

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Argång 14 Nummer 41 September 1991



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD • MALMÄ 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 Carleson 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! Nu var det ett tag sedan det kom ett nummer av timmertåget. I gengäld blir det ett tjockare nummer denna gång, med 24 sidor. Det har hänt en hel del sen sist.

Barvagnen är klar och går nu att användas (om detta skrivs i nästa nummer).

Vi har fått ett "nytt" lok till föreningen, ett B-lok, som flera sidor ägnas åt.

Vi bjuder även på två reserepotage. Ett från i fjol där Jan Olsson låter oss få veta vad som hände i Danmark under ett par sommarkvar. Tysklandsresan som gick i våras är också intressant läsning.

Det har hänt en del på Du:n, ett litet bildrepotage därifrån.

Modelljärnvägsverksamheten har startat upp igen, så välkomna dit.

INNEHÅLL

Styrelsen Informerar.....	sid 3
Tidigt 70-tal med 349.....	sid 4
B 1143 till Värmlandståg.....	sid 5
909 rullar igen.....	sid 8
Vårresan 1991 till Tyskland.....	sid 10
Kalendern.....	sid 15
KMJ Danmarksresa 1990.....	sid 16
Bengt Prins och B 1143.....	sid 21
Gjort och hänt på 349.....	sid 23
Ritningsbilagan.....	sid 24

Omslagsbilden:

Thomas Halvorsson kragar tuber i ett en av E2:orna. Arbetet är nu klart och loken rullar.

Foto: Fredrik Bergman

Styrelsen informerar

Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemötena 3 april, 8 maj, 29 maj och 3 juli 1991.

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

Protokoll 3 april:

För att få bättre belysning i restaurangvagnens kök har lysrör inköpts.

Högtalarsystemet är under arbete, sladd har inskaffats.

Hg2 787 (NK1J Hg nr 2) är nu avställt pga dåliga hjul. Svårt att få besked av SJ om lokets framtid.

SJs äldsta Z 65 skall skrotas. Denna lokomotor är att betrakta som muséal. Vi har kontaktat Jvgm för deposition av maskinen hos oss.

Alla tuber på plats i E2:orna.

De låga fönstrena vid självserveringsdisken i RS3 skall bytas ut mot normalstora orginalfönster. Även disken skall bort på sikt.

För tågkryssningsresan till Norge skall NSB ha 27 000 Nkr i banhyra.

Protokoll 8 maj:

Lastbilens motor har renoverats för 3469 kr.

Ang Hg-loken har beskedet kommit att inga lok skall skrotas ännu. SJ har inte klart för sig om kommande lokbehov. Till hösten skall dock besked komma.

Ombyggnaden av AB6 4166 till barvagn, har påbörjats.

Co8d 223 har fått alla fönsterramar iordningställda.

SJ P- och G-divisioner har sagt upp avtalet med lokstallet i Kil. Vi har hört efter om vi får hyra stallplats. Beskedet blev 40 000 kr per stallplats och år. Något vi ej har råd med.

Modelljärnvägsverksamheten startar upp i september.

Protokoll 29 maj:

En utrensning av medlemmar som ej betalt kommer att ske i medlemsmatrikeln. Först kommer en påminnelse att att skickas ut.

Beslutades att föreningens medel skall disponeras var för sig av Göran Bäckström, Per Krogh, Dan Carlsson och Urban Lavén.

Checkkreditens kopplig till postgirot skall avskaffas.

Svets och verktyg skall inköpas.

Lysrör till barvagnen skall inköpas.

Flänssmörjningen på Du2 349 är nu klar.

E2 909 och 935 har provkörts i Amål. Allt fungerade tillfredsställande.

Pga att kostnaderna för besiktning av lok- och vagnparken blivit dyrare skall vi köra ner våra fordon till Amål för gemensam besiktning med JAAJ. Detta för att dela på "kakan".

Vi har fått svar ang Z 65 från Jvgm där man ställt sig positiv till att vi tar över Z 65 som deposition.

B 1143 skall ner till Amål för pannundersökning.

GDJm vill låna vår sovvagn i vinter för en resa till norrland. Beslöts att det går bra.

Kristinehamn firar 350-årsjubileum nästa år. Vi skall erbjuda våra tjänster om intresse finnes från jubileumskommittén.

Klarstads hamn är under uppbyggnad på modelljärnvägen. En ny tidtabell bör utarbetas inför nästa trafiksäsong.

Martin Forsæus och Peter Löf har utsetts till kommité att utarbeta järnvägsträffen "Daglösen 92" som vi arrangerar i samband med modelljärnvägens 15-årsjubileum. Samtidigt fyller Värmlandståg 5 år.

Protokoll 3 juli:

Martin F Och Peter L har handlat lokdelar hos Hallqvist skrot i Kil. Bl a en kompressor, D3-ventil och SIFA.

En Z64 skall inköpas om priset blir acceptabelt.

E2:orna är godkända för trafik.

SJ har tillfrågats ang planerna på "Daglösen 92" och har godkänt dessa.

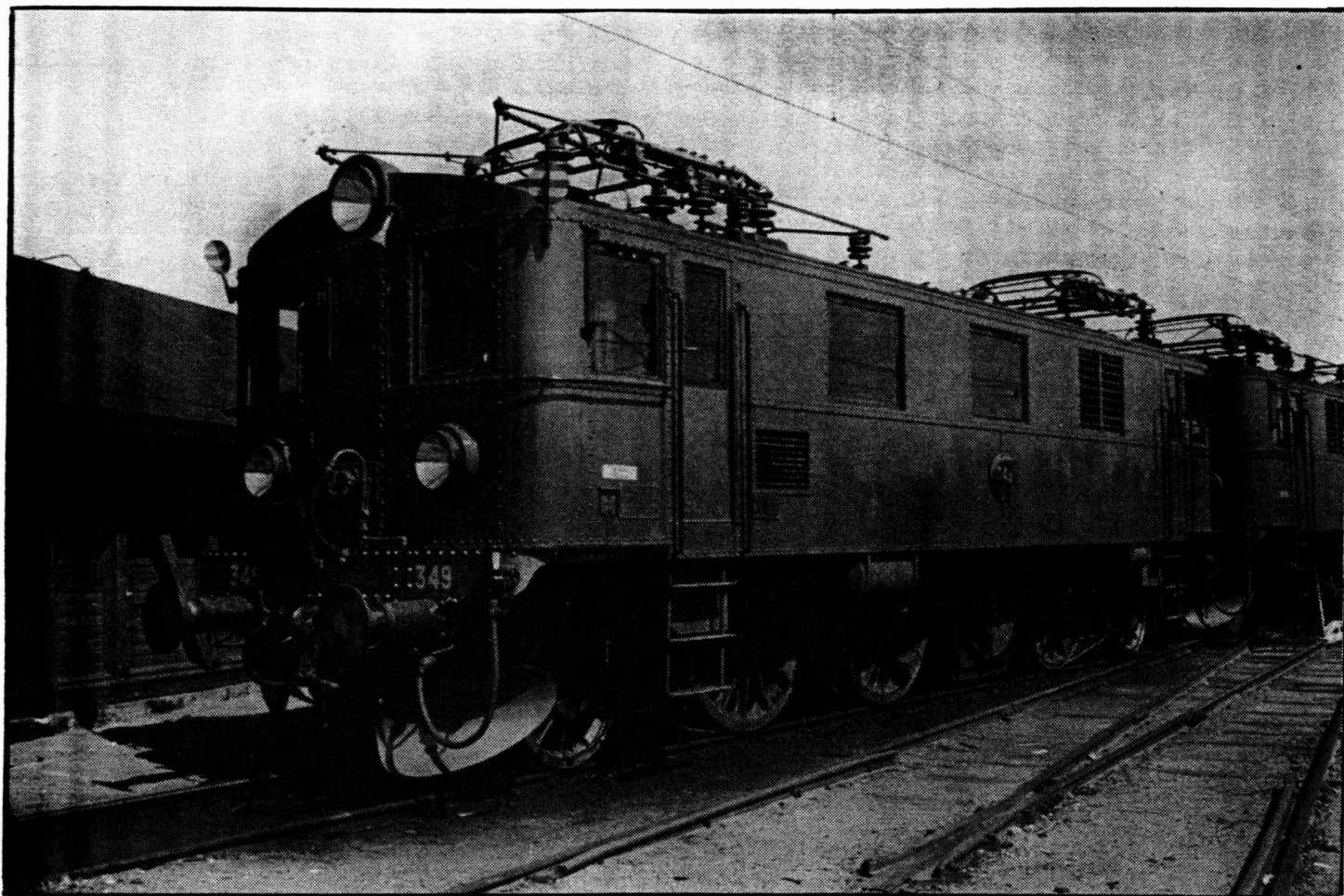
Nya medlemmar

Som nya medlemmar har vi glädjen att välkomna:

Eva-Lena Högberg
Sune Reinedahl

Ö Äntervik
Karlstad

Tidigt 70-tal med 349



SJ Du2 349 på Malmö lokstation 1971 08 04. Loket har under 1971 blivit ombyggt för multipeldrift och då fått littera Du2.

Genom en kontakt med Peter Löf har vi fått dessa fotografier till TIMMERTÅGET. Att de är av intresse för oss är ju inte att ta miste på, då det är vårt lok som det handlar om. Mannen bakom kameran är Weine Stenqvist. Vi tackar och bugar å det djupaste för att han ställt bilderna till tidningens förfogande.

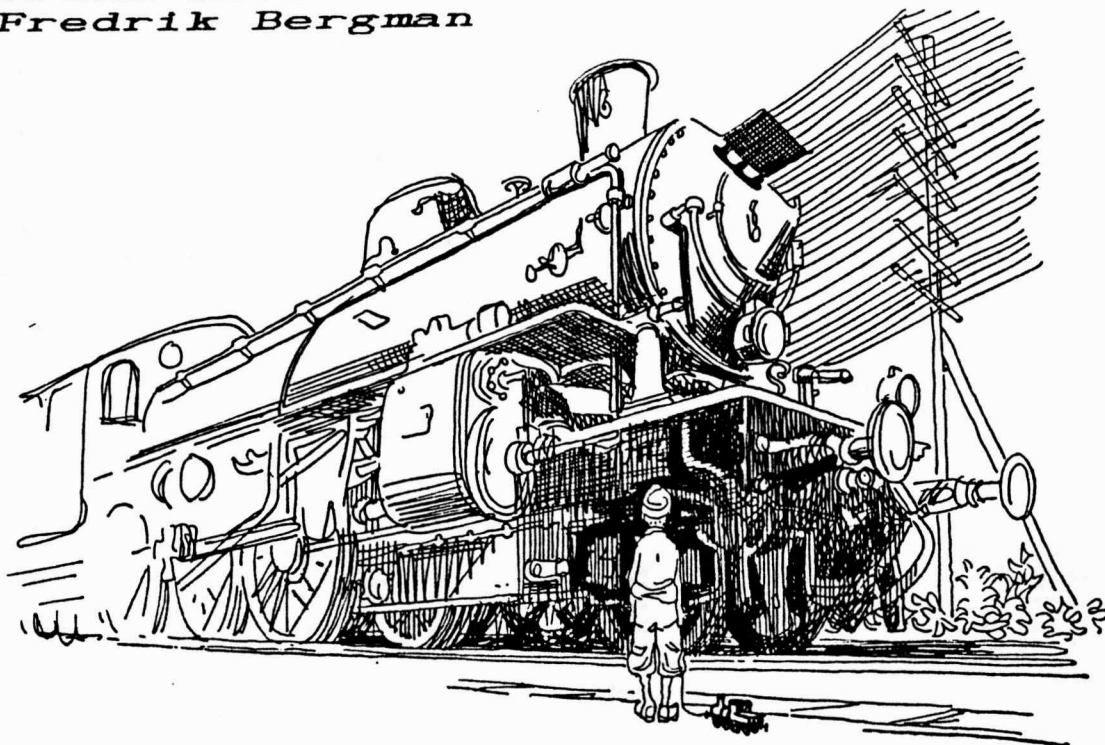
Fotografierna är tagna 1970-71 långt innan skyltsamlarna hunnit fram med skruvmejslarna. Tänk om vi kunde få tag på dem igen.



