström, skrivs om historien bakom de olika viddererna och däribland om "Kroppaspårvidd" och "Bergslagsspårvidd".

I östra Värmland fanns sedan 1851 ett stort nät av tågfärjor och hästbanor med spårvidden 28 verktum = 693 mm. Dessa banor breddades redan på 1870-talet till 2,7 svenska fot = 802 mm. Dessa spårvidder går under den förut nämnda "Kroppaspårvidden".

Under rubriken "Trettiotumsbanor" finner vi järnvägen mellan Gjeiersdal och Brattfors som byggdes med spårvidden 2,5 fot = 30 verktum = 742 mm. Till denna bana beställdes ett lok, som för övrigt var den sista lokleveransen från Kristinehamns mek verkstad, med den approximativa spårvidden 742 - 750 mm. Denna något annorlunda beställning skedde på en slitet spår.

Boken rekommenderas varmt och den kan bara fås genom medlemskap i Järnvägsmusei vännar. Genom att betala in medlemsavgiften från i fjol blir boken din.

Urban

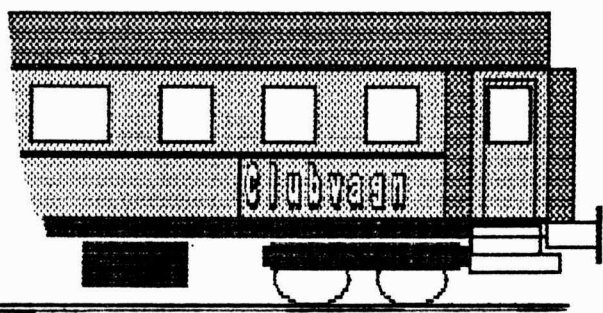
Värmlandstågs-skjorta

Äntligen är den här! VÄRMLANDSTAGS-SKJORTAN.

Det är en vit skjorta av "pilot-modell" med axelklaffar och kort ärm. Tryck på vänster ärm och ovanför bröstficka. Trycket är i svart och består av Värmlandstågs logotype och med texten "Värmlandståg" under.

Ett plagg att ha som "uniform" på våra resor eller till vardags och fest.

Skjortan finns i följande storlekar: 37/38, 39/40, 41/42, 43/44, 45/46. Priset är 120 kr. Kräng av dig skjortan du har på dig och se efter vad du har för storlek. Sedan ringer du in beställningen till Dan Carlsson på tel 0554-144 52 eller skriver till honom på adressen: Skogsvägen 35 G, 665 00 Kil. Och Du! Det är brottom med beställningen.



Ombyggnaden av av AB6 4166 till Clubvagn

Nu har arbetet på ombyggnaden av AB 6 4166 till barvagn, eller clubvagn, påbörjats. Hur planerna är, kan ni se i TIMMERTÅGET nr 34/35 1990 sid 18.

Denna vagn kommer med all säkerhet att bli ett populärt inslag på våra resor. Vi har ofta företag som hyrt in vårt tåg och när det gäller just sådana kunder blir vagnen en förstärkning av vårt utbud.

På våra egna resor i klubben kommer vagnen naturligtvis att få göra god tjänst som fest- och relaxlokal. Målet är att den skall vara klar till Norgeresan den 2-5 augusti.

Den 1-2 juni kommer vi att ha en arbetshelg för att göra ett stortag i ombyggnaden. Vagnen står uppställd på SCAN-spåret i Kil. Alla är hjärtligt välkomna med verktygslådan i ena näven. Övriga dagar för ombyggnad är varje

tisdag ett tag framåt.

Insläpp vid SCANs grind kl 18.30.

I samband med detta har Thomas Halvorsson monterat in högtalare i A5:an och i den blivande clubvagnen. RS 3:an hade högtalaranläggning förut. Hjärtat i högtalaranläggningen finns i RS 3:an där bandspelare finns. Denna har nu kompletterats med mikrofon. I varje vagn har en booster monterats för att få upp tryck och volym ordentligt. Mellan vagnarna har kontakter monterats för anslutning av en högtalarkabel.

Nu kan vi spela "soft-music" i vagnarna och med mikrofonen läsa meddelanden eller guida våra resenärer längs banan. I Framtiden är det meningen att alla våra vagnar skall utrustas med högtalare.

Om du undrar över något ang. detta eller vill göra ett handtag på clubvagnen, slå en signal till Dan Carlsson på tel 0554-144 52.

