

# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB / VÄRMLANDSTÅG

Årgång 16

Nummer 47

April 1993



## TIMMERTÅGET

TIMMERTÅGET har ambitionen att utkomma med sex nummer per år.

Tidningen presenterar verksamheten i Karlstads Modelljärnvägsklubb/Värmlandståg.

Artiklar och fotografier mottages tacksamt.

Dessa sändes till redaktionen.

**Redaktör:** Urban Lavén  
Bäckvägen 49  
688 30 Storfors  
0550-606 66

### Karlstads Modelljärnvägsklubb Värmlandståg

Rallaregatan 6, 665 32 Kil

Postgiro 96 97 08 - 7

#### Styrelse:

**Ordförande:** Dan Carlsson  
0554-144 52

**Sekreterare:** Urban Lavén  
0550-606 66

**Kassör:** Per Krogh  
054-15 93 36

**Ledamot:** Göran Sohlberg  
0555-915 42

**Ledamot:** Martin Forsaeus  
0554-106 66

**Suppleant:** Thomas Halvorsson  
054-15 16 38

**Suppleant:** Jan Olsson  
054-83 03 56

**Suppleant:** Conny Seidlitz  
054-87 42 71

#### Kontaktperson modelljärnvägen:

Jan Olsson 054-83 03 56

#### Researrangemang och bokning:

Göran Sohlberg 0555-915 42

#### Medlemsavgifter:

100 kr / år = fullbetalande medlem

50 kr / år Ungdom = född 1977 och senare

50 kr / år Familjemedlem = bosatt på samma adress som fullbetalande medlem. Erhåller ej medlemstidningen TIMMERTÅGET,

## Reds ruta

**Det var länge sedan** det kom ut ett nummer av TIMMERTÅGET, närmare bestämt ca ett halvår sen sist. Förklaringen ligger i den turbulens som råder på SJ med uppsägningar av personal och omstruktureringar. Då red har varit fackligt aktiv de senaste åren, har mycken tid gått åt till detta. Emellertid är nu de fackliga arrangemangen avslutade då jag själv är i de uppsagdas skara efter nästan 11 år på SJ. Så nu blir det tid över till KMJ-Värmlandståg igen, på gott och ont.

I detta nummer kommer vi att kunna läsa om föreningens 15-årskalas som gick av stapeln i Daglösen ifjol eller om en filosofisk vandring på Nykroppaskroten mm.

Nu när sommaren närmar sig börjar också reseavdelningen att vakna till liv. Det blir att hålla ögonen öppna om vi vill ut och resa efter ånga.

Till sist vill jag önska er alla en skön sommar med mycket sol, tåg, ånga och bad.

### INNEHÅLL

Styrelsen Informerar.....	sid 3
Vårresa till Estland.....	sid 4
Kalendern.....	sid 5
Daglösen 92.....	sid 6
En vandring på Nykroppaskroten	sid 13
Rapport från maskinavdelningen.	sid 15
Julbords(resan) 1992.....	sid 16
Höstmötet m protokoll 1992.....	sid 17
Medlemsresan till Stockholm.....	sid 19
KMJ - en historik.....	sid 22
En titt i Deje.....	sid 23
Nora 93.....	sid 24

#### Omslagsbilden:

Kraftfull ånga från Värmlandstågs SWB A95. Här lämnar tåget Daglösen för färd upp till Filipstad. Ett av de många tågen som gick under "Daglösen 92".  
Foto den 29/8 1992 av Svante Lindsjö, Uppsala.

**Sättning:** Ubbesnubbe Ujamej Grafiska, Storfors  
**Tryck:** Lendrup & Lyth, Karlstad

# STYRELSEN INFORMERAR

**Rapporter, diskussioner och beslut vid styrelsemötena 2/12, 13/1, och 4/2.**

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

## Protokoll 2 december

I en uppgörelse med BJ:s i Göteborg har vi fått pengar för det arbete som lades ned i samband med omtubningen av E2 909. (Detta lok har sålts till Kanada). 10% av den summan skall avsättas till ett "festkonto" som tillfaller det gäng som utförde omtubningen.

Beslutades att vi skall lägga anbud på lokhus.

I personalvagnen i Deje har det nu kopplats in el.

## Protokoll 13 januari

Ändrade regler från kommunen angående ungdomsmedlemmar. Numera räknas som ungdomsmedlemmar personer tom 20 års ålder. Förutvarande regler sa tom 25 år.

Försäkringsfrågan har nu löst sig och vi har fått besked om vilken storlek på premien det blir. Sorleken på premien är fastställd till 21 047 kr för verksamhetsåret 1993.

Vi beslutade att en gasspis till restaurangvagnen skall inköpas.

Motorerna till Du2 349 är nu i Åmål. De har ännu inte åtgärdats men det blir förhoppningsvis snart.

På postvagnen DF25 har rostlagningsarbeten påbörjats. Arbeten pågår även på A5 där fönsterlagning och rostarbeten görs.

Ett amerikanskt ånglok med rökutveckling besökte modelljärnvägen Klarstad - Malmö Jvg för provkörning.

En gåva har erhållits från järnvägmuseum i samband med dess återinvigning. Gåvan är en tavla som föreställer loket "Prins August".

## Protokoll 2 februari

Ekonomin konstateras vara fortsatt god.

En fax har inköpts som vi delar tillsammans med JÅÅJ och Göran Sohlberg.

Försäkringen för KMJ-lokalen skall ses över samt undersöka möjligheterna att kombinera den med "stortågsförsäkringen".

Delar till ångloket har beställts. Det handlar bl a om överhettarelement, roster, valvsten och injektorer.

På ångloket har sotskåpet skrapats och siffrorna på skorstenen borttagits.

M Forsaeus har fixat så att föreningen får disponera den lilla smedjan vid SCAN-spåret.

Inga anbud på lokhus har lagts ännu då de vi tänkte på inte är av intresse längre. Det är svårt att få tag i handläggare som kan ta tag i denna sak.

På modelljärnvägen har ett omlastningsmagasin i Höljerud byggts. Spår har också dragits dit.

ATC-kravet för dragfordon kommer allt närmare. Ev kan SJ deponera ATC-utrustning hos föreningarna men BV vill ha ut pengar för utrustningen.

SJ har haft ett internt seminarium om museitågskörning vilket inte verkar ha gett något.

---

## Nya medlemmar

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

Carsten Åby Sörensen Åmål

Patrik Björklund Karlstad

Fredrik Bergström Östra Ämtervik

Elin Lavén Storfors

Emma Lavén Storfors

# KMJ vårresa till Estland 20-24 maj

Hr researrangören hade ju tänkt sig ett sabbatsår och inte arrangerat någon resa. Men önskemålen om en resa har kommit från flera håll, så jag har tänkt om.

I år blir dock en mera normal turistresa med relativt lite tågåkande! Denna gång heter järnvägsförvaltningen EVR.

EVR står för Eesti Raudtee, Estlands Järnvägar.

Följande program hade jag tänkt mej:

Tors 20 maj      Karlstad avg 1205 tåg  
Stockholm ank 1517  
avg 1730 Estline M/S  
Nord Estonia

Fre 21 maj      Tallin 0900  
10-14 Sightseeing med  
guide/lunch  
14- Fri stadsvandring i  
Tallin

Lörd 22 maj

Dagstur med tåg till Estlands näst största stad, Tartu, 19 mil från Tallin

Sönd 23 maj

Dagstur med tåg till Pärnu, tredje största staden, 14 mil från Tallin.