SJ Du 349 med passagerartåg i Göteborg 1970 08 19. Alltså innan loket ombyggdes för multipeldrift.

B 1143 till Värmlandståg

Text: Urban Lavén
Foto: Fredrik Bergman



På morgonen den 21 april i våras lämnade ett tåg Kil med destinationen Falun som mål. Tåget, Du2 349, FV1, RS3 och en B8, innehöll flera förväntansfulla medlemmar i Värmlandståg. Denna dag skulle ju vår lokpark utökas.

Tåget rullade ut från Kil med Bengt Prins vid spakarna. Att han skulle med var ju en ren självklarhet. Han skulle ju få återse sin gamle kompis, ångloket B 1143. Bengan och 1143 har tjänstgjort tillsammans på 50-talet och det var ett av hans absoluta favoritlok. (Om det kan ni läsa på annan plats i detta nummer).

Själv mötte jag upp i Daglösen dit tåget ankom i rätt tid.

- Då va bra att du kom, sa Bengt, nu får du köra så går jag och äter.

Vi kom överens om att byta i Borlänge igen då linjekännedomen norr därom är lite dålig. På vägen upp hann vi bli med en fotokörning på Loka station.

Du:n rullade på och strax passerade vi Gräsberg, den första stationen efter

Ludvika. I Gräsberg står numera en tom loklada en bit från huvudspåret. Några veckor tidigare hade den varit fylld med ånglok. Varav ett av dem var det lok vi skulle hämta i Falun. Loken hade några veckor tidigare transporterats upp till lokstallarna i Falun för vidare "utportionering" till föreningar ute i landet.

I Borlänge äntrade Bengt Du:n igen. Jag stannade kvar för att lära mej linjen bättre. Nu passerade vi historiska trakter. Förutom banvallar utan spår och stationer som ej längre finns, passerade vi bl a Ornäs där Gustav Vasas gömde sig undan i stugan från förföljare och antagonister, eller var det på dasset. Därom tvista de lärde.

Så kom vi fram till Falun. Här skulle enligt uppgift allt vara klart, loket framväxlat osv, det skulle bara vara att växla in B-loket. När vi stannat ringde vi fjärrtågklararen och fick "lokalt", dvs att vi själva kan sköta växlarna ute

på bangården. Efter ett par växlingsörelser var vi borta från huvudspåret och och inne på ett sidospår där vi slapp störa övrig trafik. Vi ställde tåget utanför lokstallarna och började leta efter P 1143. En sak var klar - det var inte utväxlat och iordning som så lovats. Till slut hittade vi det inne i lokstallet men porten var låst. Lyckligtvis dök det upp några likasinnade järnvägsmuppar från GDJm som hade nyckel och snart kunde 1143 titta ut med sina tectylmatta ögon.

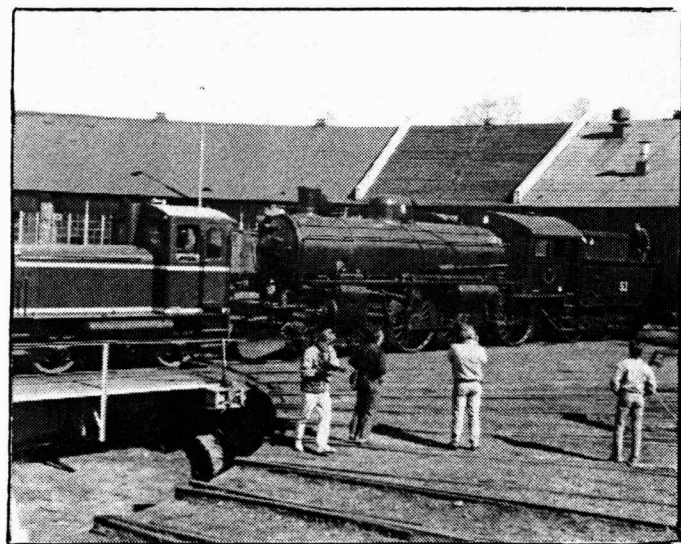
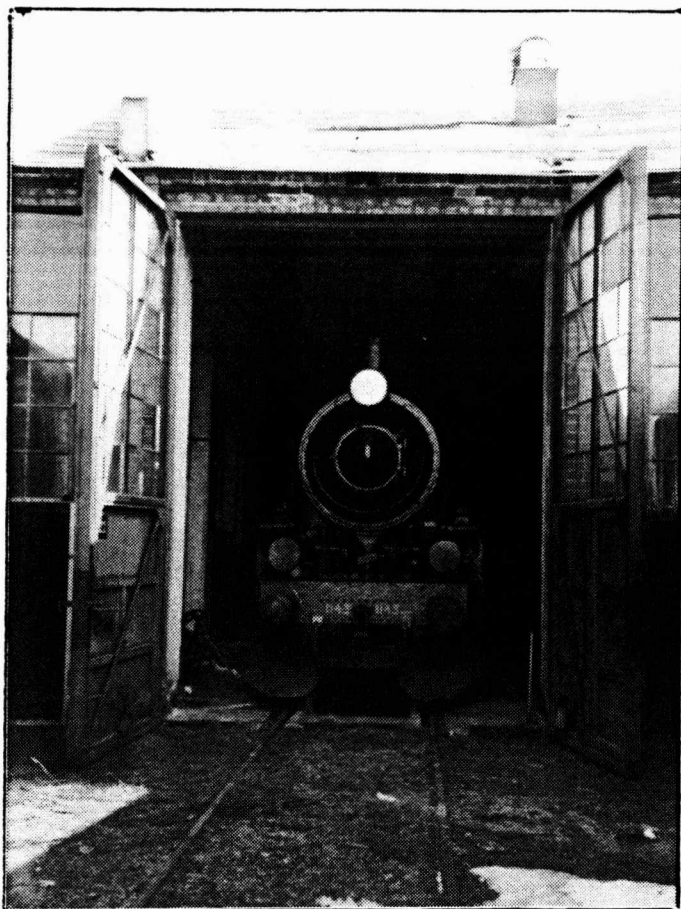
Vi kunde nästan höra henne frusta och sparka i bålet av glädje när hon fick se sin gamle vän och förare Bengt. Först instängd i Gräsberg i 30 år, en liten kort vädring och sedan instängd igen. Hon hade svultit i alla dessa år, ingen värmande kol i sin mage. Nu skulle hennes bojar brytas och snart skall hon få sträcka på benen.

Bengt plockade fram kameran och det väckte berättigad uppmärksamhet då ingen sett honom fotografera tåg förr. Men vad gör man inte för en gammal vän.

En växelmaskin kopplades till och drog 1143 ut ur stallet. Eftersom båda loken ej kunde få plats på skivan kopplades de isär. Nu började vi fundera på hur vi skulle få henne ombord på vändskivan. Baxspett letades fram och ett par bromsskor lades ut för säkerhets skull. Så stönade vi och hängde på spetten. Vips, och utan motstånd började 1143 rulla. Det var som om hon hjälpte till och tänkte att: -bäst att hänga på annars kanske man blir instängd igen!

Skivan roterade ett kvarts varv och växelmaskinen kopplades på igen. 1143 växlades ut till vårt tåg och sattes in mellan RS3 och B8. Vi visste inte om bromsen fungerade på tendern och en bromsad vagn måste gå sist. Därav den lustiga tågsammansättningen.

När detta var klart satte Dan på spisen och lagade en middag som alla uppskattade. När alla var mätta och belåtna så ringde vi "fjärren" och begärde "lokalt" igen. Vi växlade ut oss

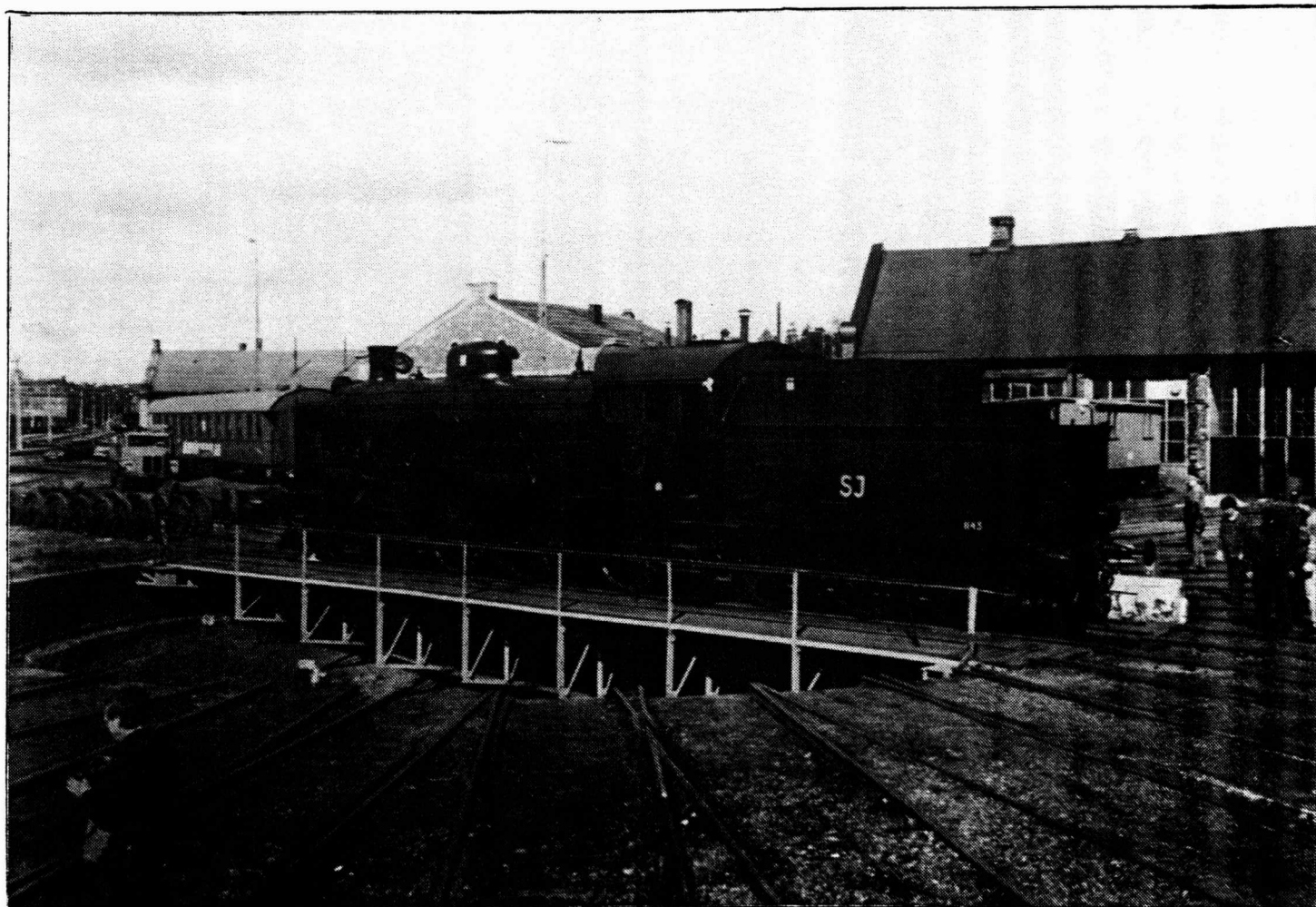
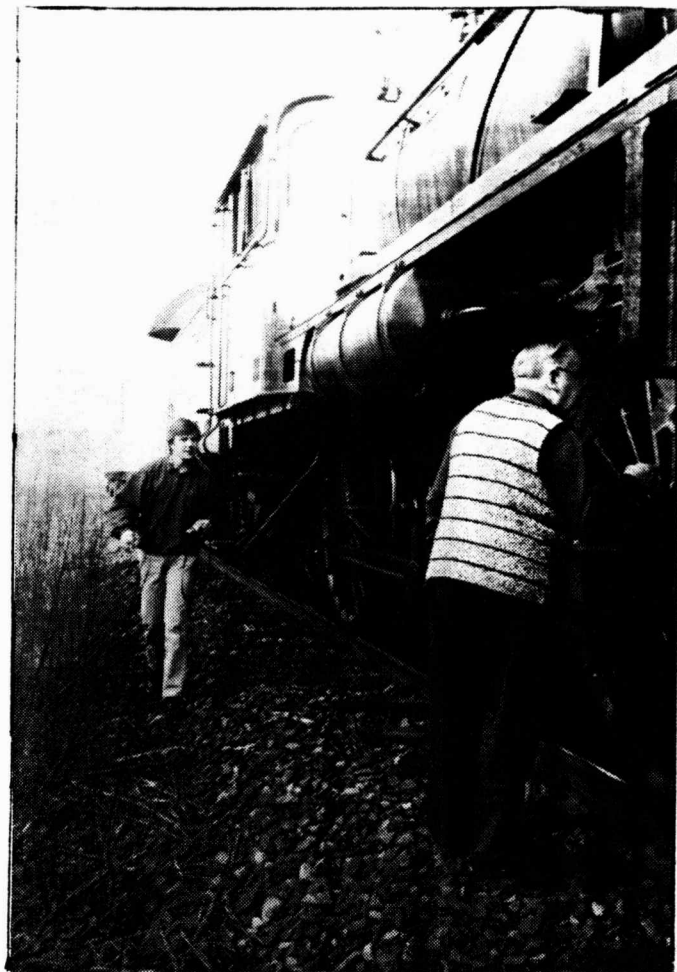


