

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 23

Nummer 60 (4-2000)

december 2000



Foto: David Sohlberg

I Ämål har sedan några år tillbaka mängder av slopade Os-, Oms-, och Hbis-vagnar stått avställda. Efter en stor skrotningsraid i november 2000 återstår "bara" ett 30-tal täckta godsvagnar av typen Hbis. Vagnarna är levererade till SJ 1976 - 1978 men de är redan slopade för skrotning!



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD-MALMÖ JÄRNVÄG

TIMMERTÅGET

Timmertåget
Karlstads M

Utgivare

erar om verksamheten inom
vägsklubb och Värmlandståg.

Redaktör:

lsen för KMJ / Värmlandståg

d Sohlberg

Redaktion

d Sohlberg, 070 - 452 63 17
us Blidh, 0550 - 825 06

Adress

ertåget
avid Sohlberg
rlånggatan 23 D
0 ÅMÅL

E-post

.sohlberg@mail.bip.net
us.blidh@ebox.tninet.se

landståg / KMJ
regatan 6
2 KIL
6 97 08-7

Bidrag

aktionen tar helst emot data- eller
knskrivna bidrag.

Bildbidrag

ska med en lapp där du anger var och
bilden är tagen. Ange också vem/
a/vad som är med på bilden.

aktionen tar helst emot "vanliga
pkort".

Tänk på!
redaktionen

rag till nästa nummer skall vara
anda i god tid innan manusstopp.

Redaktionens ruta

Nummer 60 av Timmertåget är, med viss
försening, klart!

Eftersom förseningen kom att sträcka sig över
den helg då KMJ / Värmlandstågs årliga
julbordsresa skulle äga rum, finns även ett kort
julbordsresereportage med! Stort tack till
Markus, som klarade av att skriva för
Timmertåget mitt i en pågående militär-
tjänstgöring!

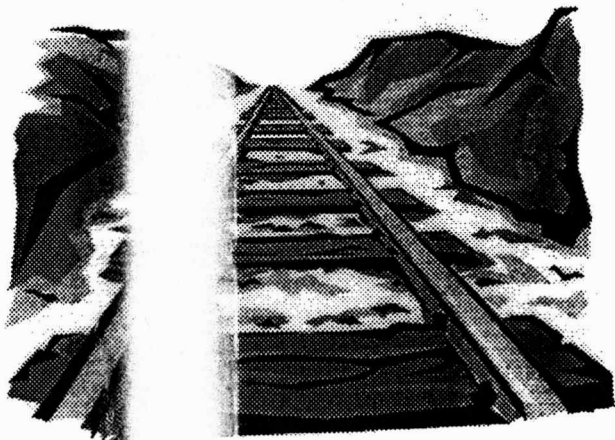
Läs också Jan Olssons resereportage från
KMJs polenresa våren 2000. Texten kanske
känns något inaktuell nu, men vi tyckte ändå det
var värt att publicera hela historien för er som
inte riktigt minns eller er som inte var med.

Nåja, håll till godo!

David och Markus

Innehåll

Vårresan till Polen	Vagn 3
Nytt och hänt inom utbildning	Vagn 8
Julbordsresan 2000	Vagn 10
Kalendern	Vagn 12
Maskinavdelningen	Vagn 13
Vagnar	Vagn 13
Reseavdelningen	Vagn 14
Sensommarens resor	Vagn 15
Slutsignalen	Vagn 16



KMJs vårresa till Polen

Vårresan år 2000 planerades rätt tidigt att gå till Polen. Som arrangör utsågs den polenkunnige Martin Forsaeus, och efter viss eftertanke kom ett program för tiden 26 april – 2 maj. Resan innefattade två nätter på tåg och två på hotell. Deltagarna fick en resplan som inte redovisas här men som kom att följas rätt väl.

Deltagare blev Martin Forsaeus, Nils-Erik Prånge (Nisse), Per Krogh, Jan Olsson (Janne), Mikael Lundström (Micke) och Lars Nilsson.

Martin och Nisse startade i förväg och anslöt till sällskapet i Stargard, Per kom från Piteå med flyg, Lars från Karlstad med bil och buss, Janne från Sorsele med tåg och den ende som följde den ursprungliga planen var Micke som kom med tåg från Karlstad. Hela sällskapet var således först samlat i Stargard, på perrongen. Den fortsatta skildringen sker ur Jannes synvinkel, andra såg/upplevde annat men det får de själva berätta om!

Alltså, Janne kom norrifrån med direkt resa Sorsele – Östersund (buss) – Stockholm – Malmö – Ystad (Nattåg + X2000 + Pågatåg). Den resan gick bra med snabbt byte i Stockholm (05.50 – 06.18). I Malmö mötte våren! Eftermiddagen i Malmö tillbringades med promenader bland annat till Malmö V som väl snart skattar åt förgängelsen! Vidare inköptes en polsk parlör.

Oklanderlig anslutning

På kvällen kom Micke med tåg från Karlstad och tillsammans åkte vi till Ystad. Per anslöt på Skurup station, hans anslutning från Sturup fungerade oklanderligt! I Ystad dök så Lars upp och tillsammans gick vi bort till polenterminalen för att checka in på färjan till Swinoujscie. Det gick bra, var där i god tid. Väl ombord sökte vi upp hytten, besökte taxfree och åt sedan en enklare kvällsmat i kafeterian. Vi avseglade närmare kl 23.00,

men kom ändå fram till Polen i tid. På kvällen kom Lars på att det blivit missförstånd avseende eurodomobiljetten i Polen för hans del. Vilt ringande till Martins mobil, men inget svar (fel nummer användes av den som ringde)

27 april

Efter en lugn natt ankom vi till Polen på morgonen. Janne och Micke var tidigt uppe och hann med frukost i matsalen innan vi jagades av färjan vid 7-tiden. Det interna PA systemet började redan 06.30 med anmaningar om frukost och avstigning senast 07.00, vissa av oss valde dock att sova mest möjligt och ta en snabbfrukost innan avstigningen. Inne på terminalen uppsöktes PKP biljettkassa, och ett åtta-dagars "PolPass" införskaffades för ett humant pris. Sen inväntades dagen första PKP tåg på perrongen trots en envis polack som tyckte att vi skulle vänta i kafeterian i stället. Solen lyste, men det var ännu ingen sommar värme, den kom lite senare!