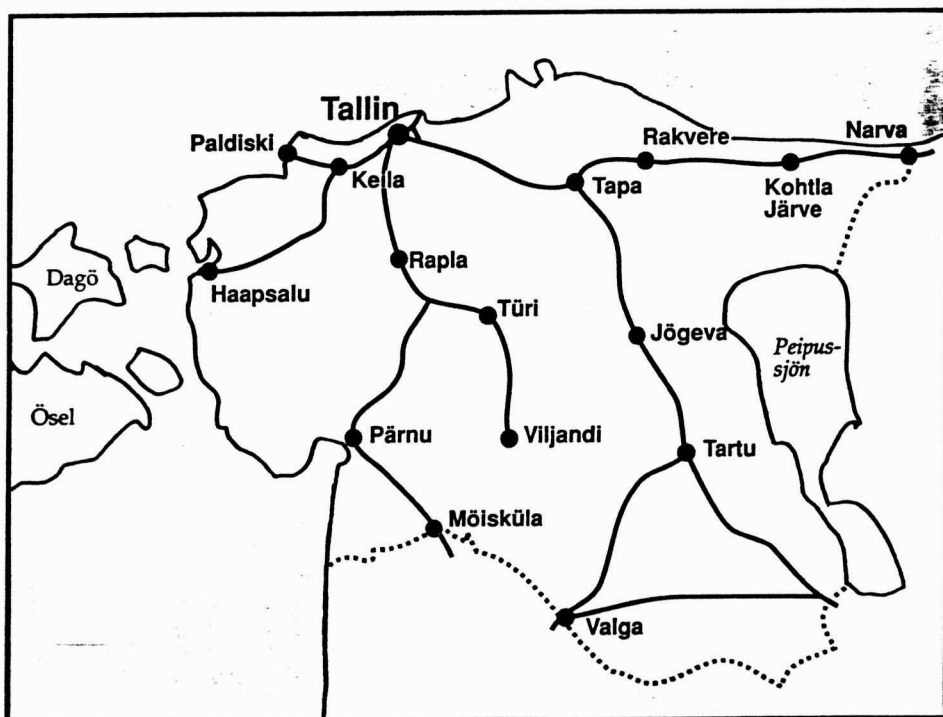
Från Tallin 1900 Estline  
M/S Nord Estonia

Mån 24 maj

Stockholm 0930 1206  
Hallsberg 1350 1410  
Karlstad 1531

Pris för båtresa, 4-bäddshytt billigaste kategori, två middagar ombord, 2 frukostar ombord, 2 övernattningar i dubbelrum inkl frukost Ca 1500 - 1600 kr. För sightseeing tillkommer ca 120 kr.

Anmälan till Göran Bäckström tel 08-771 96 01 senast en vecka efter att Du fått Timmertåget i din hand.



*PS! Lästips. TÅG 10/92 har en bra artikel om Estlands järnväg. Kartan till höger har vi hämtat från Banverkets tidning RALLAREN.*

## Resmålen i Estland

### PÄRNU

Pärnu var en mycket populär kurort för svenskarna under mellankrigstiden. Här finns en underbar sandstrand som är flera kilometer lång.

Kommer du hit under sommaren finns mycket att göra.

Viktig hamn och badort med sågverk, läder och fiskindustri. Staden grundades på 1200-talet av Tyska orden och tillhörde Sverige 1617-1710.

### TARTU

Tartu är inte vilken universitetstad som helst. Det var nämligen vi svenskar som 1632 byggde det första universitetet här. Ett universitet där många svenskar undervisats genom åren.

Här finns många andra vackra byggnader. Exempelvis Tartus egen motsvarighet till lutande tornet i Pisa. Det kallas för "Barc-

lays hus" efter förste ägaren på 1800-talet och fungerar idag som apotek.

Staden grundades på 1100-talet, tillhörde från 1224 tyska svärdsriddarorden och var under senmedeltiden en viktig Hansestad. Den erövrades av Ryssland 1558, blev polsk 1582 samt kom till Sverige 1625 för att åter falla i ryssarnas händer 1704. Den var Estlands kulturella medelpunkt 1918-1940.

### TALLINN

480 000 invånare och huvudstad i Estland. Här finns 40% av Estlands industriproduktion. Tallinn anlades 1219 av danskarna och namnet betyder "den danska borgen". Staden blev snart ett betydande handelscentrum och anslöt sig 1285 till Hansan. 1346 avstod danskarna staden till Tyska orden. Den var svensk 1561-1710 och blev därefter rysk. Under 1800-talet var Tallinn huvudstad i governmentet Estland och 1918-1940 i det självständiga Estland. I dag är det åter huvudstad i den självständiga republiken.

---

## KALENDERN

Varje onsdag kl 18.30 är det byggkväll på modelljärnvägen.

Varje tisdag och även vissa helger, är det underhållsarbete av något slag på Värmlandstågs fordon. Tag kontakt med T Halvorsson, tel nr på sid 2.

5 maj Resa för Projekta, Skoghall-Rottneros. Ånglok.

12 maj Styrelsemöte.

18 maj. Resa för Projekta, Karlstad-Molkom. Ånglok.

7 aug. Fryksdalsbanans dag. Ånglok

25 aug. Resa Karlstad-Rottneros. Ånglok.

18-19 sep. Resa med eget tåg till Nora i samband med festen "NORA 93". Medlemsresa. Dragkraft ej bestämt.

Trivselkvällar och storkörningar är slut för säsongen. Börjar i september igen.

Modelljärnvägsverksamheten pågår maj månad ut och stratar igen efter sommaren.

---

**DAGLÖSEN 92**

Text: Urban Lavén

Foto : Svante Lindsjö och Urban Lavén



*Det var inte igår som Daglösen station var så välbefolkad som under dagarna 29-30 augusti ifjol. Förr var Daglösen en liten järnvägsknut med tyngd och med många anställda. Idag finns endast en tågklarartjänst kvar. Dessa dagar i augusti kunde man riktigt se hur stationshuset log och mindes fornstora dagar. Titta på bilden, visst ler stationshuset! På bilden ser vi Värmlandstågs SWB A 95 fd SJ B 1143 som just kommit tillbaka från en tur från Storfors. Foto Svante Lindsjö.*

**”Daglösen 92” största tåghändelsen i Sverige! Under den parollen gick vi ut med vår inbjudan till alla Sveriges vänföreningar och även till föreningar i Norge och Danmark.**

Anledningen till denna något kanske kaxiga rubrik var vår förenings 15-årsjubileum. 1977 var det år som föreningens grundare, Göran Bäckström, hittade en modelljärnväg i Mariebergsskogen och startade klubben, Karlstad Modelljärnvägsklubb, som senare

också skulle utveckla sig till en fullskaleförening. (Mer om detta vid ett annat tillfälle). Nu blev inte uppslutningen så stor som vi hade hoppats på men järnvägsfest och ett lyckat arrangemang utan större mankemang blev det i alla fall.

Det största smolket i glädjebägaren var nog att GM-gruppen från Norge med sin T42 uteblev. Det var flera besökare som hade kommit för att få se på denna särpling som rullat så många år i Sverige. Det var synd att

de inte kunde komma, men de blev stoppade på grund av byråkratiskt krångel. Orsaken var visst att den inte skulle vara godkänd att gå i Sverige trots att den rullat så många år i SJ:s ägo. Det fanns visst någon paragraf som bestämde vilka fordon som var tillåtna att passera gränsen. Om den hade godkänts av en svensk besiktningsman så hade det varit frid och fröjd men man lyckades tydligen inte med det heller.

BJ:s var också en förening som vi saknade. Man hade annonserat ut resan till sina medlemmar men fått för få anmälningar. Visserligen hade ett trettio-tal anmält sig som personal på tåget, så nog hade det kommit med folk därifrån. Tyvärr så tyckte man inte att man hade råd att åka upp till Daglösen.

GDJm i Falun drabbades tyvärr utav samma otur som BJ:s och fick för få anmälningar för att resan skulle kunna gå runt.

Vilka kom då? Järnvägssällskapet Åmål - Årjängs Järnväg (JÅÅJ) dök upp med sin Y7. Kalmar Järnvägs museiförening (KJMf) kom med sitt alltid så välputsade tåg med D 444 som dragare. Nordisk Jernbaneklub (NoJK) från Danmark rullade in med sina norska motorvagnar. Svenska motorvagnsklubben (SMOK) gjorde ett kort men intensivt besök på sin väg mot Gällivare. Bergslagens Järnvägssällskap (BJ:s) kan faktiskt sägas vara representerat ändå - ett gäng glada



Från Danmark kom Nordisk Jernbaneklub med norska BM86 med släpvagn. Här under ett fotouppehåll i Storfors. Foto Svante Lindsjö.



Nordisk Jernbaneklubs BM86:a framme i Daglösen och mottagen av många fotografer. Foto Svante Lindsjö.

göteborgare kom helt överraskande med en rälsbil. Till sist men inte minst, arrangören Värmlandståg.

Festen började på lördag förmiddag 29 aug med att Nordisk Jernbaneklub från Danmark dök upp. Natten till lördagen hade de övernatat i Kristinehamn. Deras resenärer kunde se X 2000 mot Stockholm innan färden

på Inlandsbanan anträdde. Efter ett par fotokörningar bl a vid bron i Nässundet anlände de som första gäster i Daglösen strax efter kl 11.00.