B 1143

Föreningen har fått ett ånglok som vi med visshet kan betrakta som vårt " eget ". SJ har äntligen börjat släppa ut beredskapsångloken. De är inte till salu och kommer att placeras ut som deposition hos föreningarna från järvägsmuseum. Vi har hämtat detta lok i Falun dit det drogs i våras. Innan dess har det i många år stått i loklada i Gräsberg utanför Ludvika. I nästa nummer återkommer vi med ett repotage om "lokhämtarresan"

Kalendern

tisdag	21 maj	Arbete på clubvagn.
onsdag	22 maj	Byggkväll modelljvg.
lördag	25 maj	Resa Karlstad-Sunne för Svetsarföreningen.
tisdag	28 maj	Arbete på clubvagn
onsdag	29 maj	Styrelsemöte i KMJ-lokalen. Samt säsongens sista arbetskväll på modelljärnvägen. Öppnar åter i september.
lördag	1 jun	Resa (Kil)-Deje-Daglösen. Privat 30-årsfest
lördag	1 jun	arbetshelg clubvagn
söndag	2 jun	"- "- "
lördag	8 jun	Resa till Falun för Pensionerade lokmän.
söndag	9 jun	Ater från Falun.
fre-sön	14-16 jun.	Resa till Strömstad för SJ-personal i Värmland
lördag	27 juli	Resa Grums-Segmon för Facket på Gruvön. 60-årsjubileum. Ånga.
fre-mån	2-5 aug.	Resa för medlemmar och vänner i NORGE. Åndalsnes-Trondheim.
lördag	4 aug	Fryksdalsbanans dag. Samarrangemang med JAAJ Ånga.
onsdag	4 sep	Säsongens första byggkväll på modelljvg. Kl 18.30.
lördag	7 sep	Trivselkväll hos Göran Sohlberg i Liljedal.
söndag	8 sep	Storkörning.

Tågdiggardygn i Kil

Inom SJK har det blivit årlig tradition med ett tågdiggardygn, då man delar upp tiden mellan deltagarna och sedan dokumenterar järnvägstrafiken vid en station. Resultatet publiceras därefter i bild och text i TÅG. Tidigare har man besökt Nässjö (1986), Grötingen (1987), Alvesta (1988), Halmstad (1989) samt Vaggeryd (1990).

Den 30-31 augusti är det dags för Kils station, vilket blir SJKs sjätte tågdiggardygn.

Aktiviteterna är tänkta att börja vid lunchtid på fredag och fortsätta till lunchtid på lördag.

Redan nu kan du göra en intresseanmälan (för ditt deltagande) till Peter Löf, 0554-113 24.



Varje järnväg med konferrens- och clubvagnar och med självaktning låter döpa dessa vagnar. Varför skulle Värmlandståg vara sämre?

- Nej det skall vi naturligtvis inte vara och därför utlyser vi en tävling!

VAD SKALL CLUBVAGNEN HETA ?????

Har DU ett bra förslag till ett namn på vagnen. Skicka då in det till TIMMERTÅGETS redaktion. Adressen finns på sidan 2.

Juryn består av styrelsen som utsåg sig själv i detta delikata ärende. Att överklaga vårt val? Nähä, det går inte.

Protokoll fört vid vårmöte med
Värmlandstäg & Karlstads
Modelljärnvägsklubb den 5
april 1991 i SJFF
fritidslokal, Kil.

Deltagare: Gunnar Andersson, Martin Forsman, Dan Carlsson,
Martin Andersson, Fredrik Bergman, Urban Lavén, Anders
Håkansson, Per Krogh och Mats Olsson.

Ordförande Dan Carlsson hälsade alla mötesdeltagare
välkomna till vårmötet och förklarade mötet öppnat.

§ 1.

Dagordningen fastställdes och godkändes.

§ 2.

Till att justera protokollet valdes Fredrik Bergman och
Martin Andersson.

§ 3.

Röstlängd uppräktades. Se deltagarförteckning ovan.

§ 4.

På frågan om mötet var behörigen utlyst svarade mötet, Ja.

§ 5.

Till ordförande för vårmötesförhandlingarna valdes
sittande, Dan Carlsson.

§ 6.

Till mötessekreterare valdes sittande, Urban Lavén.

§ 8.

Till verksamhetsberättelsen skall tillfogas på sid 4 under
rubriken "Resor": 1990 08 Utlåning av Rs 3 till SJ i
"hemliga läget". Därefter godkändes verksamhetsberättelsen
och lades till handlingarna.

§ 9.

Per Krogh föredrog balans och resultaträkningen.

§ 10.

Gunnar Andersson föredrog revisionsberättelsen där han ger
godkänt.

§ 11.

Balans och resultaträkningen fastställdes och godkändes
samt lades till handlingarna. När det gäller det sjunkande
överskottet på reseverksamheten så skall vi titta närmare på
vad som orsakar detta.

§ 12.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna
verksamhetsåret 1990.

§ 13.

Intet.

§ 14.

