

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 23

Nummer 57 (1-2000)

februari 2000



Foto: David Sohlberg

SJ Da 807 slopades den första mars 1992. Innan skrotningen fick dock Värmlandståg plocka reservdelar på loket. Här är loket efter transport Deje - Kil uppställt för skrotning.



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD - MALMÅ JÄRNVÄG

TIMMERTÅGET

Timmertåget informerar om verksamheten inom Karlstads Modelljärnvägsklubb och Värmlandståg.

Utgivare	David Sohlberg
Redaktion	David Sohlberg, 070 - 452 63 17 Markus Blidh, 0550 - 825 06
Adress	Timmertåget c/o David Sohlberg Rosenvägen 4L 672 32 ÅRJÄNG
E-post	david.sohlberg@mail.bip.net markus.blidh@ebox.tninet.se
	Värmlandståg / KMJ Rallaregatan 6 665 32 KIL PG 96 97 08-7
Bidrag	Redaktionen tar helst emot data- eller maskinskrivna bidrag. Kortare handskrivna bidrag inskrives av redaktionen men ges ingen prioritet vid platsbrist.
Bildbidrag	Skicka med en lapp där du anger var och när bilden är tagen. Ange också vem/ vilka/vad som är med på bilden. Redaktionen tar helst emot "vanliga pappkort".

Tänk på att bidrag till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda i god tid innan manusstopp.



Redaktionen informerar

Ja, nu är det återigen dags för Timmertåget. Utgivningen av detta nummer har blivit försenad på grund av krångel med undertecknads e-postprogram, men som tur var ordnades detta och nu är som synes **Timmertåget 57** klart!

Ett stort tack riktar jag till Markus Blidh som hoppat in i redaktionen och som till synes har skickat en uppsjö av bidrag till detta nummer.

Nytt från detta nummer är också den nya adressen till redaktionen. Den nya adressen, tillsammans med e-postadresser och telefonnummer till oss på redaktionen finns i informationsspalten på denna sida.

Ni får gärna skicka in förslag om ändringar och nya ämnen i tidningen. Jag tar med så mycket som möjligt i tidningen, men på grund av platsbrist får vissa bidrag ibland stå över till kommande nummer. Till detta nummer har samtliga bidrag inkommit på elektronisk väg och trots ovan nämnda krångel så ser ni resultatet av denna bidragsskörd framför er.

Håll till godo!

David Sohlberg

Innehåll

Tågåret 1999 i KristinehamnVagn 3
Julbordsresan till LudvikaVagn 8
Resor, utbildning och kalendern	...Vagn 12
Nytt från MaskinavdelningenVagn 13
Protokollutdrag från den 12 januari	..Vagn 14
Dataavdelningen ochVagn 15
Slutsignalen med kallelse till KMJ/Värmlandstågs vårmöteVagn 16



Tågåret 1999 i Kristinehamn

Da

941, som tidigare varit reserv för Da 804 och 887 i Vänerexpressen, ställdes av i början av året, eftersom BK Tåg gått över till Ma-lok i Vänerexpressen. Loket stod på ett sidospår mellan lokstationen och bangården fram till semestern, då det togs in i Tågabs verkstad och klottersanerades samt gjordes i ordning för transport till Falköping. Efter klargöringen ställdes loket ut på stickspåret igen. Da 903 hämtade loket i början av oktober och drog ner det till Falköping. Därmed var det slut på Da-underhållet i Kristinehamn på ett tag, 941 kom ju i december att säljas vidare till Svenska Tågkompaniet.

V5

Det enda Kristinehamnsplacerade loket, 152, användes flitigt under det första halvåret. Orsaken var att flera Z70 togs in för översyn, och eftersom det tidigare reservloket användes som multipellok i växlingen i Kristinehamn fick 152 rycka in som reserv. Under semestern kom 152 till Kristinehamn för översyn, och efter avslutad genomgång gick loket till Kil, där det endast användes ett kort tag. Senare kom loket att ställas upp i Kil för att återigen vara reservlok.

Q-vagnar

Den 24 april ankom Rc6 1343 med ett skrottpåg. Förutom flera bruna B5:or medfördes Qan 986 0015-3, Qao 985 0074-0, S20L 3593, S21L 3515 samt A22 4978. De fem sistnämnda avkopplades i Kristinehamn för att skickas vidare till Nykroppa. De tre personvagnarna drogs iväg den 1 juli, dragna av Tågab Z65 202, medan kranvagnen som dess följevagn, Qan och Qao, drogs till skroten av Tågab Z67 207 i slutet av juli. Qlp 945 4260-7, som länge stått i Kristinehamn i väntan på transport till Åmål och sin nya ägare JÅÅJ,

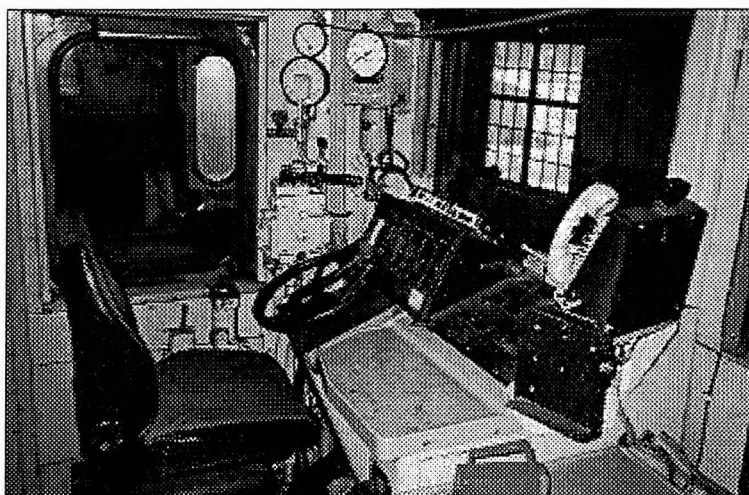


Foto: Markus Blidh

Interiörbild från en av förarhytterna i Da 804

drogs den 5 september till Kil av Tågab Z67 207. Vagnen transporterades vidare till Åmål Ö tillsammans med E2 1122 den 19 december.

Zsh

102 renoverades under vintern 1998/1999 i lokstallet. Den 5 september 1999 transporterades den från Kristinehamn till Kil, och istället togs SDJ Co8d 223 (f.d. SJ B8 4221)

in i lokstallet för renovering. Zsh 102 användes vid flera tillfällen under året till vad den är avsedd för, det vill säga vagnväxling i Kil.

Tb

284 besökte Tågabs verkstad två gånger under året. Första gången var i början av oktober, då den gjorde en snabbvisit för reparation av urspårningsskador. Andra gången var i mitten av november, då loket var här på grund av ett elfel. Den 18 november 1999 kördes loket tillbaka till BV i Norrköping efter avslutad reparation. Även Tb 288 besökte Tågab-verkstaden under hösten, närmare bestämt i slutet av september. Det fortfarande orangemålade loket var här med anledning av översyn.

S17

Den från F33 ombyggda 55216 överlämnades officiellt till SJ under året. Vagnen stod mest uppställd i Kristinehamn, men har gjort sporadiska inhopps vid t.ex. mätvagnskörning i Norge, charterresor m.m. Vagnen borde helt klart vara en kandidat till titeln "Sveriges skitigaste tjänstekupé"!