Nästa förening på tur var Kalmar Järnvägs Museiförening som kom från Kil. Deras D 444 var dragare, ett mycket vackert renoverat lok som åtminstone exteriört

## Vagn 8

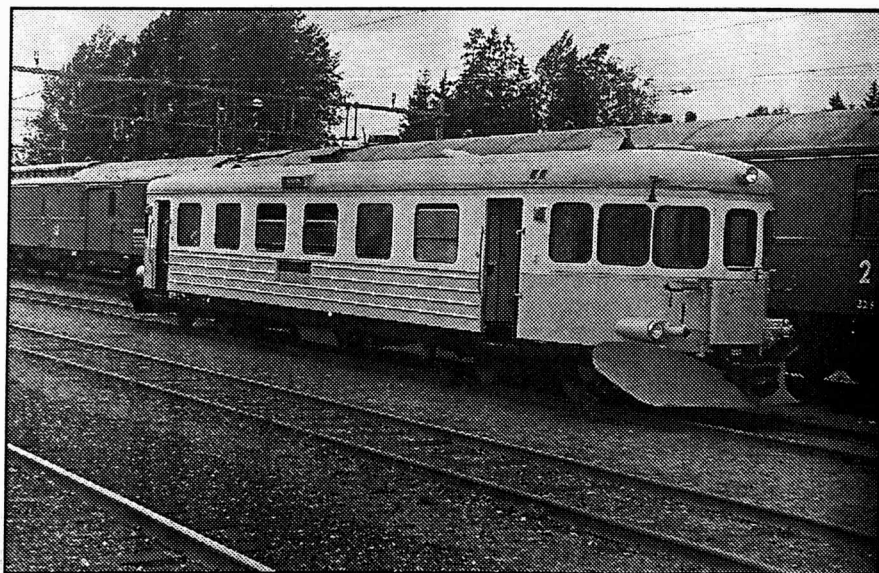
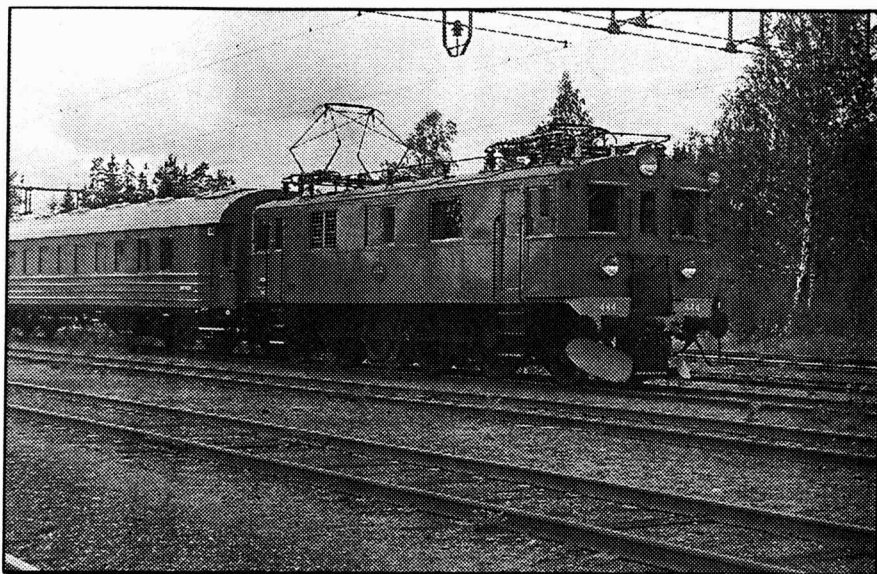
## TIMMERTÅGET

har återställts till sitt ursprungsutseende. Invändigt har loket utrustats med ATC och D3 bromsventiler. Dessa ventiler är ett måste om ATC skall monteras.

Helt plötsligt kom ett meddelande från Molkom (som var bevakat av Thomas Halvorsson) om A-fordonsfärd. Ingen på Tåg x i Daglösen kunde gissa sig till vad det var på gång. Ingen annan heller föresten. Spekulationerna var vilda. Till slut kom då killarna från BJ:s i sin rälsbil av märket international. De hade åkt landsvägen upp till Molkom och gått på spåret där. En positiv och rolig överraskning.

Nästa tåg på tur var SMOK tillsammans JÅÅJ som kom från kilshället. SMOK hade rest från Falköping via Herrljunga och i Öxnered plockat upp ett tyskt resesällskap. I Amål kopplades JAAJ:s Y7 till tåget och färde fortsatte mot Daglösen. Det var en vacker och idag ovanlig syn som ankom. Ett 5-vagnars motorvagnståg som rullade in på Daglösen station.

JÅÅJ:s rälsbuss kopplades ifrån och efter några timmar fortsatte SMOK sin färd på BJ för att fortsätta upp till Mora och Inlandsbanan till



*Foton på våra gäster: Överst Kalmars vackra D444. Foto: Svante Lindsjö.*

*Mitten: SMOK motorvagnståg lämnar Daglösen på bron över Daglösenälven i sin färd mot polcirkeln och Gällivare med sina tyska och svenska resenärer. Foto: Svante Lindsjö.*

*Nedan: JÅÅJ rälsbuss som kom tillsammans med SMOK fick göra tjänst mellan Daglösen och Filipstad. Foto: Urban Lavén.*



*Vad som är så intressant förtäljer inte fotografen. Vi bör nog inte tveka över att föremålet bör vara ett tåg från Filipstad i någon form. Tänk vad skönt när filmen är framkallad och monterad i sina ramar då man i vintermörkret plockar fram diaprojektorn och minns, minns och diggar... Foto: Svante Lindsjö.*

Gällivare.

Nu hade alla gäster ankommit och festen kunde ta sin början.

Kl 15.00 var det dags för dagens höjdpunkt, Lokparaden. Här paraderade alla fordon förbi stationen där undertecknad höll i mikrofonen och presenterade varje fordon för sig. Alla "järnvägsmuppar" intog en disciplinerad hållning och ställde upp på linje för fotografering.

Under dagen fanns möjlighet för festdeltagare såväl som för allmänhet att åka med tåg i skön bergslagsnatur. Resor gick till bl a Storfors och Kristinehamn med Värmlandståg (ånga), Filipstad (rälsbuss) med JÅÅJ och NoJK.

Innan dagen var till ända

reste NoJK till Grängesberg för övernattnin och studerande av alla de ånglok som finns uppställda där.

Allt flöt så gott som planerligt om det inte varit för den där vattenpumpen. Ångloket skulle vattentankas från bron över Dagleösenälven (som flöt planerligt) men pumpeländet varken sög eller tryckte. Martin F kasta sig på telefonen och ringde efter brandkåren som kom med en vattentankbil. Senare skulle det visa sig att det inte alls var något fel på pumpen, det var bara okunskap och handhavandefel! Hursomhelst orsakade det en försening på c:a en timme på ett av tågen och älven flöt vidare.

Under dagen kunde modellrallaren botanisera på det

"swap-meet" som blev större än vi anade. Vi hade inbjudit Tåg&Lek från Karlstad att sälja modelltåg. Helt plötsligt fanns flera försäljare av modelltåg som helt sonika occuperade ett bord och dukade upp modeller från hela världen. Det var ingen som grät för det. Lite skamset kändes det inför Björn på Tåg&Lek som var den ende vi bjudit in. Nu fick han helt plötsligt konkurrens. Något som han inte hade något emot när vi pratade med honom om ev avhysning av de andra. Men det skulle ha sett ut det, om vi börjat fösa iväg de andra. På kvällen fanns det utrymme för förbrödring mellan de klubbar som stannat över natten. Vi besökte varandras vagnar. I Värmlandstågs