Intet

§ 15

Intet

§ 16

Gunnar Andersson begärde ordet: - Vad är det vi egentligen
sysslar med i föreningen. Är det modell- eller riktiga tåg?
Bör inte föreningsnamnet spegla verksamheten? Idag heter
föreningen KMJ (Karlstads Modelljärnvägsklubb), bör vi inte
kalla den Värmlandstäg istället. Den stora verksamheten är

forts. n. sid.

dock de stora tågen, det är där vi syns utåt. Vi bör vända på begreppen.

Urban Lavén höll med som dock ansåg att det juridiska namnet är KMJ.

Dan Carlsson menade att föreningens båda "namn" är lika gångbara och har lika stor tyngd. Det går alltså att använda vilket som helst. På inbetalningskort går det lika bra med båda namnen.

Per Krogh tyckte att det var av nostalgiska skäl som vi höll oss kvar vid KMJ.

Diskussionen fortsatte och meningarna var delade.

Här konsulterade mötet stadgarna och där står att föreningens namn är Karlstads Modelljärnvägsklubb med bifirma Värmlandståg.

Hurvida föreningens namn skall vara i framtiden och namnens "rangordning", beslutades ingenting.

§ 17.

Ordf tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat. Avslutning

Kvällen avslutades med kaffe och dopp till videofilm från Årets verksamhet.

Dag som ovan:

Urban Lavén
Urban Lavén
Sekr

Dan Carlsson
Ordf

Martin Andersson
Just man

Fredrik Bergman
Just man



VI TRUMPETAR UT

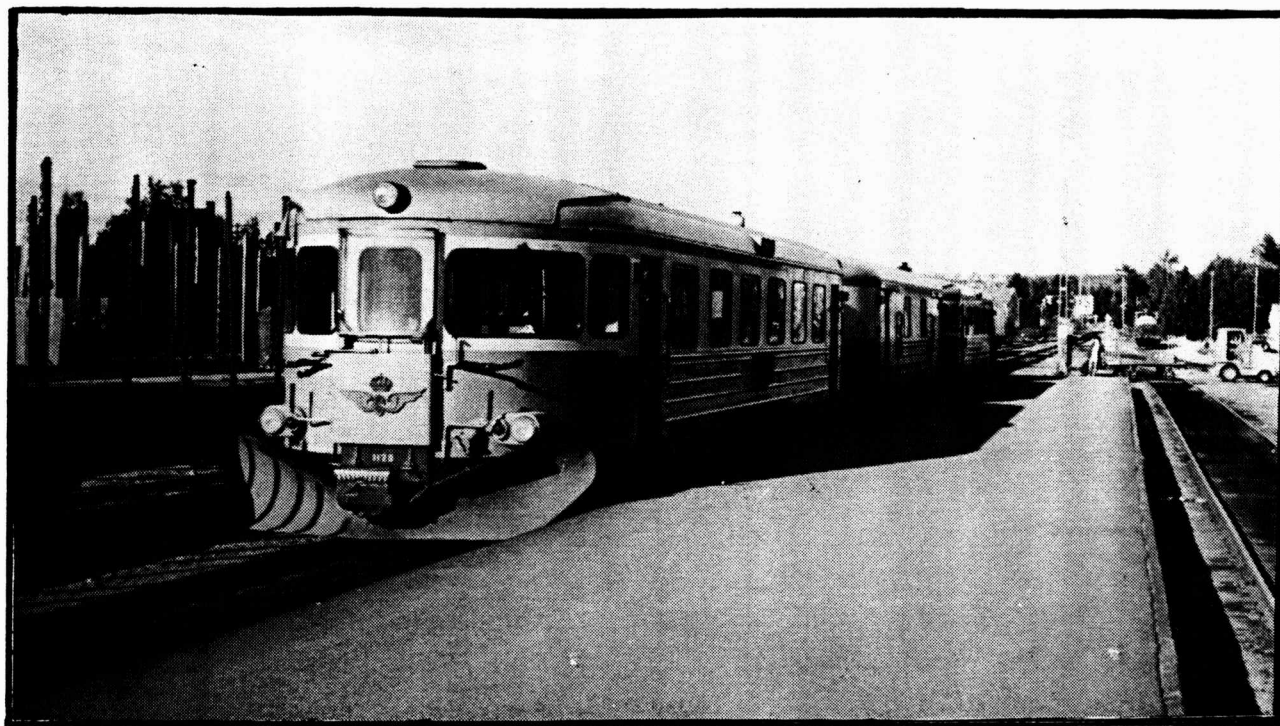
en påminnelse om vår Norge-resa. Lika festligt som på bilden till vänster blir det, det kan ni vara säkra på. **Tveka inte, anmäl er!** . Varför sitta hemma och vändas när de som redan anmält sig kommer att ha en njutbar tågkryssning i vårt grannland. Tågkryssning? Jo, vårt tåg kommer att vara ett riktigt kryssnings-tåg med restaurangvagn, 1:a-klass, bekväma sovvagnar och inte minst barvagnen / clubvagnen i enbart förstklassig stil. För att inte tala om den härliga kvällen med helstekt gris. För att inte tala om de vackra vyer vi kommer att få se, inte minst längs Dombås - Andalsnes. För att inte tala om.....