till huvudspår och inväntade grönt ljus. Enligt tidtabellen skulle det ske kl 14.05.

Signalen slog om i rätt tid och hemresan kunde påbörjas. Flera uppehåll gjordes under vägen för smörjning och för att kolla så att ingen varmgång skedde. Det är lätt att tänka sig - har man stått still i 30 år så är man nog lite ledbruten och har lätt för träningsvärk. 1143 rullade på fint hela vägen och vi provade på att åka på henne mellan stationerna.

I daglösen klev jag av och åkte hem. Tåget fortsatte ner till Deje där Zsh 102 väntade på att växla ner B8 och 1143 till bruket. Hon såg lite besviken ut, 1143, men visste att snart så... Resten av tåget fortsatte till Kil där det ställdes upp i väntan på nya uppdrag

Urban L.





Äntligen är E2 909 under ånga igen. Här på vändskivan i Amål provkörningsdagen 19 maj

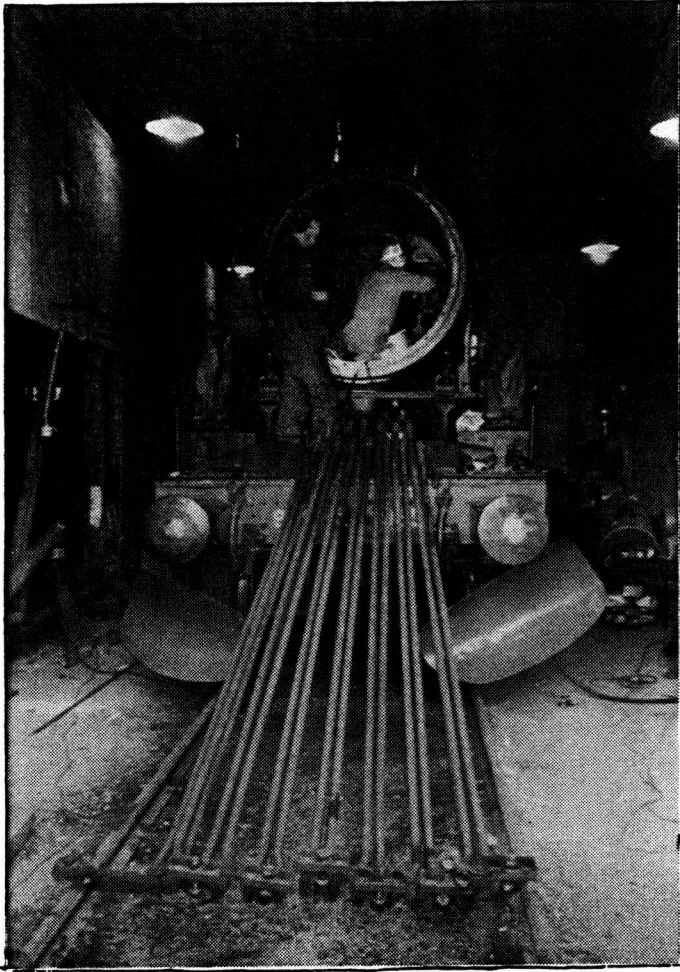
909 rullar igen

Arbetet med tubbytet E2 909 och 935 är nu avslutat! Grabbarna i föreningen har gjort en fantastisk insats. Arbetet med loken började ifjol höstas och i somras stod loken klara. Detta är en bedrift som väckt berättigad uppmärksamhet inom andra föreningar i vårt land. Även på järnvägsmuseum i Gävle har man uttryckt beundrad förvåning över "bragden".

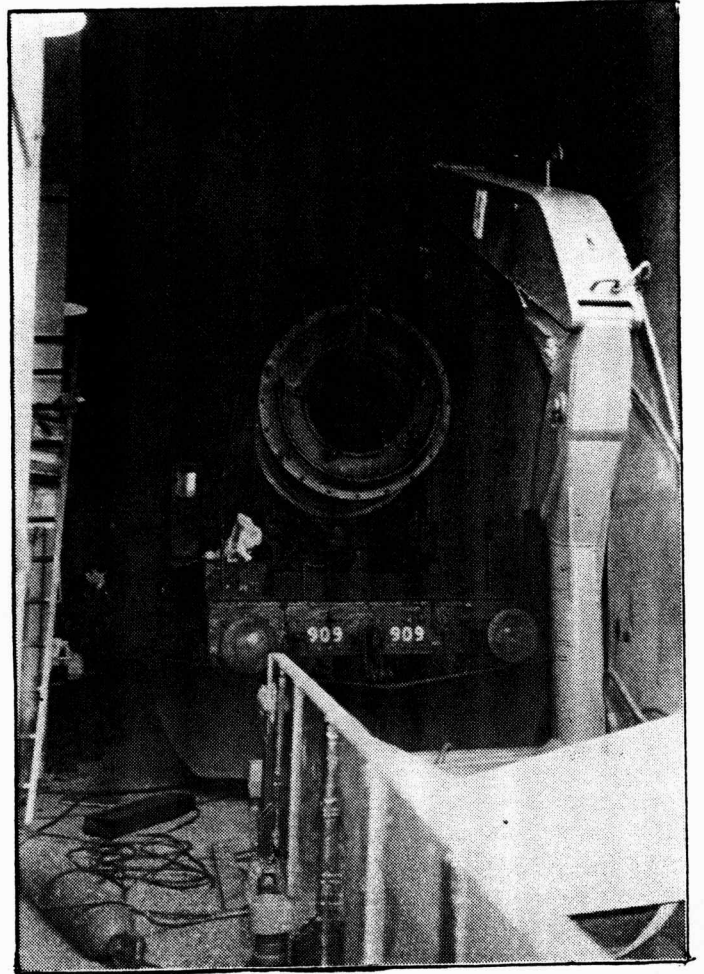
Den 19 maj var dagen för "grande finale" med provkörning av loken. Allt fungerade klanderfritt.

Sedan loket blev klart har det gjort minst tre resor (vad red känner till). En sväng till Svanskog, Fryksdalsbanans dag och till Oxhälja i Filipstad. Förutom dessa resor har det gjort en del transportresor.

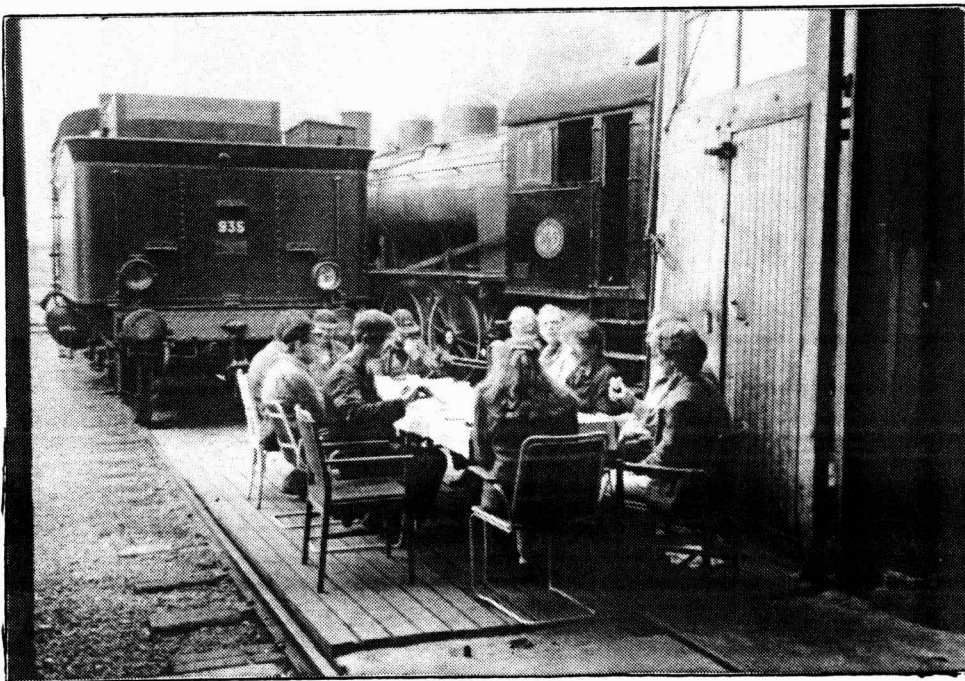
Bakom Kameram:
Fredrik Bergman



Överhettartuber monteras på E2 935, 4:e maj, 15 dagar innan provkörningen.



E2 909 ihopmonteras. Här är det luckan till sotskåpet som sätts på plats. Foto 5 maj.



Provkörningen avslutades med en lokvissleserenad och festmåltid i lokstallsporten med de deltagande lokomotivreparatörerna.