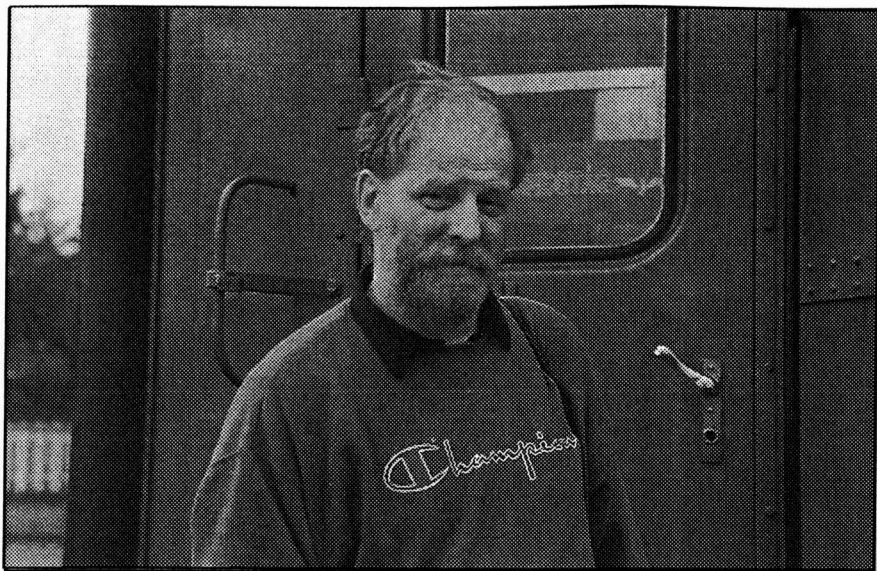
## Vagn 10

## TIMMERTÅGET

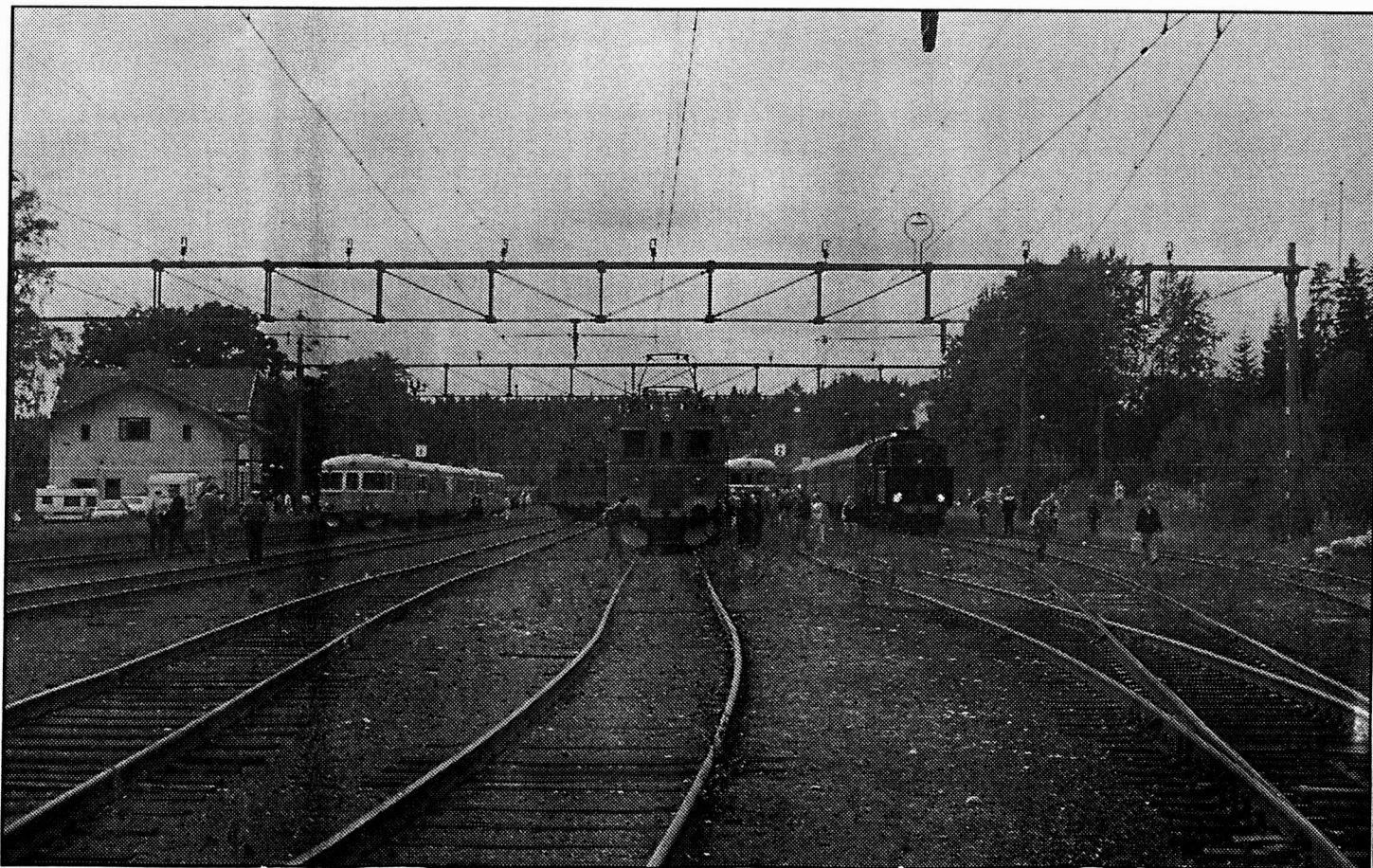
barvagn fortsatte festen till sena morgontimmarna. När undertecknad gick och la sej vid 4-tiden fanns det fortfarande gott om folk som vägrade att ge upp och krävde barens öppethållande. Skam den som ger sig!

Söndagen blev en inte så välbesökt dag från allmänheten. Dessutom hade de flesta föreningarna redan rest mot nya mål. Vi körde rälsbuss och ångtåg till Filipstad. En resa till Hällefors med ånglok lockade dock en hel del resenärer. På den linjen erbjuds det flera fina partier med fotokörning.

Under dagen dök mr



*Vi kan inte eller bör inte undanhålla läsarna denna bild. Den här skäggprydda ordbajsande, ordekvilibristiske "ynglingen" är en ättling i rakt nedstigande led till Kung Fiberrik som var reseledare i Saxland och Djepnr år 891. Namnet är Krister Brandt och mer känd som MJ-redaktör i husorganet Allt om Hobby. Känd som införare av stendösar och Sven i Helvetet i MJ-hobbyn. Även hänförd beundrare av Magdalena Pyttesjö. (Om ni vill förstå det här rekommenderas Allt om Hobbys bok "Modelltåg 91"). Foto Urban Lavén.*



*Tåg på nästan alla spår. Fr v SMOK motorvagnståg, BJ:s Du2 384 (som Värmlandståg disponerar under tiden vi lagar vår Du2 349), KMJf D 444, NoJK BM 86 och Värmlandstågs SWB A 95. Foto: Svante Lindsjö.*

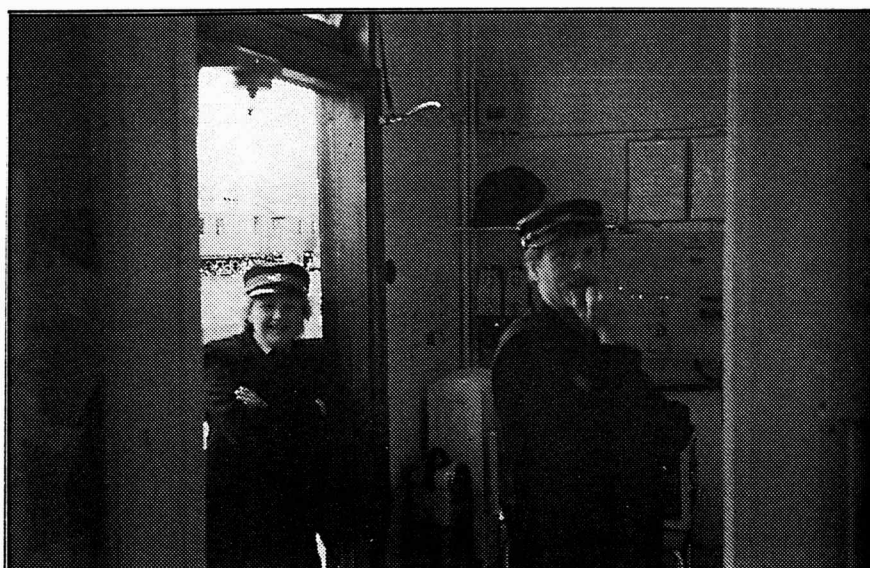
”Värmlandsradio” upp, Konrad Larsson. Han reste med på tåget till Filipstad och gjorde en intervju som på måndagen sändes i lokalradion. För den uppmärksamheten får vi tacka vår medlem Mikael Lundström som tipsade honom. Resan tillbaka till Daglösen från Filipstad blev aldeles något extra. I Filipstad hängde vi på c:a 400 meter tomma ”O-vagnar” och sist personvagnarna efter ångloket. På vägen mot daglösen väcktes en viss uppmärksamhet över ett ångloksdraget godståg 1992. Inte blev funderande hjärnor klarare när sedan personvagnarna uppenbarade sig sist. Det var tydligen känt bland järnvägsvännerna att tåget skulle se ut så här ty vi var flitigt fotograferade och filmade. Framåt 15-tiden så var festligheterna över och som sista förening lämnade Värmlandståg stationen. Tåget gick först ner till Deje där vi ställde av en del fordon. Sedan vidare mot Kil med resten och in på vårt SCAN-spår.