E10

1748, som spårade ur på gamla NBJ hösten 1998, transporterades till Åmål från bangården i Bofors där det stått uppställt. Transporten mellan Bofors och Kristinehamn skedde med Tågab Z65, och mellan

Kristinehamn och Kil drogs loket av Tågab T43 253. Även sista sträckan, Kil - Åmål, drogs loket av Tågab T43 253.

Ra

Den 15 november amkom Ra 847 Kristinehamn, dragen av TMY 101. Loket har hyrts in av Tågab från BJs i Göteborg för att användas i mätvagnskörning åt Banverket i minst två år. Innan loket sätts i trafik, vilket kommer att ske omkring februari 2000, kommer det att renoveras. Den 10 december skickades loket till TGOJ i Eskilstuna för maskinell renovering, med bland annat boggibyten, motorrenovering, renovering av kontaktorstativ med mera. Loket kommer sedan att målas om hos Tågab, isoleras, få nya förarstolar med mera.

Ma

825 har under året använts i Vänerepressen mellan Karlstad och Göteborg. Underhållet av loket har fortsatt att vara förlagt till Tågakeriets verkstad i Kristinehamn. 825 har under året drabbats av några missöden, bland annat hjullagerhaveri och flera förstörda strömavtagare. Under tiden som 825 har varit ur trafik har bland annat det bruna Ma-loket 874 använts i Vänerepressen.

Z70

I början av året kom Z70 729 återigen till Kristinehamn. Detta används normalt i växlingen i Mariestad, och har varit placerat i Örebro under några år efter att tidigare ha varit placerat i Kristinehamn. Nu är det alltså återigen SJ-verkstaden i Kristinehamn som underhåller loket. Första besöket loket gjorde var bland annat för utbyte av en kompressor. Loket kom sedan åter till Kristinehamn i september för att erhålla översyn. De andra Z70:orna som underhålls i Kristinehamn har också besökt verkstaden vid några

tillfällen för att få översyn. Mot slutet av året användes bara en Z70 i växlingen i Kristinehamn, mot två normalt.

Z43

De två Z43:or som stått avställda i Kristinehamn, 211 och 441 (BV DAL 3134 och 3142), flyttades från sin uppställningsplats på kolbangården till stallcirkeln. Z43 211 (BV DAL 3134) var vandaliserad medan Z43 441 (BV DAL 3142) hade klarat sig något bättre. Så småningom drogs lokomotorerna upp till "kolspåret" i väntan på avhämtning för att köras till skroten. I slutet av oktober försvann så de båda loken från Värmland, troligtvis för alltid. Enligt uppgift är det i Hallstahammar som de skall skäras ner och gå till de sälls bangårdarna.

T43

257 lämnade Kristinehamn den 3 mars 1999 för att dras till BK Tåg i Vetlanda, där den skulle byggas om till "miljödiesel". Enligt uppgift skulle loket ha varit färdigt i september, men hittills har det inte framkommit några uppgifter om att loket skulle ha rullat för egen maskin! Senare under året framkom det i Svenska Järnvägsklubbens diskussionsforum Postvagnen på internet att man hade monterat en 2000 hk Cummins-motor i loket. Banverksloket 234 märktes om till DLL 2222 vid Tågakeriets verkstad, och lämnade sedan Kristinehamn någon gång kring månadsskiftet mars - april för att gå till Kil. Liksom TMY 106 målades T43 253 om i det amerikanska järnvägsbolaget Great Northerns färger i maj månad.

På grund av lokbrist gick loket i trafik under ommålningen, vilket innebar att man kunde få se en grå T43 (det vill säga målade med grundfärg) med grönt på gå i trafik. Så småningom blev loket färdigt och kunde användas i filminspelningarna på bland annat Fryksdalsbanan. Till skillnad från TMY 106 var målningen på T43 253 inte permanent.

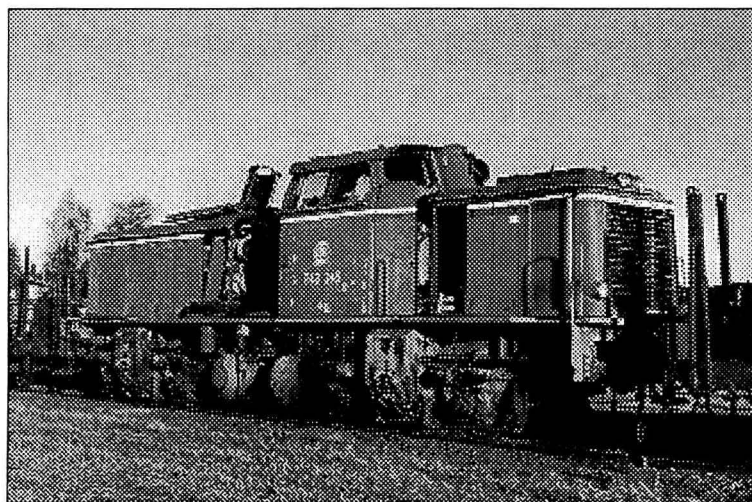


Foto: Markus Blidh

Reservdelsloket SJ T43 245 i Kristinehamn

T43:an hade nämligen fått ett lager vax pålagt under färgen. När man sedan spolar varmvatten under högt tryck är det tänkt att färgen och vaxet skall rinna av. 253 gick i alla fall i den minst sagt ovanliga målningen året ut. Vid månadsskiftet augusti / september lossnade två hjulringar på T43 234 / DLL 2222, och loket ställdes av utanför överliggningen i Kil. Loket hade använts vid

spårbytet på Kil – Segmon, och för att få tillräcklig dragkraft sändes T43 219 till Kil som ersättning. Loket kom till Kristinehamn den 4 september inkopplat i ett godståg vars ankomsttid ungefär överstämde med godståg 6627 till Kristinehamn för vidare befodran Kil. Under tiden som spårbytet har pågått på BJ har flera T43:or figurerat i Kil; 213, 214, 218, 219, 226, 234 och 258. Ett av dessa lok, 214, kom i slutet av september till Kristinehamn för bland annat oljebyte vid Tågakeriets verkstad. Den 9 oktober passerade en transportkörning åt Järnvägsmuseum genom länet. I tåget medfördes bland annat den gulmålade T43 239 / DLL 4099. T43 258 kom även den till Kristinehamn senare under året, närmare bestämt i mitten av november, då den besökte Tågakeriets verkstad för tillsyn. Den avställda T43 234 / DLL 2222 återkom till Kristinehamn i december för reservdelsplockning vid Banverkets verkstad.

TMX

I slutet av juli besöktes Kristinehamn återigen av TMX 1042, tillhörig BSM Järnväg. Orsaken till besöket var att något var fel med batterierna, vilket åtgärdades vid Tågabs verkstad. Tågakeriets egen TMX, 104, har använts sparsamt under året. Stora delar av året har loket varit avställt på grund av problem med elsystemet. Vid årsskiftet stod loket avställt i Kristinehamn med en urplockad huvudgenerator, som befann sig i Åmål för renovering.