Härlig sommarvärme

Resans första PKP tåg hade sammansättningen EU07-312 + 5 B + R + 4 A. (I fortsättningen blir det snålt med noterade tågsammansättningar). Resan gick lika sakta som sist (1996). Vi kunde glädja oss åt blommande rapsfält och fruktträd. Lars och Micke besökte R-vagnen och återkom nöjda. I Szczecin gick vi av tåget, men som det visade sig stannade tåget även i Stargard, så vi klämde oss ombord igen. Här mötte för övrigt sommarvärmerna på allvar. Kort etapp ner till Stargard där vi inväntade Martin och Nisse. Vi höll oss på stationen och kunde se ett par tomma koltåg passera samt ett bulkvagnståg draget av ett ET22 lok. Per som hade haft en dålig natt och var inte i slag vilade ut på en perrongbänk! Martin och Nisse kom med ett tåg från Poznan, de hade varit i Wolsztyn och

åkt ångloksdraget godståg tidigt på morgonen! De möttes av tre pigga och en "opigg" resenär. Eftersom de flesta var hungriga letade vi upp en pizzeria och åt en sen lunch. På eftermiddagen begav vi oss till Stargard Wask där vi inväntade eftermiddagståget till Dobra Nowogardzkie. Det stod framme på stationen, diesellok + B + G. Vi hade gott om tid till att studera stationen och även till att vila i gräset under några träd. Det visade sig att tåget stannade i Dobra Nowogardzkie. För att komma tillbaka till Stargard i tid för nattåget till Krakow lyckades Martin ordna med biltransport från Dobra Nowogardzkie till Chociwel.

Dags för avgång

Tiden närmades sig avgång och ett antal resenärer kom efterhand och bordade tåget. Så rullade vi iväg. Det gick inte fort men slängde och hoppade rätt avsevärt tidvis. De 44 kilometrarna till Dobra Nowogardzkie tog en timme och 16 minuter enligt tidtabellen. Efter ett antal uppehåll på diverse småstationer kom vi fram till Dobra Nowogardzkie. Loket växlade bort till stallet och sen sänkte sig lugnet över stationen. Martin, Jan och Nisse tog en promenad längs banan bortöver. Spåret låg kvar men var rätt så övervuxet med gräs och annat. Dock kunde man nog åka på det. Det lär ha använts rätt länge för transporter till verkstaden i Resko. På återvägen till stationen kunde konstateras att samhället nog var större än vi trodde. Enkel förtäring inköptes i en liten butik som var öppen. Stora sedlar, det vill säga 20 Zł och mer, gav växelproblem! Därefter inväntades bilarna sittande i en sommarvagn. De kom ungefär som avtalat, körda av lokföraren och biträdet. Vi rullade raskt ner till Chociwel längs tämligen hyfsade vägar. Vi betalade och efter allmän handskakning skildes vi från de trevliga järnvägarna. Tåget tillbaka till Stargard bestod av ett elmotorvagnssätt. Tog sen en promenad mot centrum genom en fin stadsport. Middag intogs därefter på en kinakrog, gott men kanske inte polskt. Sedan gick vi tillbaka till

stationen för att äntra nattåget 22.40 till Krakow. Rymliga kupéer men inte särskilt snygga toaletter!

28 april

Ankom till Krakow 08.53. Innan dess åkte vi genom fin natur och såg en hel del spår och bangårdar. Vi hade lite tid på oss innan zakopanetåget skulle gå, så det blev en promenad till den intilliggande gamla staden. Torget mycket fint med väl restaurerade byggnader. Eftersom det redan var ganska varmt tog vi en öl på en torgservering. Dyrt, hela 5,40 Zł. Sen tillbaka till stationen för att invänta tåget. Det var lite sent och det dröjde innan besked lämnades. Så kom det och vi bordade det snabbt och intog en kupé. Vi hade bokade platser, bland annat fönsterplatserna, men de som satt där fattade inte/ville inte fatta att vi hade reserverat dem. Nåja, ingen idé att bråka. Fin utfart från Krakow, redan i Krakow Plasow bytte vi färdriktning. Sen blev det en fin resa inåt bergen på ett slingrande enkelspår.

Ändrade planer

Under resan kom Martin på att vi nog inte skulle hinna till Zakopane som planerat. Det hade gått, men medfört sen ankomst till Nowy Sacz, och mörkerresa på tvärbanan från Chabowka. Vi hoppade således av i Chabowka och nyttjade tiden till att besöka järnvägmuseet där. Ja, inte Micke som istället tog taxi till ett bra matställe och åt sen lunch. Samlingarna var fina med ett stort antal ånglok, några i körbart skick. Det kol som fanns på tendern till en Ol 49 var dock inte av bästa kvalitet, "norakol" tyckte Jan. En stor Pt 47 var klart imponerande och skulle ha setts i trafik!! Sen tillbaka till stationen med uppehåll för diverse inköp på en affär nära stationen.

Tåget till Nowy Sacz bestod av en diesel typ SV42 och 3 - 4 vagnar. Färden var intressant med många fina vyer över den dal vi åkte längs. Det gick bra att hinna med att se allt, för fort gick det inte! Naturen var inte vild utan

väl uppodlad mest överallt. Tågmöten skedde i Dobra K/Limanowej och i Limanowa. Efter ankomsten till Nowy Sacz gick vi raka vägen till orbishotellet där vi hade rum bokade. Orbis är fina, och dyra, så på rummen kunde vi inte klaga. Men så är priset, 350 Zł högt för att vara o Polen! Jan och Per fick en liten svit med två rum och badrum, de andra fick liknande standard. Efter allmän uppsnygning efter ett par dagars resande samlades vi för att gå ut och äta middag. En slurk gammel-dansk verkade också stärkande inför kvällens övningar.