Avslutningsvis kan sägas att vi fick mycket publicitet i läns- och lokalpress både innan och efter jubiléet. Det

*Överst: Bengt Prins brukar alltid få publicitet när vi luftar ångloket, så även här. I hyttörren skymtar Conny Seidlitz som kastade kol.*

*Miitten: När pumpen strejkade kom brandkåren med vatten. På tendern sitter Martin Forsaeus.*

*Nedan: Tkl Carina "Kulla" Andersson ler åt Urban Lavéns funderingar över ställverket. Dessa tre foton: Svante Lindsjö.*



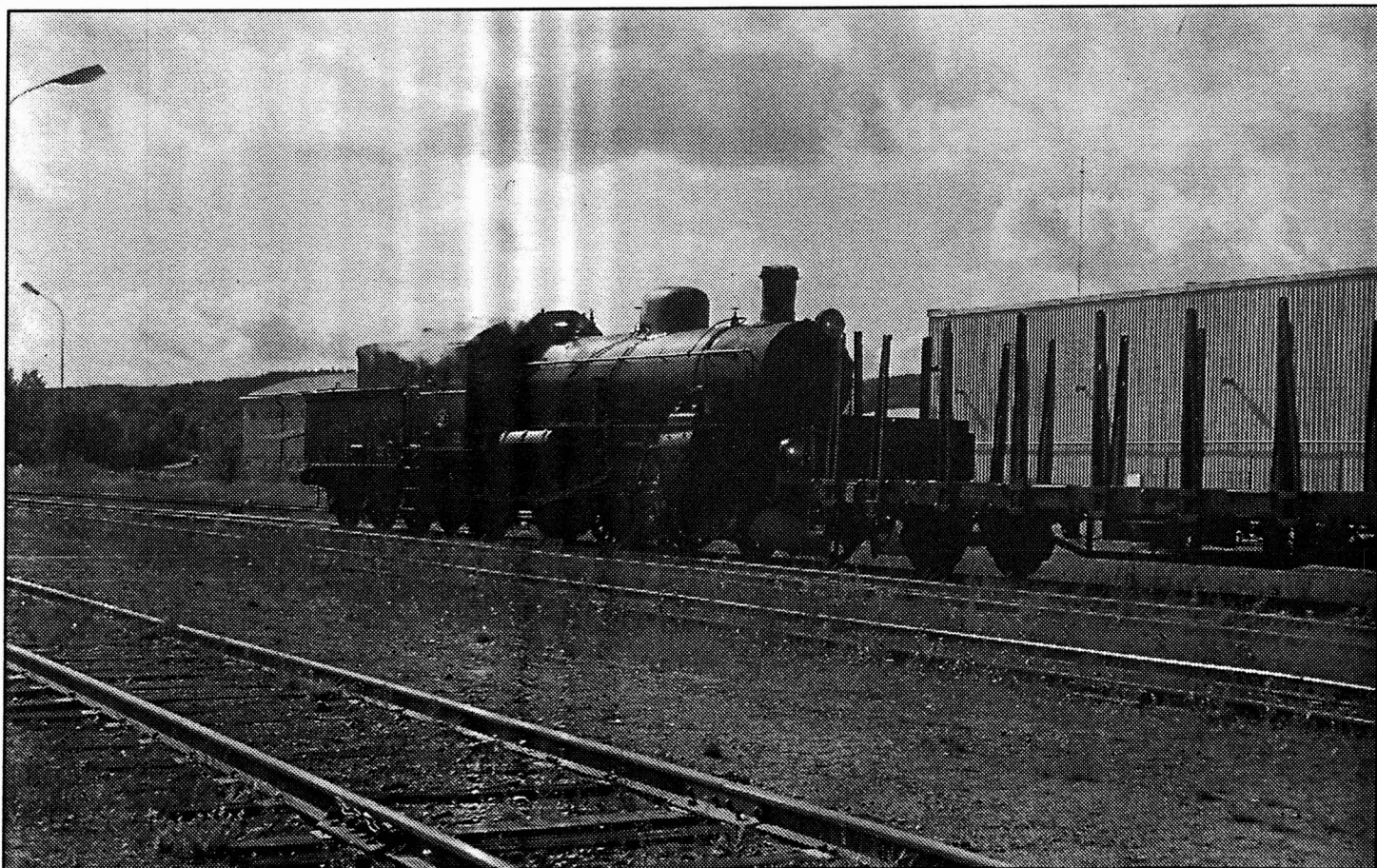
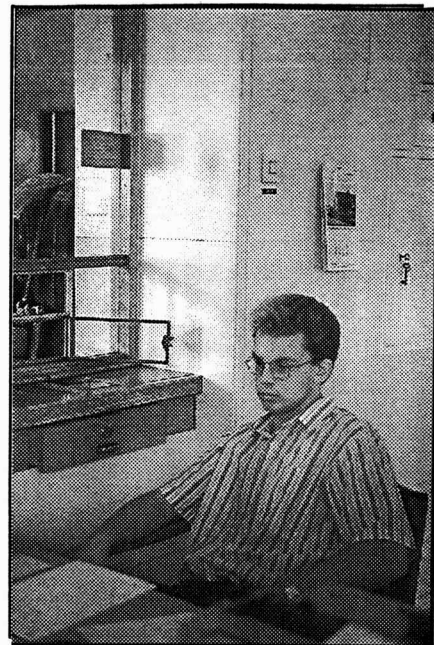
finaste repotaget kanske vi kunde läsa i Allt om Hobby med vackra färgbilder. Det repotaget var skrivet och fotograferat av vår tids modelljärnvägsguru och ordekvilibrist, Krister Brandt.

Att nämna folk för att framföra ett tack för att de ställt upp kan vara vanskligt ifall man glömmet någon. De personer som ställde upp på sin fritid och som inte är medlemmar i Värmlandståg bör kanske tackas lite extra. Jag tänker då

närmast på Carina "Kulla" Andersson, tågklarerare i Daglösen, och Rolf Engdahl lokförare i Kil. De som slet ont och är medlemmar i föreningen tackas inte utan får skylla sig själva för att de åtog sig det här!

Även ett tack till Svante Lindsjö i Uppsala som ställt flera bilder till Timmertågets förfogande.

*Fredrik Bergman ser ut ha lugna dagar i biljettluckan. Fotot ljuger, kommersen var mycket god. Foto: Urban Lavén.*



*En inte allt för vanlig syn i våra dagar. Godstågsväxling med ånglok! När sista tåget under arrangemanget kördes till Filipstad hakade vi på ca 400 meter tomvagnar som skulle med till Daglösen. Dessa vagnar, som stått uppställda i Daglösen, hade vi kört upp vid ett tidigare tillfälle för att få mer plats vid festligheterna. Foto: Urban Lavén.*

## En vandring på Nykroppaskrotten



Minst 18 vagnar på samma bild och flera fims dolda i buskar och snår. Här står vagnar uppställda i väntan på den slutgiltiga skrotningen. Boggierna har plockats bort och skall fraktas tillbaka till SJ. Foto: samtliga i Nykroppa, Urban Lavén.

**Att hamna på nykroppaskrotten är inte en speciellt stilfull sorti för en järnvägsvagn. Hur en stilfull sorti skulle kunna se ut vet jag ej, men det skulle möjligtvis vara att bli avkopplad på ett museum eller hos en järnvägsförening.**

Här är det heller inte fråga om återanvändning av metallen. Återvinningen av detaljer står omkringsmygande allmänhet och järnvägsklubbar för. Bara någon dag efter ankomsten till

Nykroppa så är vagnarna utplundrade på speglar, inredningsdetaljer och stolar etc.

Vagnarna klipps sönder i småsmulor av en maskin med en käft som för tankarna tillbaka till den tid dinusarierna härskade. I stället för att återvinnas plattas resterna till och grävs ner under jord. I framtiden kommer de naturligtvis att rosta sönder i sina gravar, annars skulle nog 3000-talets arkeologer få något att fundera på både en och två gånger om vad

som egentligen har hänt. Att det en gång har legat ett järnverk på platsen kan man nog snabbt lista ut. Svaret på de trasiga vagnarna kommer dåtidens arkeologer fruktlöst att söka i gamla akter i sin jakt på historiens värsta tågurspårning i Nykroppa.

I ett hjärta, som klappar de där extra slagen för järnväg, skär det i när man ser vagnar som är felfria och som totalrenoverats i slutet på 80-talet, gå mot förgängelsen. Och i Nykroppa dessutom!



*En grävmaskin med skopan utbytt mot en sax utav kolossalformat gör processen kort med vagnarna. Ingenting sparas, här åker all inredning med - allt utom det som järnvägsentusiaster och lokalbefolkningen redan skruvat loss.*

Förklaringen skall visst ligga i asbesten. I vagnarna lär det finnas en hel del av denna vara och en ny lag säger tydligen att dessa vagnar ej längre får gå i trafik. Att sanera dem blir tydligen för dyrt trots att vagnarna bevisligen är i mycket gott skick och byggda så sent som på 60-talet. Det är som att skrota alla bilar byggda runt 1989. Just dessa 60-tals vagnar hör till de populäraste som rullat på SJ:s spår. De är mycket trevligare att resa i än 80-talarna typ A7/B7 som mera har en bussatmosfär över sig. I vilket fall som helst liknar det hela ett stort resursslöseri. För resenärerna utgör asbesten ingen fara så länge man inte bryter upp väggar, golv och tak. Så vitt jag vet är det bara AIK:s helgalna supportrar Black Army på väg hem efter en förlutmatch på bortaplan som sysslar

med sånt.