Tc

Den gamla Värmlandstrotjänaren Tc 301 (BV DLL

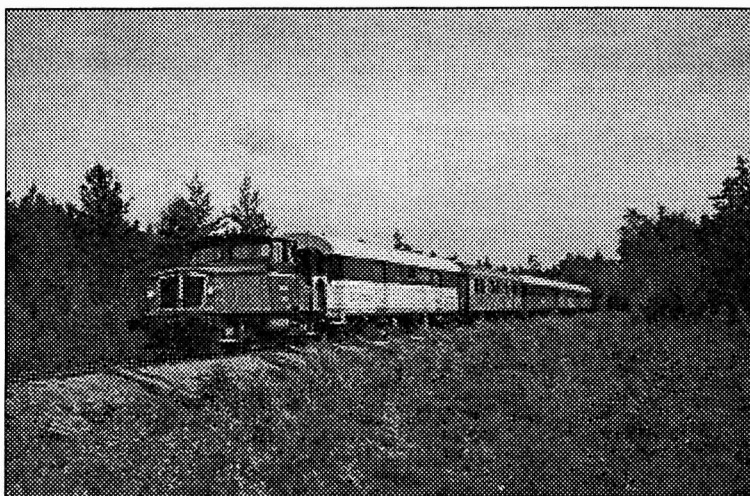


Foto: Markus Blidh

Z65 202 på väg till Nykroppa med personvagnar

båda andra lok som Banverket i Kil disponerar, Tc 307 (BV DLL 3127) och 308 (BV DLL 3128), har tidvis funnits i Kristinehamn som reservlok eller under reparation antingen vid Tågakeriets eller Banverkets verkstad.

Z65

Precis som 1998 var Z65 559, tillhörande Svenska Slipers i Trollhättan, på besök hos Tågakeriet för översyn. Loket kördes upp från Trollhättan den 2 januari och gick åter den 17 januari. Nästa Z65 att besöka Kristinehamn var Z65 521, som används i växlingen vid Scana i Björneborg. 521 var mot slutet av sin tjänstgöringstid hos SJ stationerad i Kristinehamn, så lokstallet i Kristinehamn var knappast någon ny bekantskap. I december togs Tågab Z65 202 in till Tågakeriets verkstad. Orsaken var att loket skulle målas om i Tågabs färgsättning. Loket blev dock inte ommålat före årsskiftet. Den 23 december, några dagar efter att 202 tagits in för ommålning, transporterades Banverkets Z65 529 / DAL 529 från Kil till Kristinehamn för att få översyn hos Tågakeriet.

TMY

I början av året togs Tågab TMY 102 in på verkstaden i Kristinehamn för ombyggnad likt de tidigare ombyggda loken. Ombyggnaden omfattade bland annat nya sidofönster från X9 vid förarplatserna, borttagna dörrar vid förarplatserna, nya frontrutor, nya strålkastare, inbyggnad av mikrovågsugn, kylskåp och kaffebryggare, nya förarstolar, nytt golv och nya

3121), som länge varit stationerad i Kil men som till sist hamnade i Kristinehamn som skrotlok, lämnade till sist sitt "hemlän". Det var den 1 juni som den hämtades i Kristinehamn tillsammans med ett par banarbetsmaskiner. Dragande lok i transporten var ett av Banverkets nya, tyskbyggda, lok, och målet var Östersund. De

väggar mot maskinrummet med bättre ljudisolering samt allmän genomgång och uppfräschning. Efter ombyggnaden sattes loket in i godståget Hallsberg - Mariestad, som fram till sommartidtabellskiftet kördes av Tågab. Den 29 april ankom Tågab TMY 101 Kristinehamn med MY 1108 på släp. Båda loket kom från Köpenhamn, där TMY 101 hade varit på DSBs verkstad för boggiebyte, medan MY 1108 köpts in av Tågab. 1108, som vid ankomsten vad målat i svart och gult och användes som tjänstefordon, kom aldrig i trafik med sina gamla färger och sin gamla märkning. Loket togs omgående in på verkstad för ommålning i Great Northern-färger, för att precis som T43 253 användas vid inspelningarna av filmen "Dancer in the dark". Till skillnad från T43 253 kommer loket, som också så småningom märktes om till TMY 106, att få behålla sin speciella målning. I december togs TMY 101 in på verkstaden för att rostsaneras. Loket hade börjat rosta ganska ordentligt, varför det var läge för en insats.

Y1

Den 11 januari lämnade Y1 1322 Kristinehamn och Tågakeriets verkstad efter att ha fått Ö5. Vagnens destination var Nässjö, eftersom den skulle sättas i trafik på Karlskrona - Emmaboda tillsammans med den redan tidigare genomgångna Y1 1318. Y1 1271, som sedan en tid tillbaka varit i Kristinehamn för motorbyte och reparation av brandskador, kunde lämna Värmland i början av mars och återgå till sin vanliga tjänstgöringsplats, Kinnekullebanan. Senare

samma månad var det dags för en gammal Kristinehamnsbekant att komma hem igen, nämligen Y1 1267, som efter flera års frånvaro med bland annat tjänstgöring på Inlandsbanan kring Östersund, men senast som reservvagn till Hallsbergs Y1:or, återkom till Kristinehamn. Den ställdes omedelbart upp i "trägårn" för en eventuell tjänstgöring som reservvagn. 1279 användes den 27 mars på en för Y1 ovanlig sträcka; föreningen Änghwissan hade nämligen årsmöte i Skoghäll, och för transporten till och från Karlstad stod Y1 1279. I april kom ytterligare en vagn

från Hallsberg till Kristinehamn. Det var 1360, vilken liksom 1267 tidigare använts på Inlandsbanan. 1360 kördes omedelbart ut i "trägårn". Senare stod det klart att Värmlandstrafik hade beslutat sig för att fortsätta köra tåg i åtminstone tre år till, och precis som i dagsläget köra med Y1:or. Det beslutades också att satsa 2,8 miljoner kronor på att fräscha upp Y1:orna. För att klara trafiken under tiden som en vagn var inne för ombyggnad var man tvungen att plocka fram en reservvagn. 1281 var under våren och en bit på sommaren uthyrd till Banverket för prov med det nya kommunikationssystemet SIR. Under provkörningarna var man bland annat så långt norrut som Abisko! Sista gången vagnen var i Banverkets tjänst var en sväng till Stockholm - Uppsala 23-24 juni. 1284, som stod avställd på sandspåret, fick natten mellan 1-2 augusti en ny "färgsättning" av okända personer. Vagnens ena långsida målades ner fullständigt, från kant till kant och från takkant till korgens nederdel. Man hade tänkt att göra i ordning 1284 för att åter få den i trafik redan innan attacken, och efter "bombningen" blev det än mer läge att ta in vagnen på verkstad. Det blev Tågab som tog hem jobbet att rusta upp 1284 till driftsdugligt skick igen. Efter klotter-

sanering, kompletterande målning och Ö5 kunde vagnen sättas i trafik igen i mitten av oktober, och var ett välkommet tillskott till fordonsflottan. I juli var 1306 klar efter att ha fått extra fotsteg monterade under dörrarna. Fotstegen underlättar instigning från plant underlag betydligt. Senare kom fotsteg för montering på samtliga fordon, och monteringen fort-