Vårresan 1991 till Tyskland

Text: Nils-Erik Prånge och Per Krogh



Schneepflanzchen

Bad Doberan - Ostseebad Kühlungsborn West

Följ med på KMJ:s resa ner till det enade Tyskland. Resan gick i våras och hade Berlin och Rügen som några av målen. Författare till denna artikel är Per Krogh och Nils-Erik Prånge. Vi börjar med Pers ord...

Karlstadspatrullen avreste med tåg 642 fredag kväll den 26 april och bestod av Fredrik Bergman, Per Krogh, Mikael Lundström och Jan Olsson. Martin Forsäus tillkom i Kristinehamn. Mikael hade med sig den ordinarie ölen medan Per stod för reservölen under denna helsvenska del. Tågbyte i Hallsberg. I Katrineholm hoppade vi av tåg 142, dvs alla utom Jan som blev kvar. Han skulle nämligen inte alls till Berlin utan till Stockholm.

Vi hann med ett besök på ett bra konditori innan vi återvände till perrongen för att invänta "Alfred Nobel". Tåget bromsade in och genast hoppade biträdande konduktör Göran Bäckström av för att visa oss tillrätta. Väl ombord beställde Mikael omedelbart "fünf beer" av sovvagnskonduktören. Därefter skedde biljettkontrollen. En kall tysk öl kostar för övrigt 15 kr /flaska - och detta på svensk mark.

Göran Bäckström river väggar

Egentligen hade vi två kupéer en bit från varandra men konduktören bad oss byta så vi fick kupéerna intill varandra. Efter ett tag började Göran studera konstruktionen av väggen mellan kupéerna för att sedan på känt Bäckströmskt röjarmanér börja riva ner väggen. Efter ett tag hade vi i stället för två små kupéer, en stor. Det var ju en 6:e person också i kupén man han var faktiskt också tågintresserad och hade inget emot arrangemanget.

Förutom öl tillhandahåller sovvagnskonduktören, (det är ju en konduktör per vagn i en tysk sovvagn), även lite smårätter som han tillagar i sin kupé. När vi senare framåt kvällen beställde lite kvällsmat tyckte han att det var dags att plocka fram " die grosse tisch" som fälldes upp och ställdes mellan sängplatserna i dubbelkupén. Vi väckte en viss uppmärksamhet från förbipasserande i korridoren där vi satt och myste runt vårt bord.

Nils-Erik dyker upp

Morgonen därpå steg vi av i Lübeck och där vandrade Nils-Erik Prånge längs tåget som nu tar över resten av reseberättelsen...

Fredagen den 26/4 åkte jag med liggvagn till i Alfred Nobel från Göteborg. Konduktören var amerikan och det kändes mer som Amtrak än DB.

Till det enade Tyskland.

Tåget från Lübeck till Bad Kleinen bestod av DR diesellok 132 309 och tre DB lokaltågsvagnar. Strax utanför Lübeck passerade vi den fd DDR-gränsen. I Grevesmühlen såg vi ett lokaltåg med rykande ångvärme. Vid järnvägsknuten Bad Kleinen gjorde vi ett uppehåll för tågbyte. På stationen stod två diesellok typ 106 (modellen är bekant från Klarstad-Malmö Jvg). Vi fortsatte norrut med ellok 243 660 och lokaltågsvagnar till Wissmar. Vi åt lunch vid en imbiss vid stationen. Sedan gjorde vi en promenad i den gamla och något förfallna staden som har ett svenskt förflutet.

Från Wissmar fortsatte vår resa österut med buss pga banarbeten. Tåget ersattes med tre bussar som var glest besatta. Vid en station klev en större grupp på och bussen blev fullsatt. Till Kröpelin kom vi 20 minuter före tidtabellen, alltså gick buss snabbare än tåg. Efter en stund kom diesellok 118 778 med tåg in och vi kunde fortsätta med tåg.

Ånga i Bad Doberan

Vi åkte inte långt innan jag fick höra en ångvissla och såg vit rök. Det var ångtåget Molli som kom in till Bad Doberan parallellt med vårt tåg. Detta tåg går i reguljär trafik på 900 mm smalspår mellan kurorten Bad Doberan och Ostseebad Kühlungsborn.

Vårt tåg drogs av 99 2322 (axelföljd 1D1, tillv 1932). Första sträckan genom Bad Doberan går tåget mitt i en smal gata och de små östtyska Trabantbilarna fick hålla sig undan. Vid Heiligendamm mötte vi lok 99 2323 med en salongsvagn i tåget. Till slutstationen Ostseebad Kühlungsborn kom vi efter att passerat stationerna Ost och Mitte.

På återresan hoppade vi av vid hållplatsen Bad Doberan Goethestrasse för att fotografera tåget på gatan i Bad Doberan. Sedan gick vi till stationen för att fortsätta mot Rostock med diesellok 119 097. I Rostock bytte vi till S-bahn bestående av lok 243 och tvåvåningsvagnar. Vid Lütten Klein steg vi av och vandrade mot floden Warnow. Där låg lastfartyget Traditionsschiff Typ Frieden som var ungdomshotell. Efter genomgång av brandskyddsbestämmelser kunde vi inta våra hytter. Sedan åkte vi tullbaka in till Rostock med en S-bahn dubbeldäckare. I Rostock kunde vi se tvåaxliga spårsvagnar. Vi gick mot gamla stan och passerade Steintor. Efter mycket letande hittade vi en fin restaurang där dagens middag avnjöts. Sedan tog vi oss till stationen och åkte med ett S-bahntåg åter till båten.

Rostig bro i 10 km/h

Nästa morgon åt vi frukost ombord innan vi gick till S-bahnstationen. Vi valde att åka tre stationer norrut till Warnemünde. I Warnemünde fick vi se



tåget Berlin - Köpenhamn lastas ombord på färjan till Gedser. Tåget bestod av en DR och en DBS-vagn. Vi återvände till Rostock där Fredrik, Martin och jag gjorde en avstickare på bibanan till Tessin. Tåget bestod av diesellok 112 523 och ånguppvärmda vagnar. Strax utanför Rostock passerade tåget en mycket rostig bro i 10 km/h. Vid hållplatsen Horst såg vi en liten torvbana.

I Tessin gjorde loket rundgång medan Fredrik och Martin begav sig ut i byn för att köpa dricka. I sista stund dök de upp och hann med tåget tillbaka. Vi fortsatte vår resa söder ut med ellok 243 och lokaltåg. Vid stationen Schwaan såg vi en gammal svatmålad Köf 100 775. I Güstrow bytte vi tåg och hann med ett imbissbesök. På stationen stod ryskbyggda dieselloket 120 001 med godståg. Vi tog plats i sista vagnen i ett tåg draget av lok 112 353 mot Pritzwalk.

Tjugo Anglok!!!

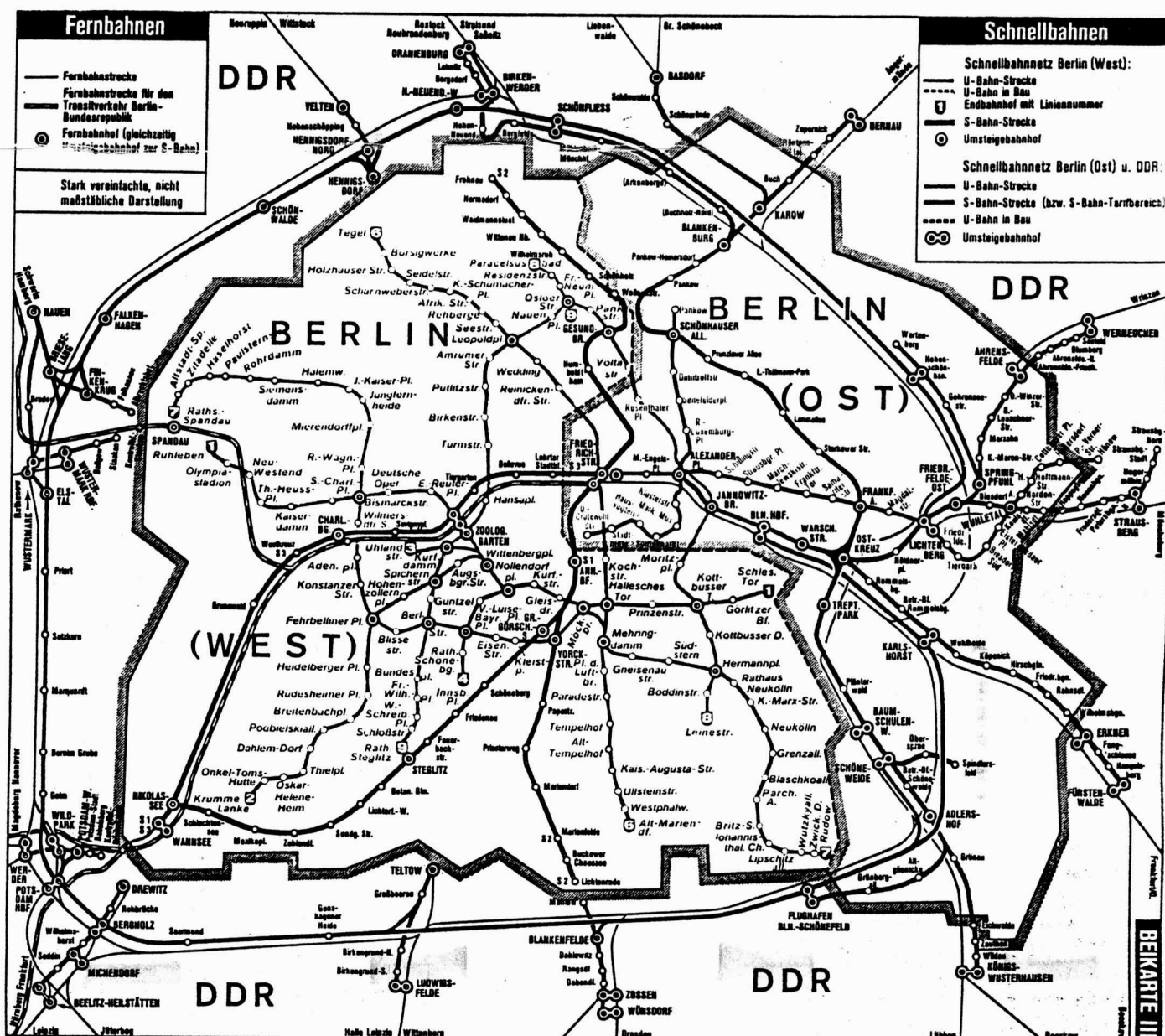
I den lilla orten Karow hade vi uppehåll. På stationen stod fem dieselloksdragna persontåg och ett

godståg inne samtidigt. I Meyenburg observerade jag något stort och svart bakom en rad kylvagnar. Angloksvarning utfärdades och strax fick vi se ett tjugotal avställda ånglok. Vi vågade dock inte dra i nödbromsen. I Pritzwalk bytte vi till motorvagn. Ett tåg av tvåaxliga rälsbussar 172 107+707+164+764 stod inne. Vi tog plats för en skakig resa med fin utsikt framåt. Neustadt var slutstation och här besöktes Mitropa järnvägsrestaurang.