Hittade till rådhuskällaren

Våra kunskaper om Nowy Sacz var obefintliga men vi travade iväg mot centrum. Det var en bit att gå, delvis genom en fin park. Därefter följde en gata som ledde mot stora torget. Här såg vi en restaurang, men vi tänkte inte riktigt på den utan fortsatte. Vi torget, som verkligen var stort fanns väl inte någon uppsjö på matställen, men en tur runt torget avslöjade stadens rådhuskällare. Här gick vi in och ner, källare var det ju, och fick en riktigt fin kväll med god mat och öl till, får man nog säga, hyfsade priser. Tillsammans lyckades vi förbruka 285 Zł på sex personer, det vill säga ungefär 630 Sek. Maten var som sagt god, men lite svår att beställa, trots Jannes polska ordbok. Höjdpunkten kom när Per lyckades beställa varm choklad och kaffe till dessert! Stort jubel från oss andra och ett glatt leende från servitrisen!! Han kompletterade sen det hela med glass!! Sen drog vi tillbaka till hotellet i en mörk men varm vårkväll. Passade förstås på att titta in på stationen innan vi kojade för natten.

29 april

Rejäl frukost på morgonen innan vi fortsatte vårt polenresande. Efter att ha betalat för rummen gick vi till stationen för att ta tåget till Krakow. Tåget var lite sent, men kom så småningom. EU07 + 4 B + AB var sammansättningen. Fin resa i strålande väder.

Banan till Stroze var mycket fin med dubbelspår som gick över en bergsrygg. Fina utsikter åt alla håll. Nerfarten till Grybow gick i en stor slinga i dalgången. Här skulle man ha suttit och titta den gång det gick ånglok i tågen!! I Grybow möte med långt godståg med påskjut. Från Stroze till Tarnow var det enkelspår och flackare terräng. I Stroze stod ett godståg på triangelspåret från Jaslo. Möte med persontåg i Bobowa och Gromnik. Det senare tåget var sent, och detta samt ett antal nedsättningar över broar på sträckan Tarnow - Krakow gjorde att vi blev lite sena.

I Krakow blev det snabb lunch som inköptes på en liten plattformsservering. Öl var det märkligt nog svårt att få tag i. Jan och Martin gjorde en snabbusch ut från stationen, men fann inget där heller. Vid återkomsten meddelade de andra att en person passerat med kall öl i en väska och sålt åt dem! Nåja, det fick gå ändå. Resan fortsatte västerut genom katowiceområdet. Många spår och bangårdar fanns det! Strax före Myslowice såg vi ett svart rökmoln på avstånd. Aha, brinnande sopor tänkte vi, men icke det. När vi kom närmare insåg vi att det brann nära banan, och när vi kom ännu närmare visade det sig att det var ett par avställda personvagnar som tagit eld! Det brann friskt och röken var avgjort svart och otrevlig. Vi trängdes i fönstret för att fotografera och kände hur hett det blev. Sen kom ett mötande tåg och passerade mellan oss och de brinnande vagnarna. Om det tåget blivit stående där hade det inte blivit roligt för resenärerna. När vi passerat stationen hörde vi sirenerna från brandkåren!

Flack och rak bana

I Kedzierzyn Kozle snabbt byte till dagens sista tåg, det till Nysa. Dieselbana den här gången. Dubbelspår, men en liten bit över en bro var inte i bruk, arbetet ej avslutat. Banstandarden inte över sig, men banan var rak och rätt flack, så den borde ha passat för ånglokstrafik när det begav sig. Efter en lugn

resa kom vi slutligen fram till Nysa där vi skulle övernatta. I hade gatuadressen, men fann inte gatan på den karta som stod vid stationen. Löste problemet med att ta taxi till hotellet, kostade hela 10 Zl!! Hotellet var bra med stora rum med gamla fina möbler, och inte minst, en värdinna som talade tyska och vars dotter kunde engelska. Efter att ha konverserat värdparet ett tag och sedan tvättat bort resdammet drog vi ut på stan för att äta middag. Först gick vi dock till stationen och kollade läget. Ett avställt ånglok skymtade på andra sidan bangården, och Martin och Nisse travade över för att bese och fotografera detta. Ett tåg ankom också. Växling. Sen åter till torget där Lars beställt bord på en bättre restaurang. Staden var för övrigt riktigt fin med fina byggnader och torn här och var. Middagen inleddes med öl på uteserveringen, men ett hotande åskväder drev snart in oss på restaurangen. Även här åt vi gott och länge. Åskan och regnet passerade under tiden, och vi kunde gå hem utan att bli våta. Bilder på hotellet visade att det varit översvämning ett par år innan, innerstaden liknade Venedig!

30 april

Tidig revej denna dag. Frukost intogs redan kl 07.00, i matsalen som delades med familjens eget vardagsrum. Hotellets unga katt var mycket sällskaplig, och slutligen satt den i Nisses knä och kollade vad som bjöds på faten. Då kom matte och flyttade ut missen till verandan. Sen vi ordnat packningen inväntades beställda taxibilar för transport till stationen. Jan kom i samspråk med ett äldre tyskt par som var på besök i Nysa (Neisse). Mannen kom härifrån, men fick lämna Schlesien efter kriget. Nu när gränserna öppnats igen kunde han åter-vända till sin gamla hemstad. Ett intressant möte där på morgonen.

Dagens resande inleddes med en tur- och returresa till Glucholazy Miasto. Intressant spårrområde vid Glucholazy där en linje från Tjeckien passerade genom ett hörn av Polen.

På återvägen till Nysa såg några ett tåg på denna korridorbanan. Efter återkomst till Nysa intogs en andra frukost på stationen. Enklare än den på hotellet, men den fyllde sitt ändamål. Sen blev det dags för nästa etapp, till Klodzko. Tågot drogs av SU46 024 och bestod av A + 4 B + A. På vägen dit passerade vi för övrigt längs en sjö, något sällsynt nere på kontinenten! Fint även närmare Klodzko. Moln började torna upp sig och hota med åskregn! Här drabbades vi av en liten motgång. Tågtrafiken till Kudowa Zdroj var inställd och ersatt med buss. Vad göra? Buss, nja inte gärna!! Beslutet blev att åka fram och tillbaka till Stronie Slaskie i stället. Stillsam resa på en sidobana med väl övervuxet spår. Mot slutet av resan kom regn, och under uppehållet i Stronie regnade det ordentligt. Micke fick låna ett rött paraply av glada ungdommar på stationen.