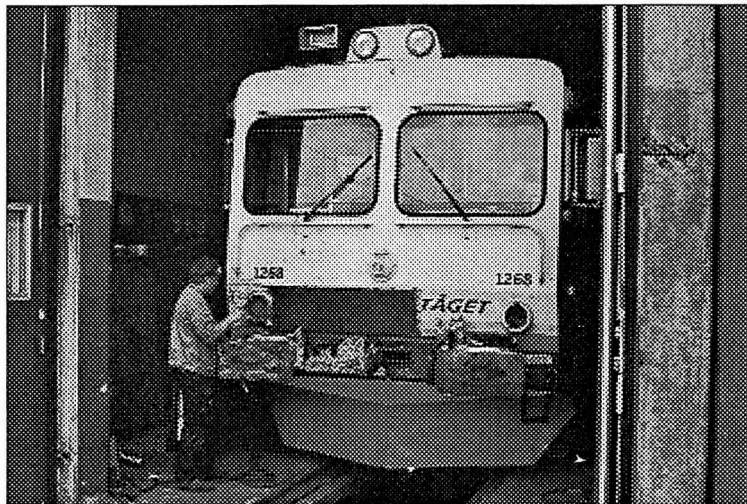


Foto: Markus Blidh

Y1 1268 efter en bilkollision på Kinnekullebanan.

satte under hösten / vintern i mån av tid. Den 26 augusti kom 1324 till Kristinehamn för användning som reservfordon för VTAB Y1. Det blev alltså varken 1267 eller 1360 som fick den tjänsten, varför de fick fortsätta att stå sysslolösa i "trägårn". 1324 gjordes i ordning för trafik och lämnade Kristinehamn lite drygt en månad senare, den 27 september, för att gå ut i de ordinarie VTAB-turerna. Y1 1268 kom i augusti till Kristinehamn för reparation av kollisionsskador som den ådragit sig på Kinnekullebanan. Arbetena utfördes med hjälp av en från Tågakeriet inlånad reparatör, och

1268 kunde lämna verkstaden i september månad. Detta var inte enda gången under året som en SLT-vagn besökte Kristinehamn. Var och en av de fem vagnarna, 1268 - 1272, har besökt Kristinehamn vid minst ett tillfälle var, för bland annat motorbyte, hjulbyte eller hydraulbyte. I oktober satte så äntligen uppfräschningen av VTAB Y1-orna i gång. Första vagn blev 1276. Ombyggnaden bestod bland annat av ombyggda hatthyllor, tvättade säten, tygbeklädnader på väggarna, nya trälister samt belysning vid dörrarna. 1276 sattes i trafik vid månadsskiftet november / december, och som andra vagn togs Y1 1313 in för ombyggnad. Den 10 december var det tänkt att Y1 1267 och 1360 skulle skickats iväg till TGOJ i Tillberga för att återigen sättas i trafik. Av denna anledning växlad vagnarna upp till sandspåret dagen innan, men på kvällen den 9 december avblåstes transporten. Vagnarna skulle ha medföljt en TMY som också hade med sig Ra 847 till Eskilstuna, men nu fick alltså TMY:n och Ra:n åka själva. 1267 och 1360 kvarstod på sandspåret vid årsskiftet.

Andra besök

Banverkets nya diesellok har vid några tillfällen siktats

i Kristinehamn. Den 13 april 1999 passerade DLL 210, och i samband med spårbytet Kil - Segmon har G1205/G1206 passerat med makadamtåg eller annat. Även i samband med hämtningen av Tc 301 / DLL 3121 användes ett av dessa lok. Till Nykroppa har förutom den stora kranvagnen också passerat ett antal vagnar, bland annat B1, S42, F46 / F52, Ibbpls, B12 och så vidare. Som också skrivits under T43-avdelningen passerade ett extratåg för Järnvägs-museum genom länet den 9 oktober. Förutom T43 239 hade man också med sig Dg 188, Co8 2772, och diverse godsvagnar. Tåget drogs av Hg2 787, en gång i tiden beställd av Nordmark-Klarälvens Järnvägar men köpt av SJ före leveransen. Tåget gick via Bergslagsbanan till Kil, och fortsatte efter ett uppehåll till Hallsberg via Kristinehamn.

Markus Blidh

Tågåret i Kristinehamn 1999

*finns även publicerad på hemsidan!
knappa in adressen och klicka på
"Tågåret 1999 i Kristinehamn".*

Fordon i Kristinehamn 1 januari 1999

SJ: Z70 706, 721, 722, 728, Y1 1276, 1277, 1279 - 1281, 1295, 1306, 1313, 1316, 1326, V5 152 och Z 73

Tågab: T43 253, TMY 101 - 103, 105, TMX 104, Z1 201, Ma 825, Z67 207, Z65 202 - 206, 208

Avställda: T43 220, 230, 233, 237, 238, 245, 257, MY 1118, Y1 1278, 1284, Z65 490, 543, 572, Da 941, Z43 211, 441 och Tc 301

Fordon i Kristinehamn 1 januari 2000

SJ: Z70 706, 721, 722, 728, 729, Y1 1276, 1277, 1279 - 1281, 1284, 1295, 1306, 1313, 1316, 1324, 1326, V5 152 och Z 73

Tågab: T43 253, TMY 101 - 103, 105, 106, TMX 104, Z1 201, Ma 825, Ra 847, Z67 207, Z65 202 - 206, 208

Avställda: T43 220, 230, 233, 234, 237, 238, 245, MY 1118, Y1 1267, 1278, 1360, Z65 490, 543, och 572

Värmlandstågs julbords

Den 11 december 1999 var det dags för Värmlandstågs årliga julbordsresa. För min egen del började resan på fredagen innan, med 17.11-tåget från Kristinehamn. Vid ankomsten till Kil hade det blivit betydligt kallare än hemma, så det var ganska halt på perrongen.

Förberedelsearbeten

Inne i vissa delar av tåget var det dock varmt och skönt, så barvagnen intogs omgående av Martin Forsaeus och undertecknad. Lite senare anlände Dan Carlsson som tillsammans med Martin Forsaeus fyllde på vatten i vagnarna ute i kylan. Undertecknad kunde i egenskap av datachef börja med tillverkningen av biljetterna till morgondagens resa med hjälp av Dan Carlssons dator inne i värmen på vagnexpeditionen.

Så småningom anslöt även Göran Sohlberg till sällskapet och till sist var det dags att gå till sängs för oss som skulle sova över i tåget, det vill säga Martin Forsaeus, Göran Sohlberg och undertecknad. I postvagnens sovavdelning var det ordentligt kallt, och trots en inställd aerotemper var det inte värst varmt och gött därinne. Det gick i alla fall att sova ändå, och på lördagsmorgonen kunde vi vakna upp till solsken och strålande väder med lite snö!

Tåget växladades upp till spår 5 varifrån vi avgick med Rc2 1083 främst i tåget cirka 10.15 i riktning Ludvika.



Foto: Markus Blidh

Tåget står klart för avgång med Rc2 1083 i spetsen på spår 5 i Kil.