Mot Berlin på nyöppnat spår

Sedan fortsatte vi på stambanan Hamburg Berlin med lokaltåg med lok 112 627. I Nauen skulle vi byta till buss för att ta oss till Västberlin. Vi fann dock att man hade satt in ett lokaltåg över den tidigare gränsen till Spandau i Västberlin. Vi köpte biljetter (som endast var giltiga för DDR-medborgare) och fick åter åka tvåaxlig rälsbuss 172 105+705. Vi passerade Wustermark Rbf där vi såg ånglok vid lokstationen.

Vid Staaken åkte vi genom gränzonen med strålkastare, bevakningstorn och mur. Så kom vi till Spandau och promenerade till tunnelbanestationen



Rathaus Spandau. Tunnelbanetåget gick snabbare och bekvämare än de tåg vi åkt under dagen. Vi gick av vid Wittenbergplatz med en vacker tunnelbanestation från början av 1900-talet. Vi tog in på Hotel Hamburg, komfortabelt och centralt beläget i Västberlin. På kvällen åt vi middag på en argentinsk restaurang. Sedan tog vi en kort promenad i centrum.

Muren borta, det nya Berlin

Nästa morgon åt vi frukost på hutellet. Sedan påbörjades rundvandring i Berlin under Görans ledning. Vi promenerade genom det vackra Tiergarten, förbi Sowjetische Ehrenmal till riksdagshuset och Brandenburger Tor. Av den berömda berlinmuren fanns ingenting

kvar. Vid Potsdamer platz skulle vi åka med magnetsvävbanan M-bahn men den var tyvärr inte i drift. Vi fortsatte till trafikmuseet men det var stängt eftersom det var måndag. Vi såg resterna av Anhalter Bahnhof som förstördes under kriget.

Vid den underjordiska S-bahn-stationen lyckades vi efter mycket krångel köpa 24-timmarskort i biljett-automaten. Med S-bahnvagnar typ 275 från 30-talet åkte vi söderut. Två gånger fick vi byta tåg på grund av enkelspårsdrift. Vid slutstationen Wannsee gick vi av. Vi fortsatte med diesellok 118 och tvåvåningståg till grannstaden Potsdam. Via stationen Wildpark kom vi till Potsdam Hauptbahnhof som är en station där spåren korsar varandra i två plan.



*Rasende Roland
99 1784 i Binz*

Härifrån tog vi spårvagn till Potsdam centrum. Vid promenad i staden hittade vi en MJ-affär som hade utförsäljning men allt av värde var redan sålt.

Från Potsdam åkte vi tillbaka till Wannsee med tvåvåningståget. Vi fortsatte med S-bahn via Charlottenburg till Berlin Zoo. I centrala Västberlin besökte vi två MJ-butiker. Sedan skulle vi besöka östberlin innan det blev mörkt. Vi tog S-bahn till Berlin Hauptbahnhof. På återvägen gick vi av vid Alexanderplatz som numera inte har några Leninbilder eller röda flaggor. Från Alexanderplatz och Fernsehturm gick vi genom Berlins gamla centrum till den berömda gatan Unter den Linden. Från den forna gränsstationen Friedrichstrasse tog vi S-bahn åter till Västberlin och gick av vid Savignyplatz. Från stationen gick vi över gatan rakt in i en restaurang där en god middag intogs. Efteråt kunde vi beskåda nöjeslivet på Kurfürstendamm innan vi återvände till hotellet.

Göran till Italien Vi till Binz

Nästa morgon tog vi S-bahn till Friedrichstrasse där vi lämnade Göran som skulle till Italien. Utan reseledare fortsatte vi till Berlin-Lichtenberg där vi hann med tåget norrut. Tåget drogs av

243-lok och hade resaurangvagn som besöktes.

Vid stationen Angermünde kunde vi se ånglok varav ett var påeldat. Vi såg också ånglok i Pasewalk och Brockenfriede. Vi passerade Greifswald och Stralsund. I Bergen på ön Rügen steg vi av för att byta tåg. Vi fortsatte med lokaltåg med lok 112 651 via Putbus till Lauterbach. Att vi inte hade löst för hela sträckan brydde konduktören sig inte om.

I Putbus stod tåget vi åkt med från Berlin. På grund av banarbeten hade tåget tydligen omletts från Binz till Putbus för byte till smalspåret mot Binz. I Lauterbach stod två ånglok 50 026 och 50 006 avställda i mycket dåligt skick. Åter i Putbus kunde vi äta en mycket prisvärd lunch på järnvägsrestaurangen innan vårt smalspårtåg skulle gå. Ångtåget som kallas Rasende Roland drogs av lok 99 1784 (axelföljd 1E1, spårvidd 750 mm). Loket drog med lätthet tåget på denna bitvis backiga bana till Göhren. På återvägen gick vi av i Binz Ost. I den kalla nordanvinden hittade vi vandrarnhemmet där vår förbeställda middag intogs till kallt te. På kvällen tog vi en promenad i den gamla och förfallna badorten.

Färden går hemåt

På morgonen gick vi till normalspårsstationen i Binz. Vi åkte med lok 211 079 till Lietzow där tåget gjorde rundgång. Här kunde vi se två gamla motorvagnar och sovjetiska godståg med kopplingsvagnar som kom från den närbelägna färjehamnen Murkan. Vi fortsatte till Sassnitz där vi besökte järnvägsrestaurangen innan vi gick ned till färjan. Ombord på färjan kunde vi se hur godsvagnar lastades från den trånga färjebangården.

Efter en lugn överfart med besök i taxfree och kafeteria kom vi till

Trelleborg. Här kunde vi se godsvagnsväxlingen från färjan och museifordonen i banhallen. Sedan kom vi på att det var helgdag och hade missat bussen till Malmö. Vi fick ta en senare buss. I Malmö hann jag precis med bussen till Ängelholm som anslöt till kvällståget till Göteborg. De andra stannade i Malmö för att ta nattåget till Karlstad.

Årets KMJ-resa var som vanligt en välplanerad och trevlig resa. Östtyskland är ett nytt och spännande resmål. Nästa år planerar vi en resa med ICE till smalspårsbanorna i Harz.

Hjulmarknaden 7/12

10-Årsjubileum!



Snart är det dags för den traditionella Hjulmarknaden i Stockholms stadshus.

Årets hjulmarknad kommer, som vanligt, att äga rum i blå hallen. (där marknaden ägt rum årligen i TIO år). I år samlas det till hobbyfest lördagen den 7 december mellan kl 11.00 och 16.00.

Ett 50-tal transporthistoriska föreningar och företag kommer att medverka. På programmet står preliminärt utställningar och information, auktion "levande" modelljärnväg, modellflyguppvisningar samt lotterier och försäljning av deltagarnas artiklar.

Angfärjetrafik mellan Gamla Stan's T-banestation och stadshuset. Givetvis fritt inträde - en heldag för hela familjen.

Vill ni ha förteckning på auktionsgodset eller ytterligare information ringer ni 08-82 27 35 (Anders Svensson) eller skriv till:

Hjulmarknaden
Box 1134
171 22 Solna

Kalendern

Varje TISDAG kväll är det arbete på något av Värmlandstågs fordon. Information av T Halvorsson på tel. 054 - 15 16 38.

Varje ONSDAG kl 18.30 är det byggkväll på modelljärnvägen. Information av Jan Olsson på tel. 054 - 83 03 56.

- Lördag 19 okt Trivselkväll hos Jan Olsson. Anmälan på tel 054 - 83 03 56
- Onsdag 6 nov Styrelsemöte i KMJ - lokalen kl 18.30
- Lördag 9 nov Trivselkväll (ännu ej bestämt var).
- Söndag 10 nov Storkörning på modelljärnvägen.
- Lördag 7 dec Hjulmarknad i Stockholm. Ev. trivselkväll hos Göran Bäckström.
- Lördag 14 dec Julbordsresa.

Övrig information om aktiviteter fås från Per Krogh på tel 054 - 15 93 36.

KMJ Danmarksresa 1990

Text: Jan Olsson

1989 års resa till Danmark gav mersmak och på båten tillbaka till Sverige togs ett preliminärt beslut att återvända till Danmark nästa år. Planeringen för denna resa blev lite komplicerad då ett antal presumtiva deltagare planerade att göra en längre interrailresa på kontinenten under våren. Efter många turer enades vi om att förlägga resan till midsommarhelgen. Programmet utformades sålunda:

20/6 onsdag: avresa mot Danmark från Karlstad resp Stockholm.

21/6 torsdag: flygbåt till Köpenhamn, S-bana till Köge, DSB tåg till Nyköbing Fl, Lollandsbanen till Nakskov med uppehåll i Maribo, buss till Svendborg, övernattning.

22/6 fredag: DSB motorvagn MR till Odense, DSB IC3 till Tinglev, DSB motorvagn MR till Padborg, DB motorvagn 628 till Jübeck, byte till annan 628 till Husum, D-zug till Westerland över Hindenburgdamm, buss till List, färja till Havneby på Römö, övernattning.

23/6 lördag: buss till Skärbäck, DSB motorvagn MR till Tönder och så upp till Esbjerg, buss till Oxbøl, motorvagn på Vestbanen till Nørre Nebel, buss via Hvide Sande till Ringköbing, DSG IC3 till Struer, med MR till Langå och slutligen IC tog till Aalborg, övernattning.

27/6 söndag: IC tog till Fredrikshavn, på Skagensbanen till Skagen ToR, Stena Line till Göteborg och så hem med SJ tåg till Karlstad/Kil/Stockholm

Ett som vanligt innehållsrikt program. Hur det utföll? Läs vidare så får ni veta.

Deltagare på denna kombinerade Danmarks- Tysklandsresa var följande:

Göran Bäckström	kassaförvaltare och glaskrossare
Per Krogh	osynlig (i Aalborg)
Jan Olsson	nattvandrare (i Aalborg)
Nils Erik Prånge	ryggsäckssparkare
Martin Andersson	debutant
Fredrik Bergman	badare (?)
Mikael Lundström	videoregistrator

Onsdag: Resan började på kvällen då Per, Fredrik, Martin och Mikael avreste mot Malmö med Rst 556. Göran som enligt tidigare planer skulle ansluta i Naestved hade redan kommit hem och reste också till Malmö med nattåg onsdag kväll. Jan och Nisse valde att ansluta lite senare p g av arbete.

Torsdag: (Enl hörsägen) Frukost i Malmö på morgonen. Därefter till Köpenhamn med flygbåt och ett par timmars vistelse i "Kongens By" innan man fortsatte till Köge med S-bana. Här hann man bese Östbanens tåg innan man fortsatte till Naestved med DSB tåg. Här byte till ett annat DSB tåg till Nyköbing Fl. Där bytte man till den privata Lollandsbanen och fortsatte till Maribo. Uppehåll för att bese lite av den av DJK drivna museibanan. Därefter mer tågåkande till Nakskov varifrån man fortsatte med buss till Svendborg på Fyn. I bussresan ingick en färjetur över Store Bält.

Så blev det dags för avgång och vi åkte iväg mot Korsör. Bra ljudisolering, men man hörde lite av motorerna under gång. Mjuk gång även i hög fart. Sth 180 km/h men vi körde inte mer än 140 km/h. Snabb på- och avkörning. Stilla och lugnt på färjan, gott om plats. Under överfarten till Fyn kunde man skymta lite av det pågående bro- och tunnelbygget över Store Bält. Passade på att fråga ut tågmästaren om IC3 och fick veta en del. Bl a att tåget varit i Sverige på visning. En liten demonstration av elektroniken gavs också.