Skaffade matsäck

Efter återkomsten till Klodzko hade vi gott om tid till nästa avgång. Vi kollade lite på lokstationen, men inga ånglok fanns att se. Sen inhandlades lite färdkost på de två kiosker som fanns vid stationen, dessvärre fanns ingen servering som i Nysa. Nästa etapp gick till Walbrzych. Fin linje upp till Nowa Ruda med långa, höga broar samt en lång tunnel före Bartnica. Sen följde en lika fin nerfart till Walbrzych. Om det gått sakta uppför så gick det fortare i nerförsluten. Strax före Walbrzych såg vi ett tåg norrifrån på en annan linje tvärs över dalen.

Upphållet i Walbrzych blev längre än väntat. Tåget till Wrocław var försenat och kom mer än en timme sent. Vi han med att bese stationen och det ånglok som stod vid lokstationen borta i västra delen av stationen. Slutligen kunde vi fortsätta mot Wrocław cirka en timma och 20 minuter sena. Diskussion uppstod om vi skulle besöka museet i Jawozyna. Resultatet blev att Jan, Per och Micke fortsatte direkt till Wrocław för middag m m och att resten skulle ansluta i

Wroclaw i tid före nattåget till Swinoujscie. Det hela föll bra ut. I Wroclaw gick Jan och Per till det stora torget och åt middag där, medan Micke fann promenaden väl lång och nöjde sig med mat på stationen. Torget var mycket fint restaurerat och synnerligen väl värt att bese, om än i mörker och med ringa tid att se allt ordentligt. De som stannat till i Jaworzyna fick en bra visning av museet samt erbjudande om att köpa ett krigslok, DB BR 52! De åt sedan middag på stationen i Wroclaw. Alla återsamlades så i lagom tid före avgången mot norr. Lars stannade kvar i Wroclaw för att nästa dag åka till Wolsztyn och sen hem via Sassnitz.

1 maj

Bordade tåget direkt efter ankomsten. Bra kupéer även nu. Kollade lite under utfarten från Wroclaw men kojade sen. Sov hyfsat, men polska nattåg bromsar inte som svenska direkt, så en och annan uppvakning blev det allt innan morgonen. Frukosten bestod av PKP smuliga muffins samt thé. Lämnade tåget i Wysoka Kamienska för att åka på sidolinjen till Kamien Pomorski. Tåget stod inne så det blev ett snabbt byte. Platt landskap i denna del av Polen. Uppehållet nyttjades till att bese stationen och promenera en bit på den nedlagda linjen mot Trzebiatow. Sen tillbaka till stationen. Mer frukost intogs på stationsserveringen. Sen gick Jan och Martin en lite runda på stan, innan vi bordade tåget för återresan till Wysoka Kamienska för att därifrån fortsätta till Swinoujscie. Allt gick som väntat bra. Dock var tåget mot Swinoujscie synnerligen välfyllt. Ståplatser var allt som fanns. Senare lättade det lite och sittplatser kunde erhållas. Efter ankomsten till hamnstationen började vi med att checka in. Sen åter till stationen för att kolla om någon tidtabell fanns att köpa. Nej, det gick inte. Stationen var för övrigt betydligt uppsnyggad sen förra besöket 1996. Såg en servering vid kajen och tog en sista polsk öl där. Tänkte sitta

ute, men en isande vind från havet drev in oss igen. Sen tillbaka till terminalen för att borda färjan till Ystad.

Sjöresan gick bra och var avstressande. Vi lyckades ordna en hytt där vi kunde vila och förvara bagaget. Kojer och duschtider fördelades och nyttjades av alla. Åt först enkel lunch och senare bättre middag. Middagen skulle inledas med polsk soppa enligt Martin. På matsedeln fanns bland annat "Flaki" vilket beställdes. In kom något som mest liknade strimlad komage i buljong. Jan greppade efter ordboken, men Martin sa: "-Åt först och kolla sen!!" Det visade sig att det var njursoppa vi hade beställt! Kan dessvärre inte rekommendera den till andra!! Resten av maten var däremot mycket bra, men inte till polska priser. Vi hann även med en runda på tax-free innan ankomsten till Ystad. Här blev det lång kö vid passkontrollen, men som tur var hade man en egen kö för EU-medborgare, och det är vi ju numera!

I Sverige var det svalt för att inte säga kallt, och väntan på tåget till Malmö blev lite kylslagen. På Malmö C väntade nattåget till Stockholm, liggvagn för Jan och sovvagn för de andra.

2 maj

Nattresan gick avsevärt mycket mjukare och tystare än i Polen. Man märker ju inte att tåget går, som Martin sa efteråt. I Stockholm byte till Oslotåget och efter en händelsefattig resa var vi åter i Karlstad vid 09.30 tiden.

Detta var KMJ vårresa 2000, vart skall vi dra nästa vår??

Idéer och förslag mottages någon gång efter nyår för planeringen.

Noteringarna gjorda av undertecknad, synpunkterna står jag för om annan ej utpekats som skyldig!

Jan Olsson

Nytt och hänt inom utbildning

Hänt sedan sist !

Det här med att vi måste ha intyg på vår personal har varit ett dilemma, som tidigare år. Våra personalansvariga i medlemsföreningarna måste rycka upp sig ordentligt till nästa år, om det skall fungera. Problemet har varit att vi använt mycket personal och intresset från personalansvarig inte varit på topp. Man har ifrågasatt detta från säkerhetspersonalen; ”-Vi har ju jobbat i flera år, vet du väl? Intyg har arbetsgivaren.” Men tyvärr så måste vi som trafikutövare ha ett register över vår personal och deras utbildning, precis som vilket annat företag som helst. Jag kanske vet vad ni har för utbildning, men kanske inte min ersättare. Jag har därför tagit fram ett förslag på blankett, som kommer att underlätta intygsplaneringen betydligt. Förslaget ligger just nu hos Järnvägsinspektionen för granskning. Om allt går vägen kommer vi att börja med denna blankett till trafiksåsongen 2001. Blanketten innebär att personalansvarige i respektive föreninn tillsammans med säkerhetspersonalen intygar att han/hon har rätt utbildning. Sedan tar säkerhetspersonalen blanketten med sig till arbetsgivaren som stämplar den, och som då innebär att han/hon har givit rätt upplysning till VTB. Sedan kommer blanketten till personalansvarige i VTB som arkiverar den. Blanketten gäller ett år eller till dess den blir ändrad från personalen, som intygat att han/hon lovar att göra det. På detta sätt slipper vi krånglet med intyg från arbetsgivaren.