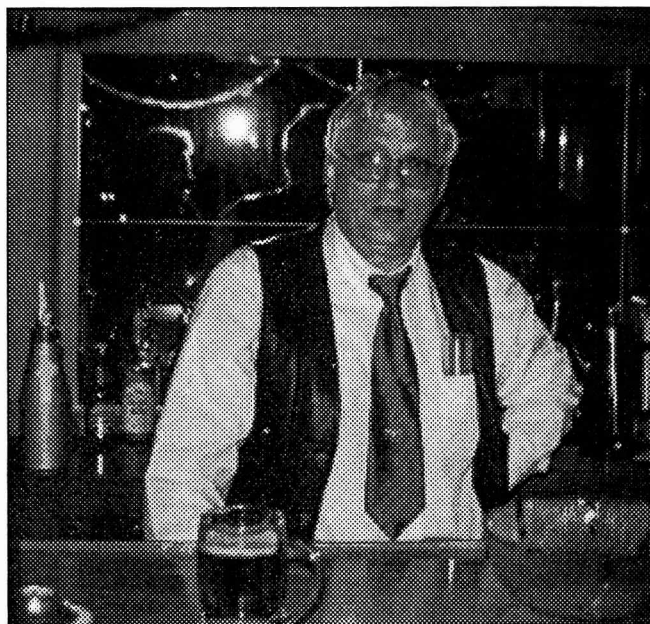


Foto: Markus Blidh

Barchef Göran Sohlberg poserar glatt

Per Krogh och jag sålde och delade ut biljetter till passagerarna under tiden som tåget drog fram igenom ett vackert vinterlandskap med mycket skog. I Hällefors gjorde tåget ett extra uppehåll för en påstigande, och efter detta fortsatte vi mot Ludvika. Så småningom kom vi fram till stationen, där ett drygt tims långt uppehåll gjordes. Ryktet säger att det ska ha pågått någon form av julmarknad inne i Ludvika, men tågmupp som jag är lämnade jag naturligtvis aldrig stationsområdet utan höll mig som mest 20 meter från spåren.

Julbordet ställs i ordning

Inne i restaurangvagnen pågick en febril aktivitet med att förbereda inför julbordet, och när vi lämnade Ludvika strax före 15.00 på eftermiddagen hade läckerheterna börjat dukas fram inne i köket. Några kilowattimmar senare kunde vi rulla in på Bredsjös personbangård där tåget gjorde ett uppehåll. Serveringen inleddes i restaurangvagnen och marschaller ställdes ut på lastkajskanten. Från utsidan såg det väldigt trevligt ut när det började mörkna med tända "myslampor" i restaurangvagnen och folk som satt och åt god mat. Stationshuset i Bredsjö såg inte så

resa till Ludvika 1999

fint ut nuförtiden, inne i väntsalen höll man på och byggde timmerhus. Hur man får ut dem ur väntsalen är en bra fråga, men ett sätt är ju att montera ner dem igen.

Till sist drog vi vidare på vår väg mot Kil, men maten fortsatte att åka ner; köttbullar, skinkor, lax, korv, Janssons frestelse med mera hittade alla vägen ner i min mage. Avslutningsvis blev det helt traditionsenligt ris à la Malta. Perfekt! Även på nerresan gjorde vi ett stopp i Hällefors så den extra påstigande på uppvägen skulle få en möjlighet att också stiga av på samma plats.

Framme i Kil

Vid ankomsten till Kil stod vi ett tag på tågspår under tiden som tjänstgörande tågklarerare (?) var inne och fick sig en bit mat. Efter en stund fick vi gå ner på spår 1 och tåget ställdes återigen upp strax intill magasinet. Allt eftersom började den tappra skaran i baren tunnas ut, och till sist var vi endast ett fåtal kvar. Så småningom svek även jag, och tillsammans med Martin Andersson och två personer från SJ-verkstaden i Kristinehamn lämnades Kil ganska sent på lördagskvällen med vårt eget tågs värste fiende; bilen.

Till sist vill jag rikta ett stort tack till alla inblandade

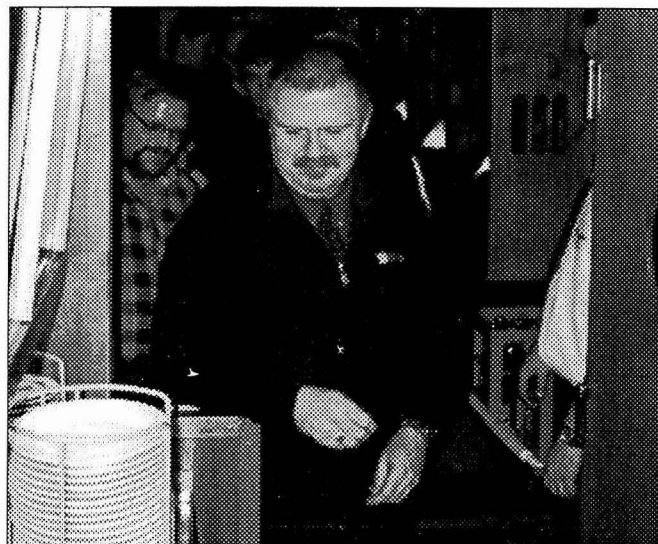


Foto: Markus Blidh

Vår förare, Uno Hilmersson, på väg att ta för sig av julbordet i restaurangvagnen

i resan som såg till att det blev så bra som det blev, och då speciellt till kökspersonalen i form av familjen Carlsson som såg till att alla blev mätta och belåtna. Tack!

Markus Blidh



Foto: Markus Blidh

Alla låter sig väl smaka. Lägg märke till redaktören själv i högerkanten bakom Bo-Willy Haglund

Bildbevisen för er som inte var med, inte såg eller inte minns ...

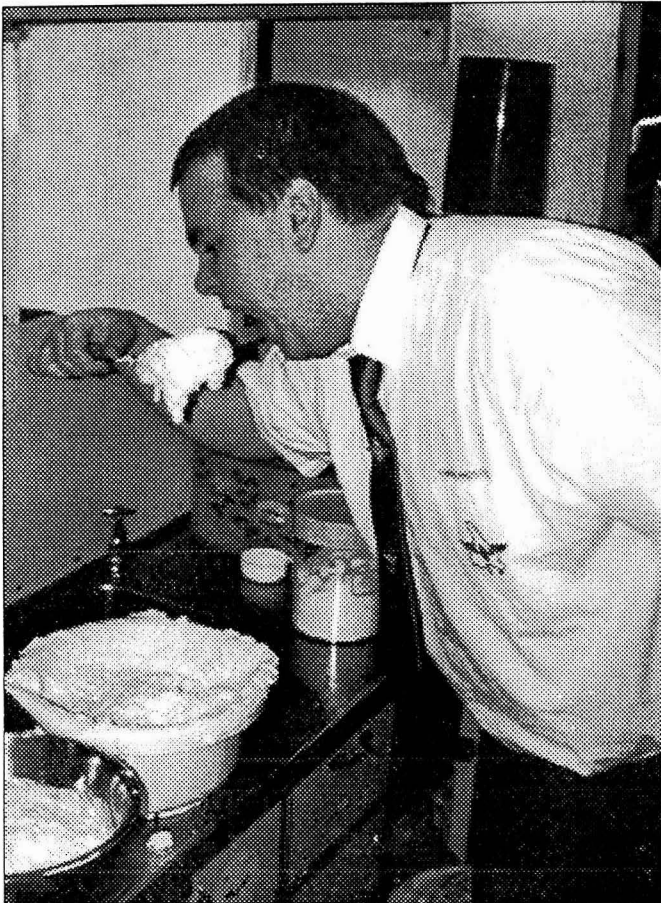


Foto: Markus Blihd

Dan Carlsson passar på att tjuvsmaka aningens lite av Ris a la maltan i köket.