ANMÄL ER och res med ett glatt gäng.

Ring Dan eller Urban eller sätt in 1 800 kr på vårt postgiro. Tel nr och postgiro nr på sid 2.

VÄLKOMNA!

Från Jan Olssons bildarkiv



Stationsbilder blir det också ibland. Här ser vi em-tåget Storuman-Östersund före avgången från Storuman 29/8 -72. Sammansättningen var typisk för perioder med normal trafik. Sommartid kunde tågen bli längre. Oita gick en Y8 i tåget som denna dag då Y8 1128 går framst i tåget. Lag 4551. Jan O.

RITNINGSBILAGAN

Efter några nummers uppehåll så plockar vi fram ritningsbilagan på sista sidan igen. Denna sida är lånad från Allt om Hobby nr 7 1978.

Vi fortsätter på samma tema som förr, Värmlandstågs vagnar.

Denna gång har turen kommit till litt G. En av de vanligaste godsvagnarna som rullat på de svenska spåren.

Vår vagn hade vid leveransen till SJ år 1951, litt G nr 44780. Tillverkare var AGV, (AB Gävle Vagnverkstad). När den senare littererades om fick den litt Gkklos-u 1425138-9.

Övriga data: Löb 12,3 m. Vikt 13,0 ton. Sth 100 km/h. Lastar 20 ton.

SEMESTERTIDER

Vi går mot ljusare tider, åtminstone vad gäller de ljusa timmarna på dygnet.

Med ljuset kommer också reslustan, tidtabellerna studeras allt flitigare, såväl svenska som utländska.

Men, för vissa som kanske inte kommer någonstans eller som rent utav vill jobba och är tvingad att ha ledigt, ja då kan det bli som för konduktören här under.



Svenskare modelljärnväg: Standard G-vagn



Rocovagnen något försvenskad. Nedan en av de tyskbyggda vagnarna detta Gu 42661, i Sundsvall 1967. Foto L O Karlsson

■ En av de vanligaste godsvagnarna i Sverige har varit, och är till stor del fortfarande, "standard G", en täckt godsvagn med högt välvt tak som kom på 1930-talet. 1952 fanns denna vagn typ med littera G i nära 4 000 exemplar. Vid den stora omlittringen fick dessa vagnar litt Gbls. Vagnarna byggdes på många håll inom Sverige från 1935 och fram till slutet av 1950-talet. Flera privatbanor hade vagnar av denna typ, bl a SWB, BJ, GDJ och TGOJ. 500 vagnar byggdes under kriget i Tyskland i ett något avvikande utförande, men med samma huvudmått. En artikel om dessa vagnar finns i Svenska Järnvägsklubbens tidning TÅG nr 10 1973.

Standard G finns ännu inte i

någon bra modell, om man inte räknar Pocher/Rivarossis privatvagn från Åkerlund & Rausing. Det närmaste någon tillverkare kommer torde Rocos vagn 4330 (med märkningsvarianterna 4331 och 4332) vara. Det är en modell av Deutsche Reichsbahns standardvagn "Leipzig", som måttmässigt stämmer väl överens med den svenska standardvagnen. Den som vill ha en helt riktig H0-vagn kan med fördel använda Rocos underrede och tak och sedan själv göra korgsidor och gavlar i Plasticard eller trä, och med balkar av mässingsprofiler eller plast.

För den som snabbare vill få fram en "optiskt" rätt modell finns givetvis genvägar. Själv målade jag min vagn helt brun. En bra SJ-röd nyans hittade jag i Floquils RR74 Boxcar red (finns bl a hos US-Hobby). Och hela vagnen ska bli brun, underrede, tak, buffertar och allt! Några nummer- och litteraskyltar från PERL (tyvärr med fel nummer och littera, men det är knappast märkbart på en halv meters avstånd), en bromsplattform från en kylvagn (Lima) och gavelluckor 11x8 mm av Plasticard fullbordade försvenskningen. De kraftiga, nitade spännstagen under vagnen ska också till, de är lätta att göra i Plasticard. Resultatet blir en standard G, åtminstone på lite håll. Det som inte stämmer är sidornas och dörrarnas balkar, fönster och ventiler på vagnssidan. ■