I Odense väntade resten av sällskapet. De hade kommit upp från Svendborg med en MR vagn på morgonen. Jan och Nisse fick en livlig beskrivning av förra kvällens vedermödor. Tåget var rätt välbesatt så de fick platser lite här och var i tåget. Under uppehållet i Fredericia var alla ute och besåg och fotograferade diverse tåg. I Kolding delades tåget, en del gick mot Esbjerg och Struer, medan vår del, nr 3003, den första serietillverkade IC3'an fortsatte mot Tinglev och Sønderborg. Lunch inköpt av togverdinnen intogs av några efter Fredericia. Jan pratade lite med tågmästaren och fick ett studiebesök i bakre förarhytten. Modern och fin med reglagen i halvcirkelform framför föraren, en design som liknar den DB använder i sina moderna lok. På enkelspåret ner till Tinglev körde vi inte mer än 120 km/h.

I Tinglev snabbt byte till en MR för den korta resan till Padborg. Där åter byte till en DB 628 som vi medföljde till Jübeck via Flensburg. Här blev det tull- och passkontroll. Tåget stannade en bit före påstigningszonen och tull- och passpolis gick igenom tåget. Många påstigande i Flensburg. Fortsatte sen ner till Jübeck. Typisk tysk huvudlinje, dubbelspår, rak, semaforer (men de börjar försvinna alltmer), bra spårstandard. I Jübeck regn när vi skulle byta tåg. Bara en lite kur att vänta i. Rätt snart kom en annan 628 och i den fortsatte vi mot Husum. Vädret lättade igen och det blev soligt och fint.

Husum hade en typisk tysk station med banhall. En plattform verkade inte användas längre. Efter ett tag kom ett tåg från Westerland dragert av en 218, Bo'Bo' diesel, och strax efter kom vårt D-zug från Hamburg. I Niebüll såg vi ett biltransporttåg till Westerland. Vidare sågs ett lokaltåg med en 218 och 2 lokaltågsvagnar. Så vidare västerut mot havet. I Klanxbüll stopp för tågmöte. Så ut på Hindenburgdamm. Dubbelspårig med en bemannad blockpost mit ute på dammen. Stopp igen för tågmöte, en del verkade ha enkelspårsdrift. Stor station i Westerland. Såg avlastning, dvs avkörning, från ett biltransporttåg. mycket folk på stationen. Jan, Göran, Per och Nisse åt ett snabbt eftermiddagsmål bestående av stora varma/kalla smörgåsar samt öl resp Apfelsaft på stationens restaurang. Trevlig inredning med inredning i tågstil. Började med att sitta ute, men hotande moln drev oss snabbt inomhus. Övriga deltagare var ute på egna utflykter. Återsamling inför bussresan till List. Dit har det gått smalspårig järnväg, men den revs upp 1968 i moderniseringens tecken. Huruvida den packfulla buss vi fick åka i till List verkligen kan anses som ett framsteg kan förstås diskuteras!

Vid ankomsten till Svendborg visade det sig att bussen stannade ute på stora vägen mot Odense, utan att köra in i staden. Följdaktligen fick man göra en längre promenad för att komma till vandrarhemmet, som denna gång verkligen gjorde skäl för beteckningen. Som tur var hittade man en kundvagn som lastades med packningen. Man får förmoda att kvällsmaten smakade extra bra efter denna ansträngning.

Jan och Nisse som inte var med första dagen tog andra vägar för att ansluta sig till sällskapet i Odense fredag fm. Jan åkte torsdag em från Karlstad med Rst 629, avg 13.39, till Göteborg och fortsatte sedan till Fredrikshavn med Stena Line, avg 18.00. Vidare sedan med nattåget till Köpenhamn kl 22.10, liggvagn, och slutligen från Köpenhamn med det lyntog som de andra skulle gå på i Odense. Nisse tog nattåget från Göteborg till Köpenhamn och sammanstrålade där med Jan fredag morgon.

Jans resa gick bra, men ett häftigt regn just när han skulle gå till stationen gjorde att det var en rätt blöt resenär som avreste mot Göteborg, trots regnställ. Skor och sockar fick torka på elementet så gott de gick, och vid ankomsten till Göteborg hade de torkat någotsånär. I lugn och ro till kajplatsen och så ombord på färjan som första man. Överfarten till Fredrikshavn tillbringades till viss del i restaurangen där en god supé intogs. Efter ankomsten till Fredrikshavn vidtog en snabb marsch till hamnstationen där nattåget redan stod framkört. Hade bookat plats i liggvagnen redan i Köpenhamn på interrailresan. Sovvagnarna i tåget var f d engelska vagnar, det syntes på den smala vagnskorgen och den trånga korridoren. Var uppe en stund efter avgången från Fredrikshavn och besåg det nordjylländska landskapet. Fotograferade ett tågmöte i Sinddal. Sov sedan gott under natten och vaknade nästa morgon någonstans efter Korsör.

Fredag: Jan ankom till Köpenhamn i tid 7.10. Nisse mötte på plattformen, hans tåg hade kommit in tidigare. Åt frukost på cafeterian. Gick sedan ner på plattformen igen och spanade efter vårt IC3 tåg. Hade sett ett sätt vid ankomsten och ett par till stod en bit ute på bangården. Efter ett tag rullade tåget in. Det ser lite speciellt ut, i synnerhet frontpartiet. Korgen är vit med röda dörrpartier. Två dörrar på varje sida. Tre-vagnars enheter. Inredningen var mycket elegant med fin färgsättning i blått. Ett elektroniskt informationssystem visade bl a reserverade platser, nästa station, destination, tid och även när togverdinnen skulle gå genom tåget. Bekväma sittplatser men inte med fällbara ryggstöd. En salongsavdelning var speciellt avsedd för de resenärer som önskade lugn och ro under resan. Utrymme för ett par cyklar och en liten kupé för resgods o dyl. Ett fint tåg allt som allt. Togkiosk och ambulerande servering i tåget.

I List byte till färja till Havneby, Römö, Danmark. Passkontroll för vissa innan vi kom ner till färjeläget. Mulet och stark vind. Befarade en orolig överfart, men det grunda vattnet gjorde att inga större vågor bildades. På färjan fanns en restaurang med bra priser samt en tax-free butik som märkligt nog saknade starksprit. Men så är ju både Danmark och Västtyskland EG medlemmar med samma skatteregler för alkohol. Köpte i stället öl och godis.

I Havneby hade vi ingen aning om var vandrarhemmet låg. Frågade en ur lokalbefolkningen och fick vägen anvisad. Även här låg vandrarhemmet en bra bit bort. På vägen dit drab-

bades Nisse av ryggsäcksproblem och för att avreagera sig använde han ryggsäcken som fotboll, härav benämningen. Fint vandrarhem med bra rum. Byggnaderna försedda med halmtak. Inkvarterade oss i två 4-bäddsrum. Gick senare på kvällen tillbaka till samhället och uppsökte en restaurang för att äta midsommarmiddag. För att bättre kunna se matsedeln som satt bakom en glasskiva tänkte Göran trycka den mot matsedeln. Utförandet blev dock lite väl våldsamt och med ett kras gick glasskivan sönder. Härav epitet två på Göran, "glaskrossaren". I varje fall fick vi en god måltid som förgylldes med öl, vin och "en lille aalborg". I god stämning gick vi sedan tillbaka till vandrahemmet.

Lördag: Upp redan 6.45. Morgonbussen till Skärbäck skulle gå 7.45. Hade kvällen innan funnit ett bageri nära hållplatsen. Detta öppnade 6.30 alla dagar. Här inköptes bröd och dryck till en enkel frukost som intogs på stående fot, innan bussen kom. Trevlig busstur till Skärbäck. Bussen gick via ett garage där vår chaufför var ute och instruerade en extraförare hur hans tur gick. Pratsam man som berättade en del om trakten och rekommenderade cykelsemester i Danmark. I Skärbäck pågick "byfest" och vi hade kunnat få frukost gratis här. Nu var det inte tid om vi skulle hinna till Tönder och tillbaka.

Tåget till Tönder bestod som väntat av en MR motorvagn. Få resenärer. Platt landskap som liknade det kring Niebüll. På återresan till Esbjerg var det mer folk ombord. I Esbjerg bytte vi till Vestbanens buss för resan till Oxbøl. Här skulle vi byta till Vestbanen tåg till Nörre Nebel. Vi förväntade oss en lynett men i stället kom två f d SJ Y6 or, nr 770+okänt nr, Mycket roligt att än en gång få åka Y6. Samma inredning men man hade bytt motorer och ljuddämpare så de lät inte riktigt som vanligt. Fin men för kort resa till Nörre Nebel. Här bytte vi igen till buss, nu för etappen till Ringköbing via Hvide Sande. Under uppehållet var några ute och köpte glass m m. Sol och värme ett tag. Under bussresan till Ringköbing var i varje fall Jan lite sömrig, så några detaljer från den delen blir det inte. I Ringköbing fanns en rolig varningssignal vid en plankorsning på stationen som med ord varnade för ankommande tåg. "Se upp det kommer tåg, se upp det kommer tåg,....." Från Ringköbing till Struer åkte vi åter i ett IC3 sätt. Inga platser bookade, men det behövdes inte. Ytterligare ett byte i Struer, nu till en MR vagn för resan tvärs över Jylland till Langå. Vackert delvis kuperat landskap. Under denna etapp passade Göran på att avsluta en del av räkenskaperna från interrailresan och vi som var med fick lämna från oss diverse "banana-money", mot avräkning på kontot! Så dagens sista byte, till ett IC tåg till Aalborg. Där kunde vi ta buss ut till vandrarhemmet i stället för att vandra mot detsamma. Vissa uppskattade nog denna möjlighet. Mycket fint vandrarhem med 4-bäddsrum med eget toalett- och duschrum.

På kvällen åkte vi tillbaka in till centrum för att se oss omkring och även äta middag och kanske också roa oss lite. De yngre deltagarna talade ivrigt om disco. Fann en roligt gränd med mat- och nöjesställen i mängder. Dock åt vi inte middag där utan på ett annat ställe en bit bort. Efteråt gick vi vidare runt i centrum, men drogs så småningom tillbaka till nöjesgränden. Här var vi inne på en ölstuga och satt där ett bra tag. Sedan när vi gick ut därifrån stötte vi ihop med Martin och Fredrik som roat sig alldeles intill.

Därefter ville vissa dra sig hemåt eftersom det var närmare midnatt och bussarna skulle sluta gå. Jan och Per hade ideer om att stanna en stund till men kom ifrån varandra, märkligt med tanke på Pers längd. Hur som helst, Per hann med sista bussen medan Jan fick ta en nattlig promenad hem till vandrарhemmet. Vid framkomsten befanns Per vara där och Jan blev något förvånad över detta. Nå, promenaden var inte så lång och egentligen bara nyttig efter öldrickandet innan. Juniorerna kom hem betydligt senare!

Söndag: Upp redan 07.00. Alla något avslagna efter den föregående kvällens övningar. Buss till stationen 8.15 och 8.45 fortsatte vi mot Fredrikshavn i ett kort IC tåg. Fortfarande dåligt spårläge norr om Aalborg. Vissa märkte inte mycket av detta p g av tupplur, skribenten inte undantagen. Efter ankomsten till Fredrikshavn tog alla utom Göran tåget till Skagen och åter. 3-delad lynett som var väl besatt med resenärer. Banan inte alltför spännande. Vid återkomsten till Fredrikshavn mötte Göran med färjebiljetter. Snabb promenad till färjeläget, Stena Jutlandica väntade på oss. Efter att ha kommit ombord åt vi lunch, vissa smörgåsbord, andra dagens rätt i cafeterian. Samlades efteråt på akterdäck där vi satt i solen. Till tax-free i vanlig ordning och återkomst med fyllda kassar. Nådde så småningom Vinga och började infarten till Göteborg.