Foto: Markus Blihd

Fredrik Bergman vill stiga på i Bredsjö. Observera dock att bilden är arrangerad!

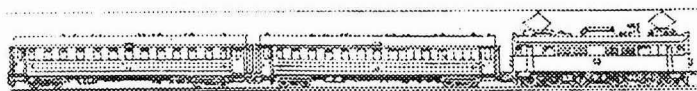


Foto: Markus Blihd
I barvagnen var det som vanligt på julbordsresorna drag. Här ses tre herrar diskutera.



Efter att vår bartender Göran Sohlberg lämnat barvagnen tog dessa två suspekta personer över. Martin Andersson och Markus Blihd ses här med alkoholhaltiga drycker i nävarna.



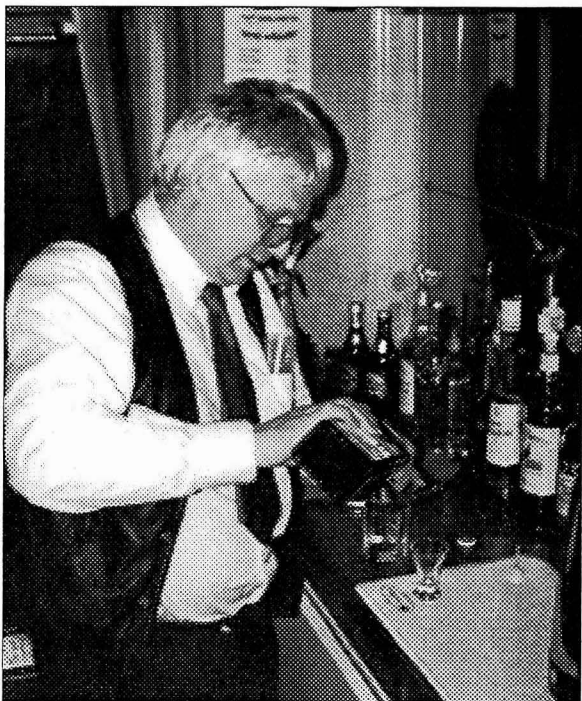


Foto: Markus Blidh

Vår ständige bartender, Göran Sohlberg, ser ut att trivas som fisken i vattnet bakom bardisken.

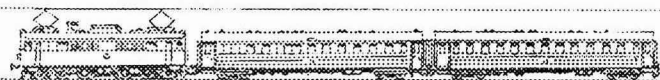
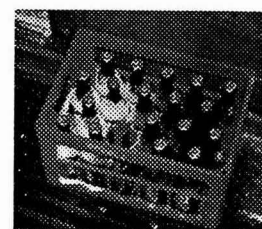


Foto: Markus Blidh

Framåt nattkröken blir det samling i barvagnen. Den skarpögde lägger märke till både den gamle och den nya redaktören i bildens högerkant.



Markus Blidh i RCo1 3083. För många öl? Nejdå, tvärtemot vad man kanske kan tro så är bilden faktiskt arrangerad.



Foto: Markus Blidh

En av de som ordnat till julbordet var Dan Carlsson, som här ses i färd med att ta del av allt vad det hade att erbjuda.



Foto: Markus Blidh
Två av de speciellt inbjudna gästerna var dessa två herrar, Göran Larsson och Göran Rang,

från SJ i Kristinehamn, som här fångades på bild i restaurangvagnen under måltiden.



Resor, utbildning och vad som ska hända ...

Rapport från reseavdelningen

Sovvagnen har varit uthyrd till Nässjö Järnvägs-museum för resa Nässjö-Gällivare-Nässjö 3-6 februari.

Det börjar åter att röra på sig vad gäller efterfrågan på resor. Vi har bland annat fått förfrågan på ångtåg från Karlstad universitet till Rottneros den 3 maj. Järnvägssällskapet Åmål - Årjäng vill hyra sovvagnen till Åmål 7-9 juli. Svenska Järnvägsklubben har begärt offert på resa Hallsberg-Torsby-Hallsberg någon gång i höst. Ångbåtsföreningen "Freja" är intresserade av att veta hur mycket vi kan/vill köra i samarbete med dem i år. Tågakeriet i Bergslagen har intresserat sig av att hyra våra två tredjeklassvagnar Co8d till Sundsvall i april.

Som ni ser så ser det ju riktigt trevligt ut. Dock så är det mesta förfrågningar än så länge men någon eller några arrangemang ska vi väl genomföra. Det lär också dyka upp fler möjligheter framöver. Var så lugn.

Vi ser fram emot en ny resesäsong med stora inkomster åt föreningen!

Fredrik Bergman

Utbildning (VTB)

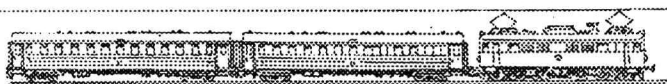
Den utbildningsplan som jag håller på att ta fram för de medlemmar som önskar vara med på resor och övriga arrangemang i VTB, håller på att bli färdig. Den är uppdelad i två avdelningar; en eldel och en bangårdsdel.

Eldelen handlar om vad som finns i tråden ovanför vårt huvud, det vill säga kontaktledningen. Man bör, eller rättare sagt man skall, veta att kontaktledningen utgör en fara om den exempelvis faller ned. När det gäller bangårdsdelen, så handlar den om hur man skall gå på en bangård till och från tåget. Vi kommer även att få information om Sjö och dess betydelse samt informera om hur vi skall vara klädda. Efter denna genomgång som varar i sex lektioner á 45 minuter kommer det ett litet prov för att se om ni har förstått betydelsen. När detta är gjort gör vi ett studiebesök på en bangård, exempelvis Kil eller Ervalla. Efter att ha gått denna kurs är ni berättigade att gå över en bangård till vagnarna i samband med ett VTB arrangemang.

Vi beräknar att dra igång kurs i april (Kil och Nora) om allt stämmer. Just nu finns utbildningsplanen som sedan skall sändas till Järnvägsinspektionen i Borlänge för granskning och ett godkännande.

Ni som är intresserade av att delta i en kurs kontakta utbildningsansvarige i resp förening för mer information. (OBS alla som skall delta i VTB arrangemang måste gå kurs).

Göran Sohlberg



Kalendern

Lör 18/3 JHRF årsmöte i Alingsås

Lör 25/3 KMJ vårmöte kl 15.00 i SGGJ C4 utanför Kils lokstall

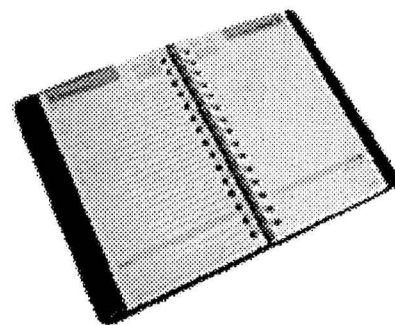
Lör 25/3 Trivselkväll hos Jan Olsson i Karlstad. Obligatorisk föranmälan.