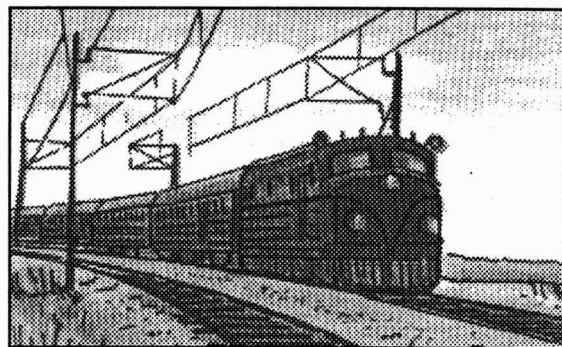
Med detta avslutar vi ytterligare en säsong med mycket ånga och trasiga tuber.

Göran Sohlberg

Att vistas på bangård

Då var den andra Att vistas på bangård-kursen avklarad. Det var sex stycken förväntansfulla medlemmar, nämligen Leif Sörensen, Fredrik Bergman, Gunnar Andersson, Mikael Lundström, Bo-Willy Haglund och Ann-Christin Högberg som samlades i Kil den 7 oktober. Kursen genomfördes som den första, med undantag att dessa deltagare var hungrigare på att lära sig om bangårdsbeträdelse och elfaran än den första gruppen, som i praktiken redan kunde det mesta. Efter genomgången kurs, var det dags för ett kunskapsprov, som avklarades med glans. Medelpoängen blev 19.5 mot den första gruppens 18.5. Sedan fick deltagarna gå en promenad på Kils bangård samt göra ett studiebesök hos tågklararen Malmén på tågexp-editionen. Orangea västar användes givetvis. Kan även sägas att samtliga deltagare som inte fått en egen väst kommer att få det inom kort. Ett litet bevis på att man gått kursen kommer att utdelas till var och en. Detta kort innebär inte att ni har några rättigheter, utan endast skyldigheter vid vistelse på bangård.

Göran Sohlberg



Ny kurs på gång !

Utbildningsavdelningen håller för närvarande på att ta fram en ny kurs. Den kommer att handla om tågvärme. Kursen kommer att inrikta sig till deltagare som kommer att handskas med tågvärme. Förkunskaper skall givetvis vara att man genomgått kursen ”Att vistas på bangård”. Kursen kommer att vara på cirka sex (6) timmar, och handla om hur man hanterar koppling av tågvärme mellan fordon och mellan fordon - tågvärmepost. Just nu är kurs-materialet ute på remiss i de olika medlemsföreningarna, som skall kontrollera att allt finns med. Sedan skall allt renskrivas och sändas till Järnvägsinspektionen för granskning och godkännande. Sedan kommer vi att annonsera ut kursen och ha ett urval. Troligtvis kan vi köra igång denna kurs till våren, så att vi har medlemmar klara till säsongstarten.

Mer om denna kurs i nästa nummer av TIMMERTÅGET.

Göran Sohlberg

Ytterligare en kurs längre fram !

När vi fått ovanstående kurs godkänd, kommer en ny kurs att tagas fram. Den kommer att inrikta sig på säkerhetsordning för eldare, växlare, ombordansvariga och avgångssignalere. För att få gå denna kurs kommer vi att kräva att ni gått grundkurs i säkerhetsordning hos någon av föreningarna JÅÅJ eller NBVJ med godkänt resultat. Givetvis kommer ett urval av deltagarna att ske. Material till kursen finns bara i planeringsplan 1 fortfarande då vi vill att den ovanstående kursen blir färdig, men om allt stämmer och gud vill, så tror jag att den kan inlämnas till Järnvägsinspektionen till sommaren eller hösten 2001. Det hänger på villigheten till hjälp från medlemsföreningarnas utbildningsansvariga.

Göran Sohlberg



Foto Markus Blidh.

Den första utbildningen som genomfördes i KMJ:s och VTB:s regi var kursen "Vistas i spår". Kursen hölls i SJs fritidslokal i Kil vid två tillfällen, och här ses de första nyutexaminerade eleverna beträda spåren på Kils bangård den 17 juni 2000.

Utbildningsavdelningen önskar alla medlemmar och övriga Timmertågsläsare en god jul och ett gott nytt år!