Fint väder och många segelbåtar ute på fjärdarna. Lade till i tid 15.45 och kom av färjan uta större trängsel. Pass och tull passerades utan bekymmer för någon. Gick till spårvägen och inväntade en 3'a till centralen. Mulet och lite regn inne på land. På centralen fixades diverse biljetter och köptes läsk och tidningar. Bookade plats i 16.55 tåget till Karlstad, Rst 650. På resan upp till Karlstad satt Per och hörde på matchen Brasilien - Argentina. Brasilien gjorde allt utom mål i inledningen men Argentina kunde avgöra i slutet av matchen. Bättre väder inne i landet. Väl framme i Karlstad ringde Martin hem efter skjuts medan Per gick bort till jobbet och hämtade bilen. Jan och Mikael fick skjuts hem till Kronoparken vilket de tackade för. Årets KMJ resa var härmed avslutad. Nästa år då, undrar väl någon. Tja, vi får se, kanske Tyskland och Berlin, DDR skall ju uppgå i BRD så den regionen blir ju lättare att besöka i framtiden. Bevaka kommande notis i Timmertåget.

Skribent: Jan Olsson

Bengt Prins och B 1143

Text och foto:
Urban Lavén

Alla har vi våra favoritlok vare sig vi är järnvägare eller ej. Bengt Prins absoluta favorit bland ångloken är B 1143 som vi nu har i Värmlandståg. Att vi haft en B-maskin så här dags är väl troligt men att det blev just 1143 är att Bengt genom åren talat sig varmt för just detta lok.

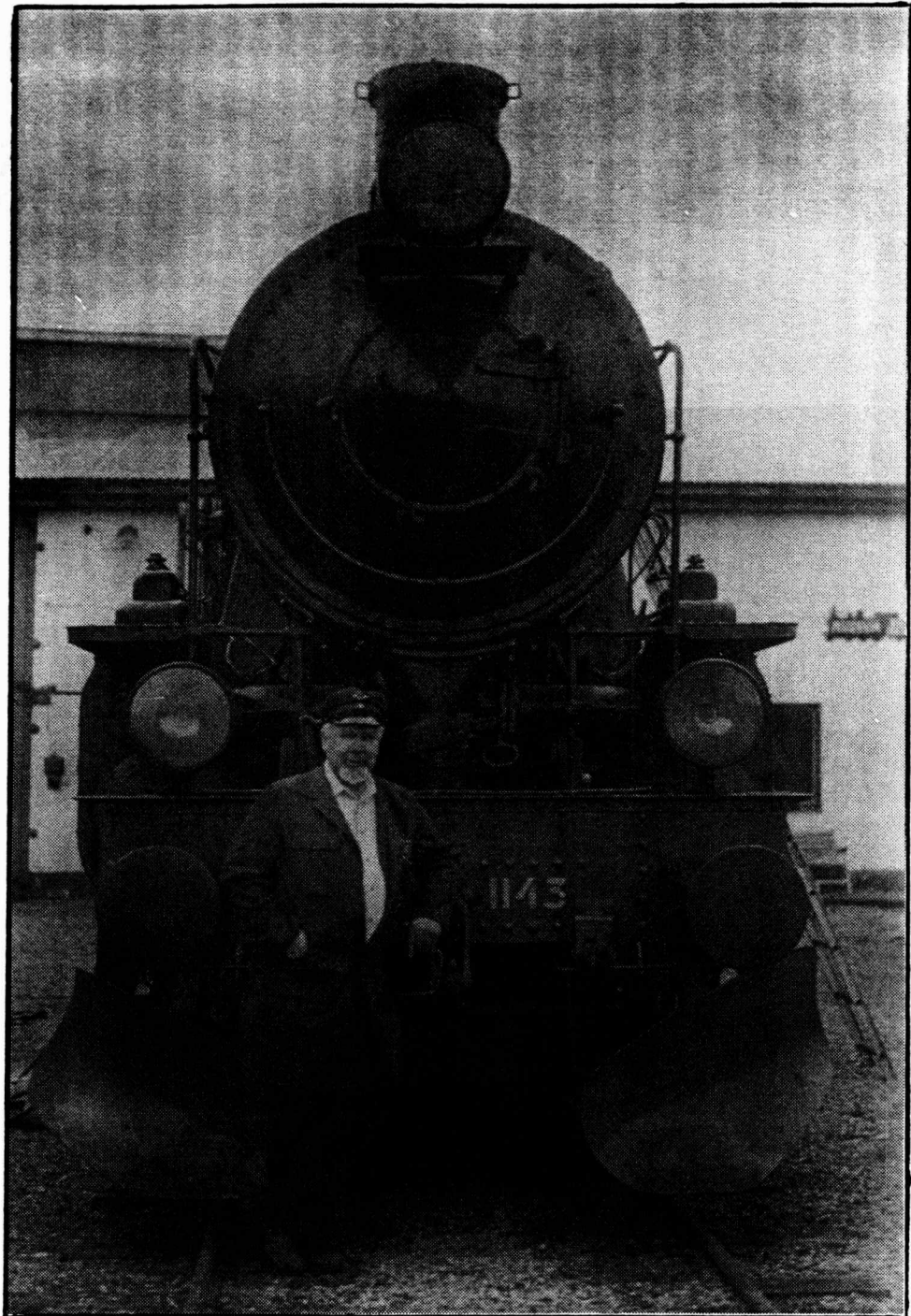
TIMMERTÅGET fick en intervju med Bengt som berättade om ett av minnena av B 1143. Vi befinner oss i Ludvika.

- Julafton 1950 började jag tjänsten kl 15.00 med att smörja ut. Denna fina dag utan snö skulle jag elda åt lokförare Franzén. Vi fick avgång kl 16.19 och tåget var 1001, ett persontåg mot Stockholm. I tåget hade man växlat in två vagnar från 102:an som kom på BJ från Göteborg. På den tiden fanns det genomgående personvagnar denna väg. På vägen ner mot Tillberga började det snöa alldeles något förbannat. I backen upp mot Vad, stationen innan Fagersta Bruk, frågade Franzén:

-Hur ä ho?

-Ho ä fin, svarade jag. Det var ång-trycket Franzén frågade efter. Jag hängde ut genom gluggen och tittade på skorstenen. Gnistorna sprutade vackert i kvällsskymningen.

I Ramnäs blev vi stående ett bra tag. Ett godståg som gått innan oss hade tappat en buffert. I dag går det knappt några godståg en julafton. Det tog tid att rensa spåret, för på den tiden var det tramphjuling som användes. Till slut kom vi ner till



Tillberga där loket kopplades ifrån, vattnades och kolades. Tåget vi hade hem var persontåg 1008 mot Ludvika. Strax före Vad passerade vi ett hus som var vackert upplyst i vinterkvällen. Just som vi var mitt för fönstret såg jag hur man tog en sup.

När vi var tillbaka i Ludvika vid

midnatt hade det kommit 40 cm snö. Vi tog farväl av varandra och Franzén sa:

-Hej me dä Gunnar. Franzen hade vanan att kalla mej Gunnar, egentligen heter jag Bengt-Gunnar. Jag tänkte på Franzéns ord och tyckte att gubben kunde ha bjudit på kaffe i alla fall - julafton som det ändå var. Jag var ungtkarl och när jag kom hem till lägenheten där jag bodde, var jag helt ensam. Alla kompisarna som bodde i samma hus var borta och allt var nedkyllt. Jag gick ner i källaren och tände i pannan och i väntan på att det skulle bli varmt gick jag ut och skottade snö.

Det var en julafton man minns med 1143.

På juldagen hade jag persontåg till Vansbro och godståg tillbaka. Vilken skillnad mot idag då det knappt går några tåg alls på juldagen.

1143 var ett lok som var berömt för att vara bra. Lätt för ånga, gick fint och aldrig några fel. Antagligen har man sedan dess bytt panna då det är en 14 kg - panna nu, det har jag inget minne av att det var förr. När jag kom till Ludvika så var inte hytten inbyggd som den är idag. Istället var det ett jalousi eller presentning att dra för. Loket gick sedan till revision där hytten byggdes om, men när det var minns jag ej.

Andra lok som vi hade i Ludvika och som finns kvar idag är SWB 56 och 58. Dessa körde vi bl a på den numera nedlagda och upprivna linjen Ludvika - Vansbro. 56 och 58 finns nu på NVBJ i Nora. E6 var också ett SWB-lok som vi körde med. Det loket påminner om 56:an och 58:an men hade fyra drivande hjulpar. Ett annat lok som också har klarat sig från skärbrännarna är BJ H3s 112 som vi ofta hade i makadamtåg. Till Daglösen körde vi faktiskt med ånga flera år efter elektrifieringen, närmare bestämt till 1951. De vanligaste loken där var G8 och ibland B-lok

- Jag är ju för fan nästan född på ånglok, utbrister Bengt plötsligt. Farsan var lokförare i Trollhättan på Statens Vattenfallsverks järnväg, som gick ut mot industriområdet till. Jag var ofta med farsan och körde redan som liten spoling. I juni 1945 började jag på samma järnväg. Den 1:e juni 1947 började jag på BJ i Göteborg. Efter det har jag alltid flyttat den 1:e januari.

Hör bara på den här sviten: - 1 januari 1949 förflyttning till Ludvika, 1 januari 1952 till Västerås, 1 januari 1954 tillbaka till Ludvika, 1 januari 1966 till Kil där jag blev kvar till min pensionering.

Slutord: Att Bengt är en järnvägsman av den gamla stammen är väl ingen tvekar på. Hela sitt yrkesverksamma liv har vikt åt järnvägen och fortsätter med det efter pensioneringen. Och tur är väl det för oss i Värmlandståg.

Jag hade dessutom förmånen att få åka med Bengt under en längre tid som lokförarelev. Och för att citera Bengt om den tiden: - Fy fan vad roligt vi hade.

Urban Lavén.

RITNINGSBILAGAN

(På sista sidan).

Egentligen har vi inte presenterat alla våra godsvagnar ännu men reds ritningar är slut. Skall försöka få tag i resterande.

Vi övergår så länge till loken. Vad passar bättre till detta nummer än just B 1143? Ritningen visar hur loket ser ut efter att hytten blivit ombyggd, alltså det utförande det har i dag. I nästa nummer skall vi se hur loket såg ut med den öppna hytten.

Vårt lok är fd SWB (Stockholm Westerås Bergslagen) litt A nr 95.

(Statlig aktiemajoritet i SWB 1944, införlivat med SJ 1945 (juli båda åren)).