Lör 15/4 SJK-möte i form av utfärd i bil/minibuss längs Nordvästra stambanan. Obligatorisk föranmälan till Per Krogh senast tor 13/4.

Lör 15/4 Spontan trivsel någonstans i västra eller centrala Värmland

Sön 16/4 Storkörning på modelljärnvägen 13.00

1:a-majhelgen KMJ vårresa sannolikt till Polen 4-5 dagar. Arrangör Martin Forsaeus, 0550 - 411 453.



Nytt från maskinavdelningen

Lok

Projekt Du2 349

Loket är nu helt ihopmonterat och togs ut ur lokstallet i Kil den 12 december förra året. Loket ställdes upp vid SJ:s överliggning där arbetet med översyn 4 fortsatt och olika funktionsprov gjorts.

Vi har kommit så långt att vi provkört loket fram och tillbaks en liten bit. Det stora problemet just nu är en krånglande axeltätning på cirkulationspumpen för transformatorolja. Den gick sönder vid provkörningen och en ny ska nu skaffas.

Därefter skall de sista funktionsproven i Ö4-programmet utföras och sedan ska loket provköras på linjen. Sedan in i stall igen för lite småfix. Bland annat ska alla låsen på ytterdörrarna justeras och så även låsen på de två dörrarna till maskinrummet. Det återstår ett fönster att skrapa, slipa och lacka. Strömavtagare, strömskenor och tak ska målas. Sen ska vi förhoppningsvis kunna använda den framöver om inga oförutsedda incidenter inträffar. Håll tummarna folk!

Fredrik Bergman

SWB A 95

Förberedelser för montering av nya skyltar på tendern pågår. Luftcylindern för tenderbromsen är demonterad för service.

Kolboxen skall få nya plankor och eventuellt höjas något i bakre delen. Styrventilen till tenderbromsen har renoverats och satts upp igen.

Jan Olsson

SJ Z6 352

Bland annat motorvärmaren renoverad inkl termostaten. Glappande motvikt nedtagen och lämnad till verkstad för åtgärd.

Jan Olsson

Vagnar

SDJ Co8 35

Under tiden 1999-09-05 – 2000-01-09 har Co8d 223 funnits i Kristinehamns lokstall för att renoveras. Numera heter vagnen SDJ Co8 35, vilket var vagnens första identitet.

Mycket har skett med vagnen under de fyra månader den har stått i Kristinehamn. Hela taket setts över och målats med samma sorts silverfärg som sedan en tillbaka pryder taket på Co14 2864.

Korgen har också slipats och målats om, men tyvärr höll den rödbruna färgen inte måttet, utan vagnen ser redan ”färdigblekt” ut. Samtliga fönsterramar har skrapats och oljats, så vagnen ser numera riktigt fin ut.

Av de arbeten som inte syns så mycket utvändigt kan nämnas renovering av bromscylindern, byte till renoverade buffertar, nya bromsslangar och -kranar, justering av glapp i axelväxeln och reparation av elvärmen. 35:an är alltså numera i god kondition!

Markus Blidh

BJ F5 323

Efter att Co8 35 dragits till Kil av Z65 529 togs istället BJ F5 323 (före detta Qlg 945 1817-5, f.d. SJ F5 55051) in i stallet i Kristinehamn. En diger arbetslista har ordnats, så om alla punkter på den åtgärdas kommer F5:an bli i toppskick! Till att börja med kommer korgen att göras plätren och därefter lagas och målas. Buffertarna kommer att renoveras, bromsslangar och -kranar ska bytas och nytt trägolv ska läggas in på plattformarna och fotstegen. Dessutom ska bromsen byggas om skjutdörrarna måste åtgärdas.

Tjänstekupén ska byggas upp från början och den genomruttna väggen ska fixas på ett ställe. När allt detta är klart återstår att göra lagerrevision på vagnen för att den ska kunna användas vid körningar. Vagnen hade varit utmärkt vid till exempel Scoutkörningarna då den ju ”sväljer” en hel del ryggsäckar!

Markus Blidh



Protokollutdrag från styrelsemötet den 12 januari

§ 5. Ekonomi

I kassan finns f.n. 81 kkr.

Dessa fördelades på följande sätt:

Ångloksfond 27 kkr.

Elloksfond 10 kkr

Kassa 44 kkr

Väntad inkomst:

Uthyrning av B8 till skattemyndigheten 1 kkr

Fordran på TÅGAB 5,5 kkr.

Väntade utgifter:

Hyra av Rc-lok för julbordsresa 5 kkr

Div utlägg 3,5 kkr

Försäkringen kostade bara 2,5 kr mot väntat 5 kkr.

§ 8. Spår / Byggnader / Försäkringar

Diskussion om försäkringen utgående från JHRF informationsblad. Vi har trafikförsäkring för 1.a halvåret 2000. Förfrågan på kaskoförsäkring lämnad till Länsförsäkringar, men svar har ej inkommit.

§ 9. Trafiksäkerhet

Göran Sohlberg förbereder kursen "Vistas i spår".

§ 10. VTB-frågor

Ett avtal för ansvar vid skadegörelse på in- eller utlånad materiel bör tas fram. Göran Baeckström fått förfrågan om utformning av ett dylikt avtal.

Per Krogh senaste förslag avseende fordonssamarbete föredrogs för styrelsen och avses skickas till JÅÅJ och NBVJ.

VTB håller årsmöte i Svanskog 2000-02-19.

§ 11. Resor

Utlåning av Bo5b 3294 + RCo1 3083 till Tågab 991221 gick bra.

Co14 2864 utlånad till NJ för användning i tåg till Jokkmokks marknad 000220. Inkomst ca 1 kkr.

Offert skall lämnas på körning åt SJK Resor hösten 2000. Resväg Hallsberg - Kil - Torsby - Kil - Hallsberg. På Fryksdalsbanan blir dragkraften A 95, på sträckan Hallsberg - Kil ej ännu bestämt. Totalpriset

för resan med inhyrd TMY på sträckan Hallsberg - Kil blir 1 kkr, med Du2 349 som dragare blir priset 1 kkr. Dessa priser kom att diskuteras av mötet.

Solörbanan: Anbud på 1 kkr för resan lämnat till NJK. Inget svar ännu. Martin Forsaeus ordnat profilritningar på vagnarna, inga ritningar på A 95 framtagna ännu! Underlag samlas av Per Krogh för översändande till NJK. Tidpunkt slutet av juli början av augusti.

Diskussion om ev utlåning av lok + vagnar till fam. Blihd för 50 årsfirande. Du2 349 + DFo6 2923 + RCo1 3083 + Ao 102.

§ 13. Modelljärnvägen

Schema för passning av lokalen under våren har upprättats. Ansvariga blir Mikael Lundström, Jan Olsson, Per Krogh och Anders H. Anders H har tilldelats nycklar till lokalen. Det i Stockholm inköpta dieselloket måste returneras för reparation. Drivningen i olag.

§ 14. Medlemsarrangemang

Jan O trivselkväll flyttas eftersom den sammanfaller med JHRF årsmöte.