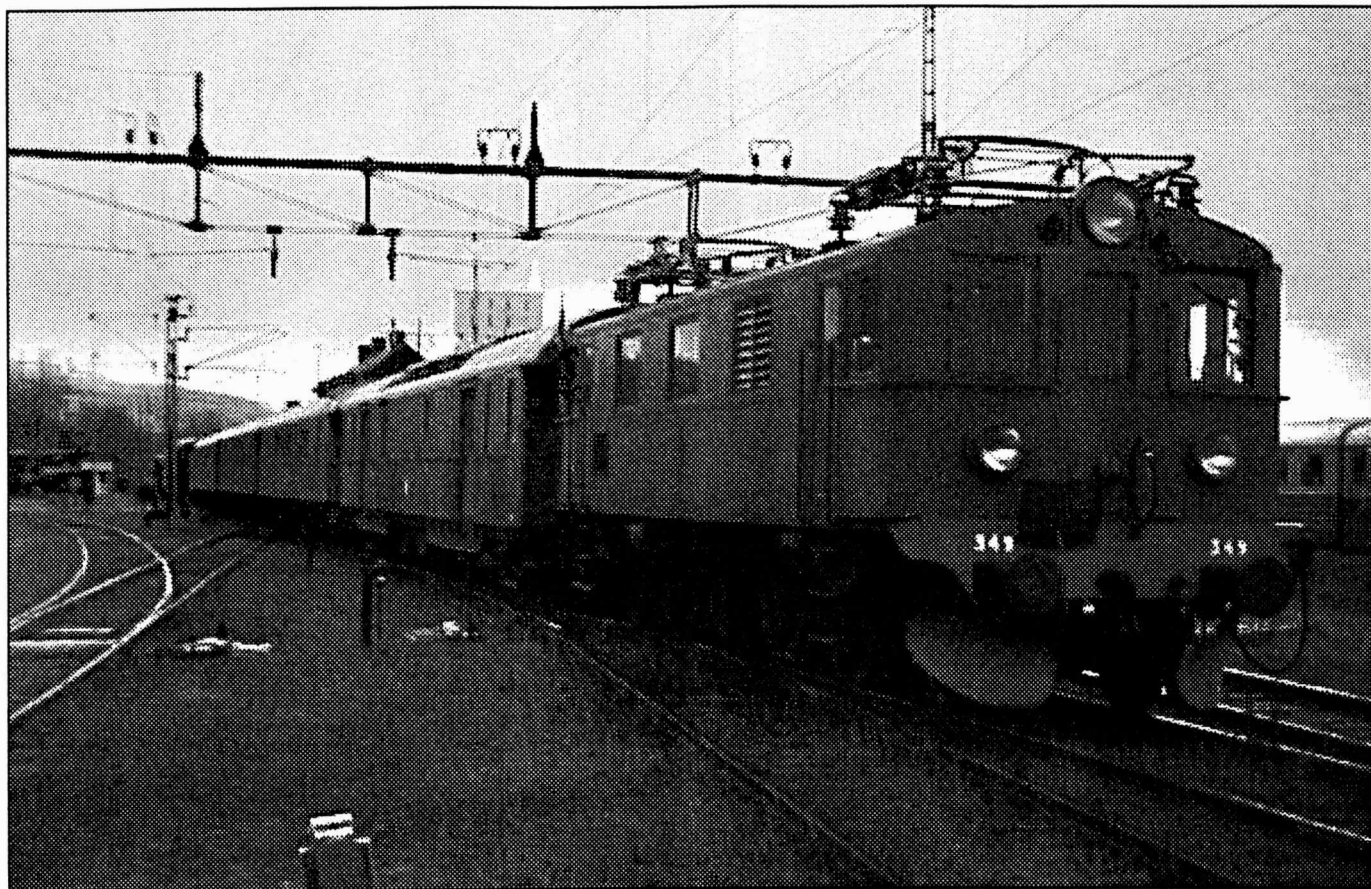


Foto: Lars Nilsson

Årets julbordsresa gick till Grängesberg. Tåget stannade på Grängesbergs malmbangård och passagerarna fick möjlighet att besöka järnvägmuseet och gruvmuseet.

Julbordsresan 2000 – en glad favorit i repris



Foto: Lars Nilsson

På förmiddagen serverades som vanligt glögg.

Den 9:e december 2000 var det dags för Värmlandstågs årliga julbordsresa. Detta år skulle färden gå till Trollhättan, men på grund av allt regn blev den turen inställd, och vi fick istället åka till Grängesberg. Själv åkte jag till redan dagen före, för att hjälpa till med inhandlandet av mat m.m. Från fredagen kan följande, helt sanna, historia berättas:

Från början hade vi planerat att det skulle gå åt tio paket risgrynsgröt till Ris à la Maltan. Inne på Konsum i Kil fanns det inte tio paket i kyldisken, så jag fick fråga personalen, vilket jag gjorde i charkdisken. Den vänliga damen gick in i lagret och hämtade tio paket åt mig. Så långt var allt väl. Senare på dagen



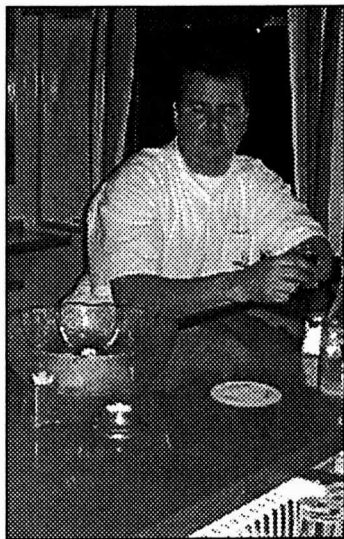


Foto: Lars Nilsson

Dan Carlsson i baren.

konstaterade vi att vi nog skulle behöva servera frukost, så det skulle gå åt ytterligare tjugo paket gröt. Jag begav mig ner till Konsum och såg att man hade lagt fram fler paket i kyldisken. En snabb inventering visade dock att det "bara" fanns tretton paket framme, så jag tog dem och begav mig till kyldisken igen. Gissa vem jag mötte där, om inte tanten som tidigare plockat fram gröt åt mig.

–Har du ätit upp all gröt? frågade hon mig när hon såg mina tretton paket i vagnen.

–Njaa... svarade jag lite glidande, jag skulle behöva sju paket till.

Det gick tyvärr inte, eftersom all gröt var slut, så det fick bli ICA istället.

Tåget blev indraget

Åter till själva resan. Vi lämnade Kil vid nio på morgonen och begav oss norrut på före detta BJ. Tåget bestod av Du2 349, postvagnen, restaurangvagnen, barvagnen samt en B8 (utläses c-noll-åtta-d för alla med museala ambitioner). Som vanligt öppnade baren tidigt, men innan dess hade det serverats frukost i