Data på loket:

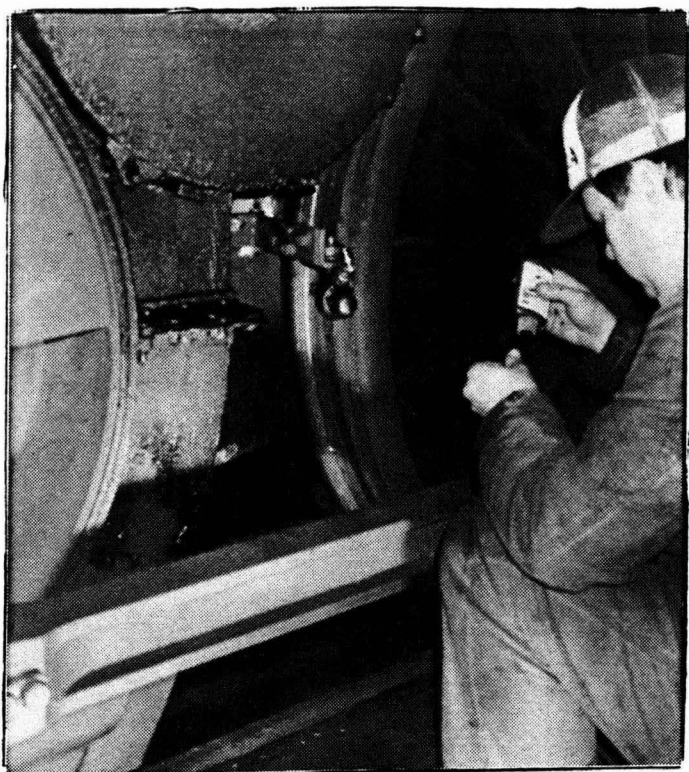
Tjänstvikt m tender	102.9 t
Kolförråd	5.2 t
Vattenförråd (panna o tender)	14.0 m ³
Längd ö buffertar	17660 mm
Största tillåtna hastighet	90 km/h
Tillverkat år	1913

För kalenderbitaren som vill veta resten, får läsa vidare på sista sidan.

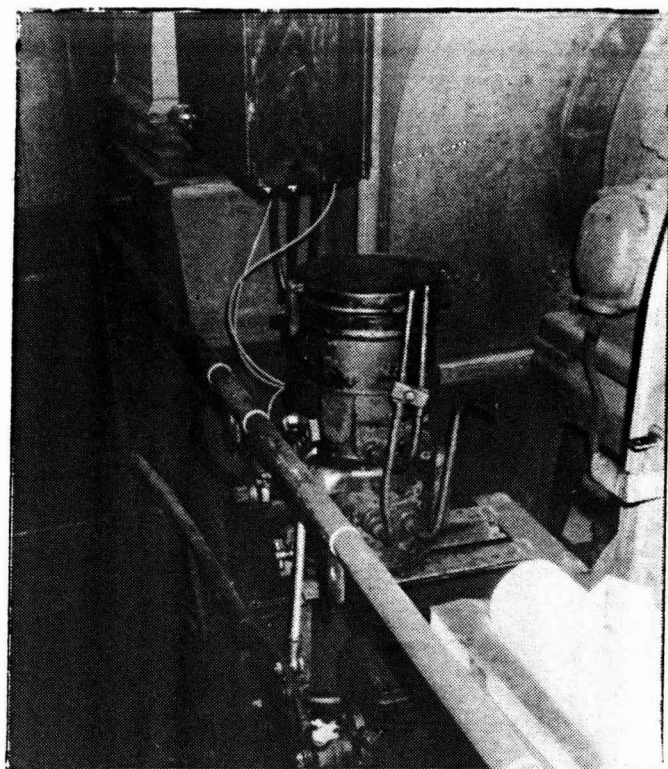
Gjort och hänt på 349

Foto: Fredrik Bergman

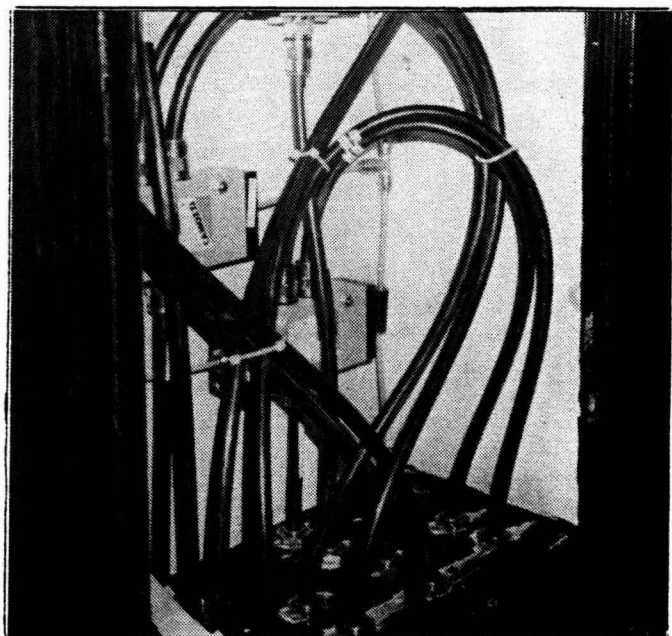
Här några foton från Du2 349 och den verksamhet som pågick 20 april i år.



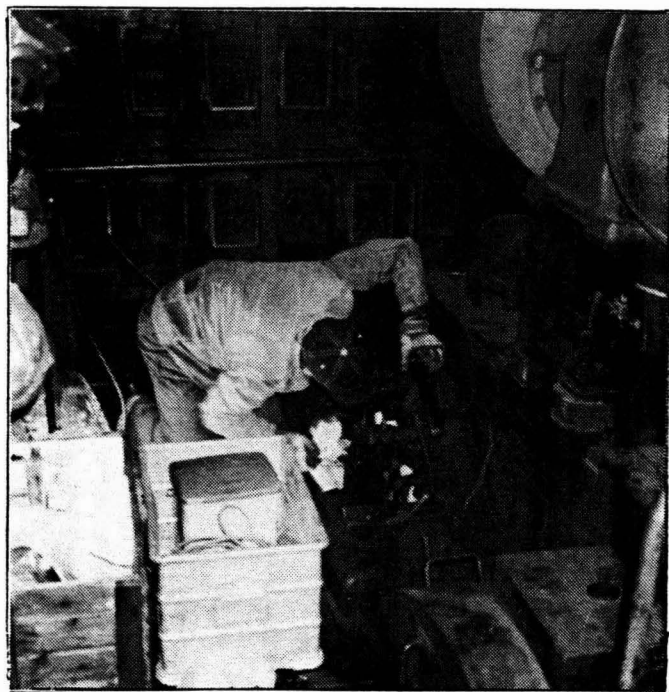
Dan har jobbat med flänssmörjningsaggregatet under vintern och våren. Vid hjulflänsen syns munstycket som portionerar ut smörjmedel.



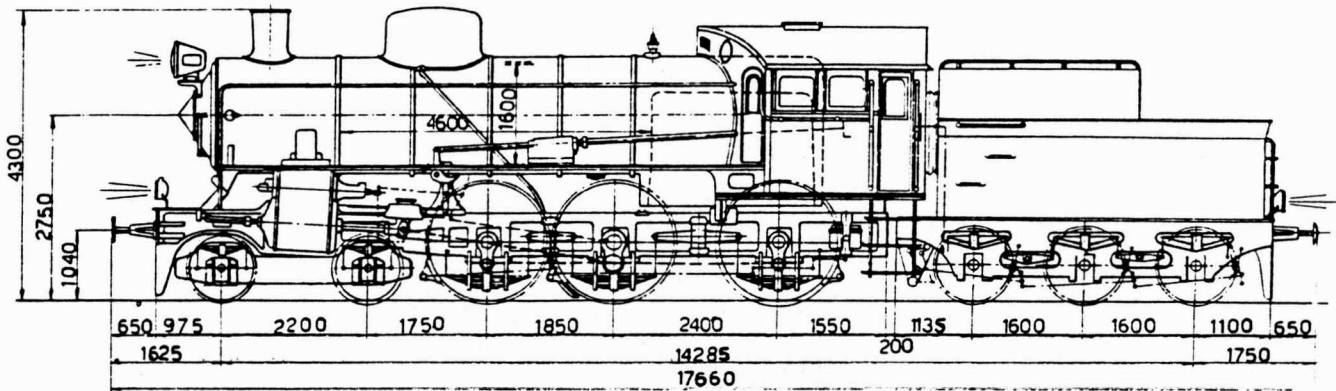
"Smörjan" kommer från denna behållare, som ursprungligen kommer från en T21. Här monterad och inkopplad på smörjveven.



Från behållaren går smörjan in i gamla toalettskåpet som byggts om till "fördelardosa". Smörjningen är beroende av vilket håll loket går åt. Här sköts detta.



Jan Olsson på huvudet i traktionsmotorerna. Här kollar han och byter ut trasiga kol.



Tender lok. Litt B Huvuddimensioner mm.

Sj. nr. 420 (27)

Rostyta		26 km	Materiälvikt	640 km	Tender lok Litt B nr. 1143, 1149, 1267, 1380			antal 35 st	Anmärkn.
Antal mindre tuber (diäm. 50/44,5)	128 st.	Tryck å stornorna i tjänst	cael I	110 "	Lok	Ang- parng	Tender		
• större " (diäm. 131/122)	28 "	• " " " " " " " "	• II	115 "	Tillverkare	NOHAB MOTALA FALUN			
Eldyta användig, eldetoden	127 km	• " " " " " " " "	• III	159 "	Tillverknings nr			Skorstens typ: kol-	
• " tuberna	131,5 "	• Total vikt å tjänst	• IV	159 "	Tillverknings nr			ångeldortyp Gresham	
• " total	1442 "	• Adhensionsvikt	• V	70,2 "	Tillverkningsår	1909-19		• stor höger: 9	
Övertäckta yta (rördiäm. 36/28)	50,7 "	• Största dragkraft	• VI	962 "	Ombyggnadsår			• vänster: 10 (9)	
Effektivt ångtryck pr kvadr.	12 kg	Största tillåtna hastighet km/h		90 km	Luftpump typ		Knorr	Möjlighetsmåttare i	
Boggiejul, framre, diäm.	970 mm	Radius av minsta spårarna bak		150 mm	Bromsapparater för tåg		tryckl.		
• bakre " "	—	Lok resp. tenderens kolföränd		52 km	Bromsordning å lok		ång		
Kopplade hjulens " "	1750 "	vattenföränd		14,0 km	Sandåtningsordning		tryckl.		
Cylinder, antal	2 st.	3-axlig tender: hjuldiäm.		1100 mm	Smörjåtningsystem f. cyl. & slider		smörjepump		
• diäm.	590 mm	• materiälvikt		13,5 km	• " " axellager		undersm.		
Slagets längd	620 "	• tjänstevikt		32,7 "	• " " vev- & koppeltager nål				
Slidstyrningstyp	Heusinger-hjulbas av lok med tender			14285 mm	• " " packboxar		smörjkop		
Slidtyp med diäm. för kolvslid	220 mm	Längd över buffertar av lok & tender		17660 "	• " " tenderlager		period		
Cylinderbussning	—	Vikt i tjänst av lok med tender		1029 km	Lokat höger- eller vänsterled		vänster		
		Belysningsordning		turboel. AGA	Förarelytt		sluten		
					Fallrost		finnes	1/100 resp 120 enl. särtryck 454 (164) tunnsv.	

KALLELSE

till Karlstads Modelljärnvägsklubb / Värmlandstågs ordinarie
höstmöte.

Plats: Lendrup & Lyth, Expositionshuset, Karlstad.
Tid: fredagen 6:e december 1991, kl 18.00

På programmet: sedvanliga höstmötesförhandlingar bl a
val av styrelse.

Välkomna, hälsar styrelsen.