Kalender för våren 2000:

KMJ Vårnöte i Kil	000325 Kl. 1500
KMJ trivselkväll	000325 JO
SJK + spontan trivselkväll	000415 PK / ??
Storkörning	000416
KMJ Vårresa	0005?? MF

KMJ vårresa planeras gå till Polen med besök vid smalspår i Pommern samt en sväng söderut mot Karpaterna. 1:a majhelgen och några dagar efteråt åtgår för deltagande.

§ 17. Övriga beslut

KMJ Vårnöte hålls i Kil 2000-03-25 kl 1500 i SGGJ C4 11. Innan dess måste den städas ur!

§ 19. Nästa möte

Hålls i KMJ lokalen onsdagen 00-02-16 kl 18.00.

Dataavdelningen informerar

I mitten av januari 2000 kom hemsidan över 4000 besökare! Det sista skuttet över 4000 togs efter att "Tågåret i Kristinehamn 1999" lagts ut och en "annons" planterats ut i postvagnen på <http://www.sjk.se>

När detta skrivs, 2000-01-28, är en ny layout under utveckling som förhoppningsvis blir bättre än den gamla. Eftersom månadskiftet närmar sig börjar det också snart bli dags för en ny "månadens bild". I dagsläget är det inte klart vilken bild det blir, men den som besöker vår hemsida får se!

Markus Blidh

Ra 847 åter i trafik

Under avdelningen "museifordon i drift" kan vi rapportera att Ra 847, sedan 1989 tillhörig Bergslagens Jernvägssällskap i Göteborg, åter är i drift som trafikfordon. Det är Tågakeriet i Kristinehamn som har hyrt in loket för att kуска runt Sverige med Banverkets mätvagn.

Efter en omfattande revision vid Tågabs verkstad i Kristinehamn och TGOJs verkstad i Eskilstuna är loket numera i fint skick. Loket har även målats om i Kristinehamn, så det är en fröjd för ögat!

Markus Blidh

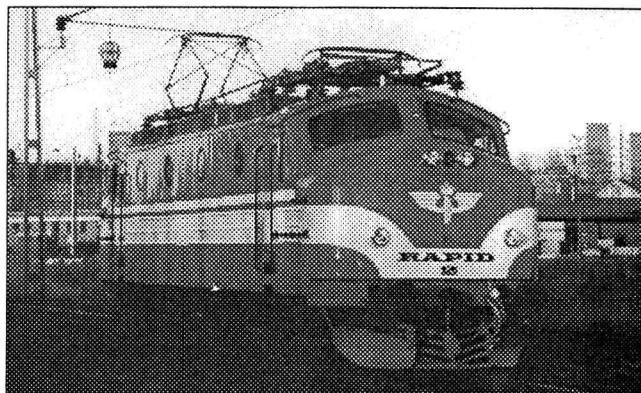


Foto: Markus Blidh

Ra 847 i Kristinehamn den 8 februari 2000.

Ny norska snabbtåget "Signatur" i Kil

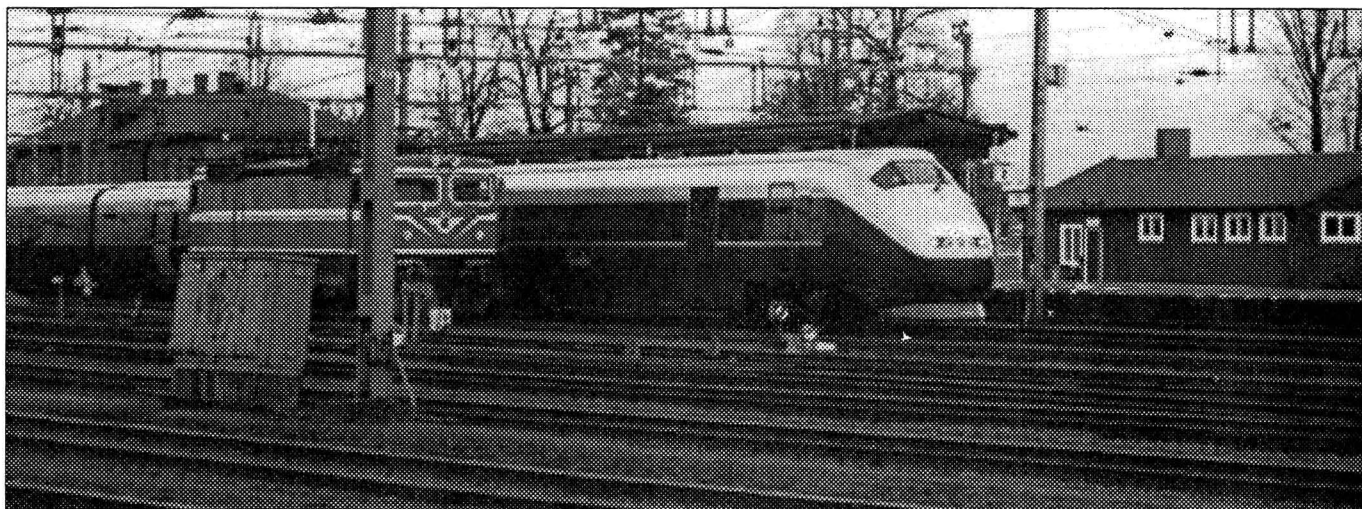


Foto: Markus Blidh

Signatur 1 + 5 i Kil den 13 februari 2000.

Den 13 februari 2000 passerade två av NSBs nya snabbtåg, Signatur, genom Kil. Denna gång var det tågsätt nummer 1 och 5 som efter ett kort uppehåll utanför tågexpeditionen fortsatte mot grannlandet i väster. De nya tågsätten ser ganska häftiga ut, och åtminstone undertecknad (det vill säga jag som har satt min signatur under detta bidrag) tycker att de var förvånansvärt tysta.

Markus Blidh

Nästa manusstopp 15 maj 2000!

KALLELSE

Härmed inbjudes ni till

Karlstads Modelljärnvägsklubbs ordinarie Vårmöte:

Tid: lördagen den 25 mars kl 15.00

Plats: SGGJ C4 nr 11

(Detta kryptiska namn är den återtagna gamla benämningen
på vår personalvagn invid lokstallet i Kil)

Dagordning:

1. Val av två justeringsmän
 2. Upprättande av röstlängd
 3. Fråga om mötet blivit behörigen utlyst
 4. Val av ordförande för mötet
 5. Val av sekreterare för mötet
 6. Fastställande av dagordning
 7. Föredragning av verksamhetsberättelse
 8. Föredragning av balans- och resultaträkning
 9. Föredragning av revisionsberättelse
 10. Fråga om fastställande av balansräkning
 11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
 12. Fyllnadsval till styrelsen (vid behov)
 22. Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet
 23. Medlemsmotioner
 24. Övriga frågor
- (Överhoppade punkter ingår i Höstmötet)

Kaffe serveras

(kanske inte helt kommer att hålla JÅÅJ klass men ändå...)

Tillfälle finns att diskutera allmänna frågor inom föreningen
samt att beskåda status på våra pågående arbeten.

Kom gärna några timmar tidigare och deltag!

KMJ/Värmlandståg 00-02-27

Per Krogh