Skrotningshysterin har fått till följd att sovvagnsparken har decimerats. Det har helt sonika uppstått en brist på sovvagnar. Å andra sidan kanske skrotningen är en anpassning till framtida trafikmängd (hemska tanke)

för någon nyproduktion av vagnar sker inte just nu.

Enligt SJ och deras ekonomer är det inte lokdragna tåg som är framtidens melodi för persontrafik. Nej, motorvagnståg ska dé vá! Dat är faktiskt mycket billigare. En stor kostnad för lokdragna tåg på t ex linjen Karlstad - Göteborg utgörs av växlingen på Göteborg C och lokgången upp till Sävenäs lokstation för service. Här vinner ett motorvagnståg i kostnad då det bara är för föraren att gå över i andra hytten. Ingen växling av personvagnarna behöver då ske.

Efter dessa tankebanor vill jag inte rekommendera ett besök om man blir ledsen över vagnsslöseriet. Är man däremot på jakt efter en käck inredning till gillestugan så tar man med sig ett släp efter bilen och en väl-utrus-



*Det slutgiltiga ödet finns att finna i den här gropen. Här ligger fyra vagnar staplade på varandra. Var och en ca 50 cm hög. När gropen är full av vagnar, fylls den igen.*

tad verktygslåda. Inred ett rum som en 2:a klass kupé eller möblera med restaurangvagnsinredning hemma i köket, eller varför inte bygga om toaletten med raka rör ut i det fria. Det är bara att försöka att övertyga den lagvigda om de fina idéerna. Hoppas ni lyckas bättre än mej.

*Urban*



*"Vi har varit på turné å har kommit lätt på sne..." Y3:orna har varit på turné i Sverige sedan 1966 och gör sitt sista uppträdande här. I avsaknad på stoppbock lägger man upp en jordvall över spåret. Skjuter man tågsettet för långt, ja då går det så här. I tidningen Tåg 2/93 nämns Y3:an till "fult fordon". Kan ett tåg vara fult?"*

## Rapport fr maskinavdelningen av CMA Thomas Halvorsson

**Denna rapport från Maskinavdelningen kom TIMMERTÅGET tillhanda redan i fjol. Eftersom det inte har kommit ut någon tidning på ett tag så är den till vissa delar inaktuell. Så red får pressa Thomas att skriva en "fortsättning följer" till nästa nummer. Nu till Thomas ord...**

Maskinavdelningens tisdagsarbeten som bedrivits under hösten ägnades till en början åt avställningsarbeten på vårt ånglok SWB A95. Lokets panna spolades både in- och utvändigt. Vi passade då på att låta SA göra en besiktning av pannan invändigt, när den ändå var isär-

skruvad. Loket plockades därefter ihop för att för egen maskin kunna tuffa upp till vinterförvaringen i Deje. Vänligt nog kom även denna söndag, SA:s Göran Olsson på besök för att göra ett sk ångprov. Det innebär att pannans säkerhetsventiler och manometrar provas och justeras under drift. Vi slipper därför att elda på loket enbart för denna sak vilket spar både arbete och ved. Pannan är nu besiktad och klar inför nästa säsong.

I mitten av september plockades vår Du2 349 in i stallet i Kil. Loket har ju som bekant sedan en längre tid stått och skräpat på SCAN-spåret. Det var ju för något

år sedan som en smäll, eller två, hördes från maskinrummet vid växlig i Kil. Efter kontroll visade det sig senare att det var överslag i en av motorerna. Båda motorerna skall nu renoveras vid TGOJ:s underhållsverkstad i Åmål. Många timmar har gått åt för att loss göra div prylar för att möjliggöra urlyftning av motorerna. Detta var klart under första helgen i november. Motorerna står nu på en O-vagn vid stallet i Kil.

Under tiden dessa är under arbete i Åmål skall vi passa på att iordningställa alla lösa delar som vi demonterat ur

*forts sid 21*

# Julbords(resan) 1992



*Nöjda matgäster, med renskrapade tallrikar, får här symboliseras av Svante Forsaeus och Jan Olsson*

**Julbordsresan ifjol blev som bekant endast en resa för vagnarna, från SCAN-spåret i Kil till spår 1 i Kil. Resenärerna fick ingen resa alls. Det var ju som de flesta vet försäkringsfrågan som spökade, inte bara för Värmlandståg utan för alla föreningar i Sverige. Problemet med försäkringens utformande blev en segsliten historia vilket fick till följd att all trafik för järnvägsföreningarna stop-**

**pades från september till februari. Nu har det äntligen löst sig och tågen kan börja rulla igen.**

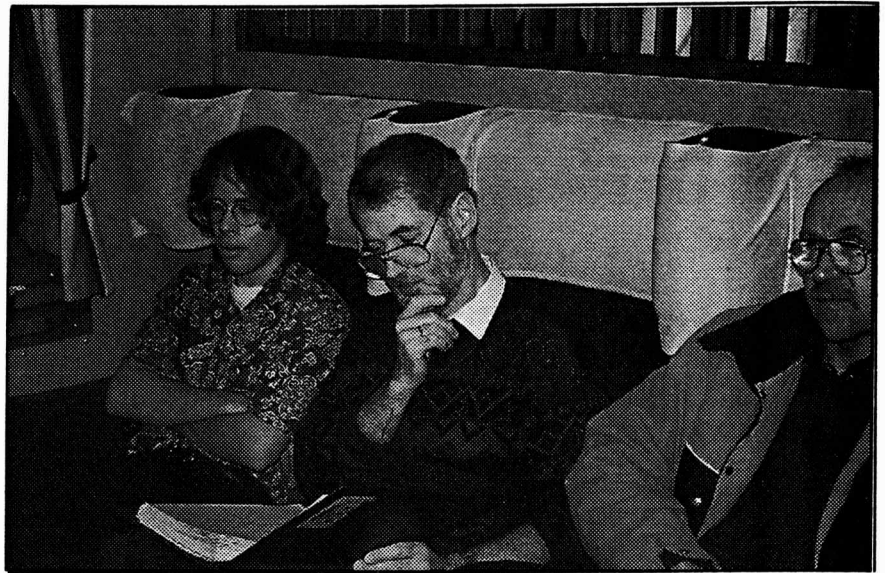
Julbordet avnjöts som sagt på spår 1 i Kil. Hade vi inte haft problemet med försäkringen skulle resan ha gått till Göteborg. Trots detta var matgästerna många. Som vanligt var maten mycket god och riklig. Tyvärr så stannade inte så många efter maten, så skaran "festpris-sar" tunnades så småningom ut framåt kvällen. (En

klar nackdel med att ha tåget vid perrong). De riktiga entusiasterna som gillar att sitta i en barvagn, vare sig den står still eller ej, svek naturligtvis inte.

Nu är det bara att se fram mot nästa julbord som förhoppningsvis kommer att ha hjulen rullande.

# Höstmötet 1992

Höstmötet som avhandlades samma dag, strax innan julbordet besöktes av 14 medlemmar. Mötet hölls i barvagnen på spår 1 i Kil och avslöpte helt enligt dagordning. Valberedningens sammankallande, Gunnar Anderson från Forshaga, hade en lugn dag. Han föreslog omval över hela linjen vilket gillades av mötet. På plats här i tidningen finns höstmötesprotokollet med.



Valberedningens sammankallande Gunnar Andersson, i mitten, hade inga omstörtande förslag att komma med. Det blev omval över hela linjen. Gunnar flankeras av sonen Martin Andersson tv och Lennart Kålfors th.

## Protokoll fört vid höstmöte med KMJ-Värmlandståg den 12/12 1992 i barvagnen på spår 1, Kil station.

Närvarande: Martin Forsaeus, Urban Lavén, Göran Sohlberg, Martin Andersson, Gunnar Andersson, Lennart Kålfors, Leif Blomstergren, Mikael Lundström, Leif Sörensen, Jan Olsson, Solweig Nilsson, Conny Seidlitz, Nils-Erik Prånge och Dan Carlsson.

### § 1.

Ordf. Dan Carlsson hälsade alla mötesdeltagarna hjärtligt välkomna till höstmötet och förklarade höstmötet för öppnat.

### § 2.

P Krogh som ej kunde närvara på mötet hade skickat en skrivelse om alternativ på samarbetsformer med JAAJ. Denna fråga beslöts läggas på punkten 16 a.

Därefter godkändes dagordningen.

### § 3.

Till att justera dagens protokoll valdes Martin Andersson och Mikael Lundström.

### § 4.

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

### § 5.

Röstlängd upprättades (se närvarolista).