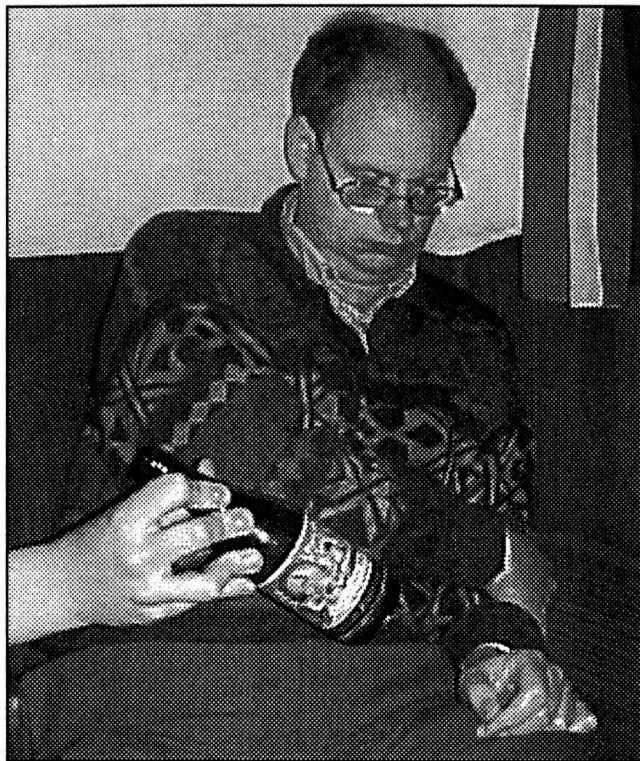


Foto: Lars Nilsson

Det är farligt att sätta sig att sova fick Nils-Erik Prånge erfara.

restaurangvagnen, bestående av risgrynsgröt och vörtbröd. Stationer som Daglösen, Bredsjö och Ställdalen passerades innan vi så till sist ankom Grängesberg. Tåget stannade på linjen, strax före infarten till malmbangården, där vi blev hämtade av Grängesbergs Jvm och Z43 334, som drog in oss på den spänningslösa bangården. Under uppehållet kunde förutom lokmuseet och gruvmuseet (som båda hade

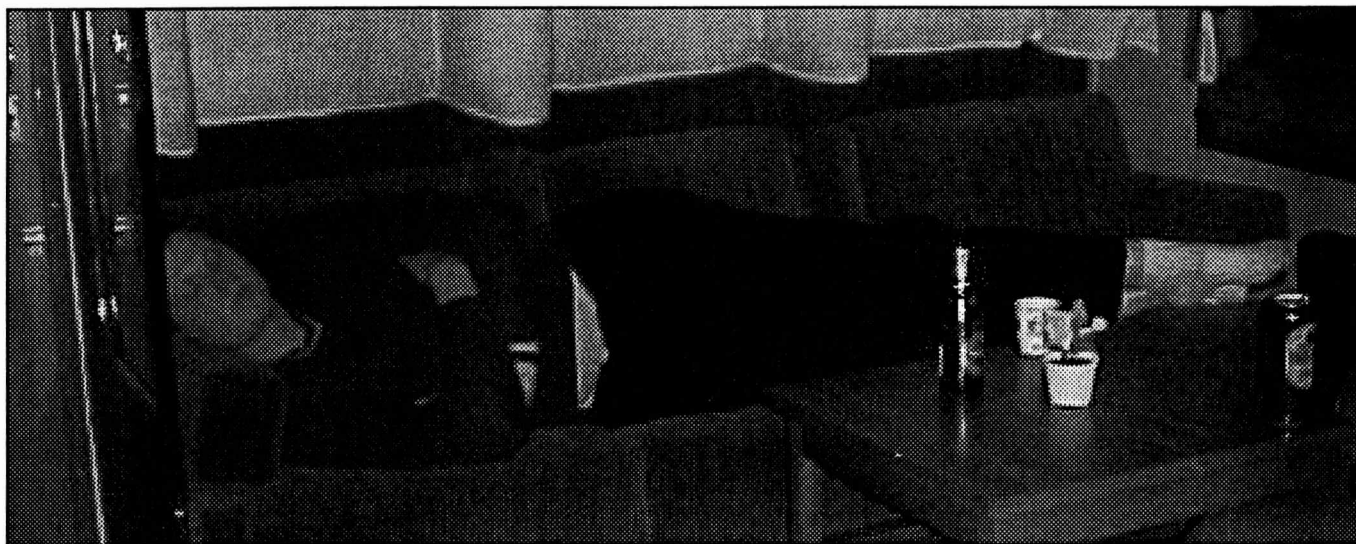


Foto: Lars Nilsson

Men det var fler än Nisse som var trötta. Även Timmertågsmedarbetare behöver ta igen sig ibland.



extraöppet) även de stora mängderna avställda fordon beskådas. Inne i lokstallet fanns den S1 som tidigare stått uppställd utanför Svegs station. Detta lok skulle så småningom bli körklart, man höll som bäst på att tuba om loket. Samtidigt med detta spred sig en angenäm doft av mat. Detta skvallrade om att julbordet höll på att tillredas som bäst.

Efter att ha blivit utväxlade på linjen av Z43:an, kunde färden söderut starta. Precis som året innan



Foto: Lars Nilsson

Martin Andersson, som övningskörde vår Du2:a under resan, smörjer löphjulslagren.

stannade vi i Bredsjö för att inta julbordet. Marschallerna plockades fram och ställdes brinnande ut på perrongen för att försöka skapa lite stämning. Så småningom kunde vi lämna metropolen och fortsätta vår resa. Vid ankomsten till Kil avfolkades tåget tämligen omgående, och vi kvarvarande tillbringade resten av kvällen och tidiga natten tillsammans med "Thomas the tank-engine" och andra tågfilmer.

Markus Blidh

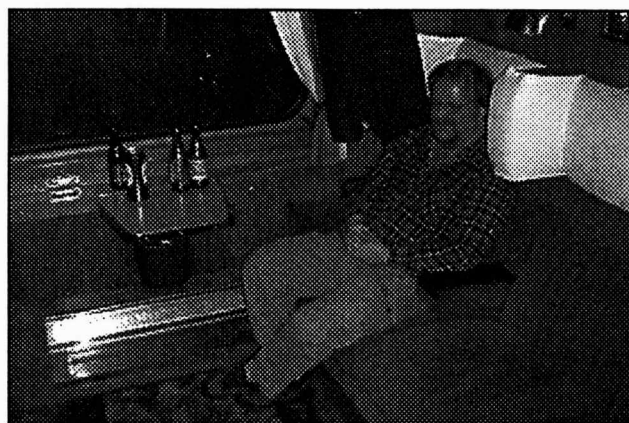


Foto: Lars Nilsson

Bo-Willy Haglund var som vanligt med på julbordsresan.