### § 6.

Till mötets ordförande valdes sittande, Dan Carlsson.

### § 7.

Till mötets sekreterare valdes sittande, Urban Lavén.

### § 8.

Bestutades att antalet styrelseledamöter för 1993 skall vara 5.

Öppnande

Dagordning

Justeringsmän



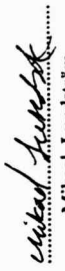
Mötets  
behörighet

Upprättande av  
röstlängd

Mötesordförande

Mötessekreterare

Ant. styrelseled.

Hänskjutna ärenden till mötet.	Inga hänskjutna ärenden till mötet.	Ant. styrelsesupp
Motioner	Inga medlemsmotioner hade inkommit.	Val av ordf.
Övriga frågor	Intet.	Val av kassör
Avslutning	Ordföranden tackade för visat intresse och förklarade höstmötet för avslutat.	Val av styrelseledamöter
	Dag som ovan:	Val av styrelsesuppleanter
	 Dan Carlsson ordförande	Val av valberedn.
	 Urban Lavén sekreterare	Val av revisor och revisorsupp.
	..... Martin Andersson justeringsman	Årsavgift
	 Mikael Lundström justeringsman	Samarbete med JAAJ.
		§ 9. Beslutades att antalet styrelsesuppleanter för 1993 skall vara 3.
		§ 10. Till ordförande för 1993 års verksamhet valdes Dan Carlsson. (Omval).
		§ 11. Till kassör valdes Per Krogh. (Omval)
		§ 12. Till övriga styrelseledamöter valdes: Urban Lavén (omval) Göran Sohlberg (omval) Martin Forsaeus (omval)
		§ 13. Till styrelsesuppleanter valdes: Thomas Halvorsson (omval) Jan Olsson (omval) Conny Seidlitz (omval)
		§ 14. Till valberedning utsågs: Gunnar Andersson (sammankallande) Mikael Lundström och Bengt Prins.
		§ 15. Till revisor valdes: Gunnar Andersson (omval). Till revisorsuppleant valdes: Peter Löf (omval).
		§ 16. Årsavgifter inför 1993 fastställdes till: Fullbetalande medlem 100 kr. Ungdom född 1977 och senare 50 kr. Familjemedlem 50 kr.
		§ 16a. Skrivelsen från Per Krogh (bil 1) diskuterades. Mötet var av den mening att verksamheten skall bedrivas som idag, med de samarbetsformer som tidigare har bestämts. Då det är vår reseverksamhet och då främst ångloksresorna som ger pengar bör vi behålla den verksamheten. Inga beslut togs men mötet förordade ett fortsatt samarbete med samarbetsavtal som också kan utvecklas. Frågan kommer att diskuteras vidare på nästa styrelsemöte.

# Medlemsresan till Stockholm



Äntligen, efter två dagars resande var vi framme i Stockholm. Här ser vi vårt tåg på spår 18 på Stockholms Central. Efter ca en kvart kunde vi fortsätta till Tomtebodavagnen vi fått till skänks av banverket. Foto: samtliga, Urban Lavén

**För några år sedan fick vi en fd resgodsvagn av banverket. Den har sedan dess stått uppställd i Stockholm och vi har väntat på tillfälle att få hem den. Nu slog vi två flugor i en smäll, hämtade vagnen och gjorde en medlemsresa.**

Den 12 mars plockade vi fram Du2 384 och hakade på barvagn, sovvagn och restaurangvagn och anträdde färden till Stockholm. Resan blev snabbt efterfrågad, så det blev fullbokat nästan

med en gång. Det blev vår första resa efter "försäkringseländet" och en revansch för att vi inte kunde resa någonstans vid vårt traditionella julbordsarrangemang.

Målet med vår utflykt var att hämta resgodsvagnen som vi fått till skänks från banverket. Vagnen är av historiskt intresse då den från början är från Bergslagens Järnväg och har rullat förbi här i Värmland ett otal gånger. Nuvarande tjänstevagnslittera är Qlg945

1817-5. I sinom tid skall vagnen få tillbaka sitt ursprungslittera och nummer som var BJ F5 326.

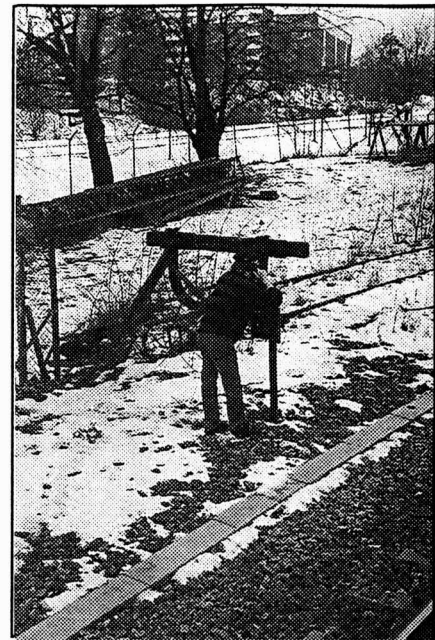
Färden började vid 18-tiden i Kil den 12 mars som var en fredag. Eftersom loket ej har ATC-utrustning får den ej gå i trafik efter kl 22.00 enl SJ:s bestämmelser. Första dagen hann vi till Katrineholm där tåget ställdes upp för natten.

Tidigt nästa morgon for vi vidare. Färden gick helt planerligt och vid 9-tiden rullade vi in på spår 18 på Stockholms Central. Många

av våra resenärer klev av för att ta en statsrundtur med apostlahästar eller T-bana. Både museér och affärer fick många besök av Värmlänningar. Efter c:a en kvart på centralen fick vi grönt sken i signalen och kunde fortsätta till Tomtebodas där vagnen stod uppställd. Vi var väntade, för där stod växelpersonalen och tog emot oss. Tillkoppling och bromsprovet var klart på mindre än 10 minuter. Vi var imponerade över att allt gick så snabbt. Nu skulle vi bara fortsätta till Sundbyberg där tåget skulle stå för natten - men det gick inte lika snabbt. Avståndet dit från Tomteboda är högst 2 km men det tog över en timme att komma till vår uppställningsplats. Röda signaler och pendeltåg spärrade vår väg. Som om det inte var nog, fattade varken tågklararen eller vi riktigt hur handhavandet av stationen skulle ske. Vi lade av och på spärrar och lade om växlar för att komma in. Vad vi än gjorde så fick vi inte "kör" i signalen förrän efter c:a en timme. Till slut kom vi in och nu dök nästa problem upp. Det fanns ingen sk tågvarmepost - ett uttag för att leda in el i vagnarna för värmens skull. Vid sidan om stod ett pendeltåg uppställt som vi till slut lyckades sno ström från. När vi äntligen var klara kunde vi gå ut på stan och näsorna riktades mot Hobby-Experten på Söder. Är man modelljärnvä-

*Till höger: Färden från Tomteboda till Sundbyberg blev en tidsödande resa. Resan, ca 2 km, tog över en timme. Här ser vi Roland Sahlestrand i en avslappnad pose över bantelefonen som mest beror på att det tog tid innan någon svarade.*

*Nedan: Jaha, nu var det stopp i den här signalen också. Samme Roland korsar spåret med nästa bantelefon i sikte. Att det aldrig kan vara grönt...*



gare också, så är man.

På söndag morgon började maratonfärden hem till Värmland. Vagnen vi hämtade i Tomteboda hade stått still i flera år och hade inte besiktats på länge. Vi hade fått dispens att köra hem den i **hela 40 km/h**. Det blev ett drygt pass för undertecknad och Roland Sahlestrand som byttes av i loket med jämna mellanrum.

Å andra sidan upptäckte man mycket efter spåret som man aldrig har sett i 160 km/h. Värst var det i de doserade kurvorna som nästan fick tallrikarna att glida av borden i restaurangvagnen.

När tåget passerade Degerfors startade vårt höstmöte (mer om det i nästa nummer). I Kristinehamn växla- des tåget ner till lokstallarna

där vi kopplade till två lokomotorer som vi tog med till Kil. Den ena äger Värmlandståg och den andra skall vid tillfälle transporteras vidare ner till JÅÅJ (Järnvägssällskapet Åmål Årjängs Jvg) i Åmål. Lagom till att lokomotorerna var inväxlade, avslutades höstmötet. Tåget fortsatte sedan de sista milen till Kil där vagnar, lok och lokomotorer växlades ner på SCAN-spåret.

Det är alltid trevligt att göra en medlemsresa. Så ni som inte varit med på någon sådan, håll ögonen öppna, det kan bli en igen.

*Urban Lavén*



*Ovan: Här är föremålet för vår resa. Det ser ut som ett vrak men är en historisk vagn från Bergslagens Järnväg. Att den går att göra i ordning behöver ingen betvivla efter att ha hört den sakkunniga kommentaren"-Den ä i hört fall in 't röstiger än bil min".  
Nedan: I Kristinehamn kopplades ytterligare fordon till. I detta fall två lokomotorer avsedda för Värmlandståg och JÅÅJ.*

*Rapport fr maskinavd. fr sid 15.*

loket. Även lokets maskinrum skall vi försöka snygga till när motorerna är borta.

Förhoppningsvis skall detta vara klart någon gång under nästa år, då våra motorer återvänder från Åmål i skick som nya. För detta krävs som vanligt att många ställer upp på tisdagarna. En tapper skara på i genomsnitt 2-3 man, som hittills kämpat, räcker inte om detta skall gå

i hamn. Fler måste hitta till Kil. Alla som vill se 349 åter under "ånga" kommer alltså till Kil på tisdagskvällarna

För säkerhets skull, kolla med någon av följande vars telefonnummer ni hittar på sid 2: Thomas H, Dan C, Martin F, Jan O eller Conny Z.

## SJK Värmland

håller möte den 13 maj. Möteslokal blir som vanligt "Dialogen" på biblioteket i Karlstad. Tid kl 13.00. Ämnet för dagen är ej ännu ej bestämt.

För info ring klubbmästare  
Jan Olsson 054-83 03 56

# Karlstads Modelljärnvägsklubb

## en historik "baserad på" Göran Baeckström



En bild från tidig tid i KMJ, närmare bestämt 1979. Här ser vi en del av järngänget som var med från början. Från Dan-Anders Persson, Anders Mochanek, Per Alvers och Nils-Erik Prånge. Idag är de spridda för vinden och ingen deltar aktivt i klubbarbetet. Några av dem är dock fortfarande medlemmar. Foto: Göran Baeckström.

I samband med 15-årsjubiléet ifjol så var tanken att vi skulle ge ut en minnesskrift. Det har inte blivit av på grund av det ena och det andra - mest tidsbrist. Vi kommer, i stället, med jämna mellanrum att göra historiska återblickar i TIMMERTÅGET. Minnesskriften får väl anstå till 20-årsdagen.

I ett reseprogram som delades ut på julbordsresan 1987 fanns en berättelse publicerad. Den var

skriven av Göran Baeckström under rubriken "De första 10 åren". Texten som följer här är baserad på just Görans berättelse:

1977

Sommaren 1977 fick Göran Baeckström veta att det stod en förfallen modelljärnväg på Herrhagen, som hade tillhört KFUM i Mariebergsskogen ett okänt antal år tidigare. Den var ganska liten och bestod av ett enda stort berg med massor av tunnlar. Självjärnvägen var inget att

bygga vidare på, men det fanns trafos mm tillbehör som gick att använda.

Kommunen ställde upp helhjärtat. De fixade en gratis lokal intill MHF:s miniracingbana och skänkte oss modelljärnvägen, virke, målarfärg, verktyg och 500 kr kontant för att vi skulle komma igång.

I oktober efterlyste vi medlemmar i Allt om Hobby och några veckor före jul satte vi upp affischer på Albins och Frankes. Totalt anmälde 10 st sitt intresse för modell-

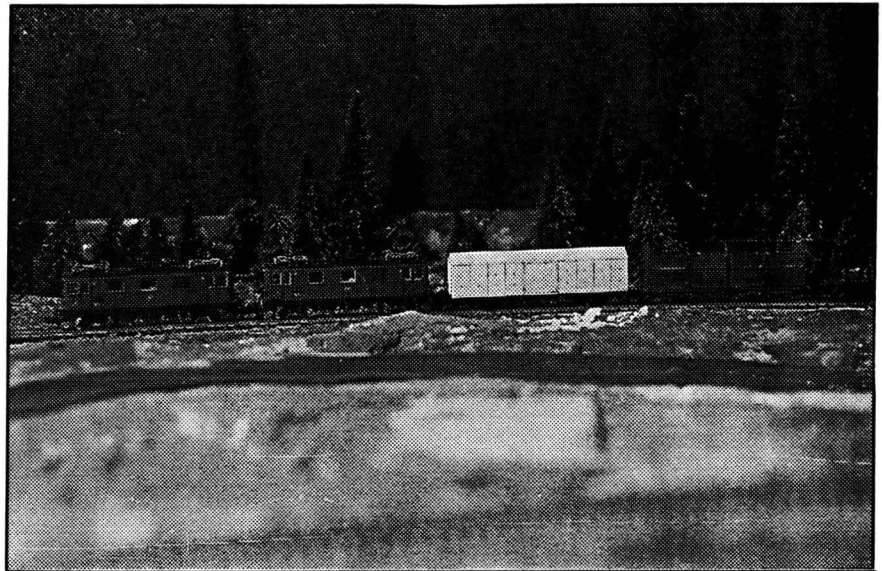
järnväg. Den 14 december bildades KMJ av Göran Bäckström, Lars-Erik Cederman, Anders Jönestam, Dan-Anders Persson, Conny Seidlitz och Thomas Svanelind.

### 1978

Vi började med att måla hela lokalen i gult. Det var inte lätt att fixa iordning en lokal med en takhöjd på ca 3,5 meter. Lokalen saknade helt vatten och toalett och de första åren fick vi gå in i en annan trappuppgång för att nå vatten. Senare fick vi tillgång till det på närmare håll.

I mars var vi överens om att bygga en "Värmlandsmodell" i skala N. Efter en del justeringar av planerna blev det linjerna Segmon - Karlstad Ö, Skoghall - Hagfors och Torsby station som skulle byggas. I april började vi bygga Skåre.

När hösten kom flyttade Göran och Anders från Värmland och kvar fanns ett



*Multipel Du i trakten av skåre. Det var ett av de få ställena på N-skalebanan som det byggdes landskap på. Foto: Dan Carlsson.*

ungt gäng (alla var 15 år) som skulle ta över. Möten hölls tre gånger i veckan. Den 28 oktober kördes KMJ:s första tåg, Du2 + tre personvagnar. Bygget fortskred långsamt på Skåre - Karlstad och Deje - Kil.

### 1979

KMJ hade nu 12 medlemmar. (Denna siffra höll sej tämligen konstant fram till

1985 då antalet raskt ökade). Det här gänget ägnade mer tid åt lek och skoj än att bygga modelljärnväg. KMJ var ju en ren ungdomsförening. Trots allt byggdes det en del med skiftande kvalitet.

*Här bryter vi berättelsen och fortsätter i nästa nummer...*

## En titt i Deje

Fredrik Bergman tillhör de flitigare när det gäller att sända bilder till tidningen. Här ett foto på vår kassör Per Krogh när han skruvar ur fönsterramarna på A5:an i Deje där den står uppställd för vinterns översyn.

Fotot togs 30/1 -93



# NORA BERGSLAGS VETERAN-JERNVÄG



Box 52, 713 22 NORA

P-giro 58634-7

Handläggare  
Janne Nilsson

Datum  
93-02-08 Rev B

Till alla Järnvägsvänner och

Järnvägsföreningar

*Vänligen — Sprid detta papper  
till alla intresserade!*

## Inbjudan till NORA 93, 18-19 sep

Med anledning av NBVJ:s 15-års jubileum och Nora stads 350-års jubileum inbjuder vi till stor Steam- and Diesel-entusiastweekend, 93-09-18--19 i NORA!

Vi inbjuder alla att komma till Nora denna helg, om det sker med eget tåg eller andra färdmedel spelar ingen roll.

Preliminära programmet innehåller:

- Non-stop trafik.
- Supé utan långa tal!
- Dans i stn-huset.
- Järnvägsmannamästerskap med 5-mannalag.
- Fordons kavalkad.
- Peoples choice.
- Visning av stationära maskiner.
- Veteranbilsträff.
- Visning av Pershyttan. (Ev även tillmakning och kolmila)
- Stadsvandring i rutstaden Nora.
- Lokförarlektioner.

Boka alltså redan nu in dessa datum i din almanacka. Det kommer att bli en helg att minnas, för du minns väl Nora 88 ?

Om Ni räknar med att komma med eget tåg, är det bra om Ni redan nu anmäler detta skriftligen till oss.

Har Du frågor eller synpunkter, går det bra att ringa Janne, 019-26 00 99 eller Martin, 019-14 10 00.

NORA 93 kommitén, Janne Nilsson, Martin Johnsson, Robert Ångman och Janne Eriksson.

**Vi har naturligtvis anmält Värmlandståg till detta arrangemang. Håll ögonen öppna i kommande TIMMERTÅG då det kommer att finnas möjlighet att åka med till Nora i eget tåg. Förhoppningsvis på linjen Bofors - Gyttorp - Nora**