Kalendern

Januari

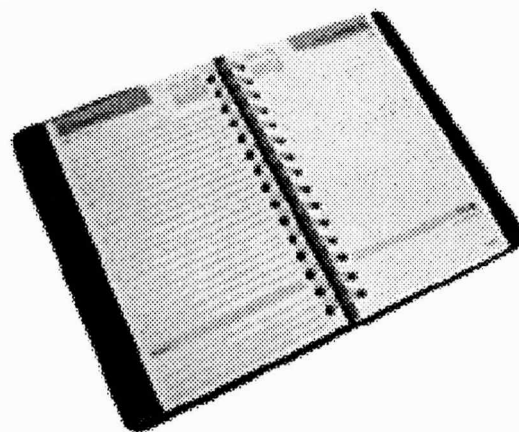
- 13 KMJ bygg/provkörning i MJ-lokalen kl 13.00
- 13 Trivselkväll hos någon medlem (anmäl intresse till Per Krogh) kl 18.00
- 14 Storkörning MJ kl 13.00

Februari

- 10 KMJ bygg/provkörning i MJ-lokalen kl 13.00
- 10 Trivselkväll hos någon medlem (anmäl intresse till Per Krogh) kl 18.00
- 11 Storkörning MJ kl 13.00
- 17 VTB årsmöte i Kil kl. 12.00

Mars

- 10 KMJ bygg/provkörning i MJ-lokalen kl. 13.00
- 10 Trivselkväll hos någon medlem (anmäl intresse till Per Krogh) 18.00
- 11 Storkörning MJ kl.1300
- 17 JHRF årsmöte hos JÅÅJ
- 18 Trol. JHRF medlemsmöte hos JÅÅJ.



April

- 6 KMJ vårmöte kl.18.00 (alt. Lör 7/4 kl 12.00 i klubblokalen?)
- 7 KMJ bygg/provkörning i MJ-lokalen kl 13.00
- 7 Trivselkväll hos någon medlem (anmäl intresse till Per Krogh) kl 18.00
- 8 Storkörning MJ kl 13.00

Maskinavdelningen

Lok

B 1143

Under hösten har loket ställts av för vintern. Någon spolning av panna, bottenring och tuber har dock ej skett. Sotskåpsfronten har tagits ner, domhatt och domlucka avlägsnats och ventilstället tagits ner. Överhettarelementen håller på att tas ur och den trasiga tuben ligger nu på golvet bredvid loket. Återstår är "bara" att ta ur resternade överhettarelement och att sen ge sig på stortuberna. Vi räknar med att bara byta dessa. I samband med att domluckan togs bort passade vi på att fotografera pannan invändigt, eldstadstubplåten och främre tubplåten, den trasiga trasiga tuben samt lite annat från arbetet i stallet aktuell dag. Digitalkamera användes. Några av oss har fått ett bilderna i ett jättemail från Lars Nilsson. Om någon mer vill se dem så hör av er så ordnar vi det. Vidare mätte vi godstjockleken på några stor- och småtuber.

Jan Olsson

Projekt Du2 349

Loket har sedan förra numret nu fått löphjulslagren fixade och en provtur utfördes den 29 oktober Kristinehamn-Väse tut och retur. En längre provtur behövs dock och det planeras för en tur till Åmål. Loket kommer i Åmål att intagas till TGOJ-verkstaden och där ska Tomas Halvorson se till att lokets transformatorolja renas i ett speciellt reningsaggregat de har där. Därefter ska loket köras upp till Kil för att där stå redo att dra julbordståget till Trollhättan den 9 december.

När den resan är utförd så ska loket tas in i stall i Kil för att arbetet med ATC-montage påbörjas. Detta kommer att ta en tid och kommer troligtvis att ske i omgångar de närmaste kanske två åren bland annat beroende på hur mycket pengar som avsätts för arbetet. Loket är dock tänkt att vara tillgängligt för körning under sommaren och för julbordsresor i december 2001.

Fredrik Bergman

UHB 221

Vår nya lokomotor, som kunde ses i förra numret av Timmertåget, har genomgått en välbehövlig storupprustning i Kristinehamn. Första projektet var att få runt motorn, vars kolv hade rostat fast. Efter mycket bankande, pumpande, dragande och diverse lösningsmedel (inklusive Coco-Cola) gick den till sist runt, och 2000-10-21 startade den, och loket kunde gå för egen maskin på stallspåren i Kristinehamn! Efter detta började arbetet med alla smådetaljer;

- Elsystemet kopplades in och nya ljus monterades
- Motorvärmare sattes in
- Växellådan lagades, tidigare gick inte ettans växel att få i
- Alla vattenslangar till motorn byttes
- Onödigt "skräp", det vill säga hyttvärme och radioantenner togs bort och kastades.

Efter detta återstår målning, vilket i skrivande stund (12 december 2000), börjar bli färdigt. Underredet är svart, korgen grön och hyttens insida gråblå. Taket och grillen samt avgasröret och grillen är silvermålade, och JW-symbolerna blir röda med silverbotten. Loket kommer troligtvis att bli klart före årsskiftet.

Markus Blidh

Vagnar

SJ Oe 90452

Är numera färdigmärkt. Fortfarande kvarstår de dåliga golvplanken, vilka förhoppningsvis kommer att bytas ut så småningom.

SJ G 44780

ommärkt från Gkklos-u 142 5138-9, har skrapats och målats i Kil. Hål i korgen har lagats innan målningen. Denna förrådsvagn hör nu till föreningens finaste vagnar efter att mycket arbete har lagts ner på både underarbetet och själva målningen!



SJ Gsh 26995

De ruttna skjutdörrarna har fått nya plank och hålen i taket har lagats. Vagnen har dragits till Kristinehamn för användning som förrådsvagn till personvagnsdelar.

SJ Bo5b 3294

De gamla batterierna har bytts ut, och för närvarande pågår en välbehövlig fönsterrenovering. Samtliga fönster plockas ner och renoveras hos "KMJ Windows" på Hammarö.

SGGJ C4 11

Även denna vagn har fått sina fönster renoverade på Hammarö.

BJ F5 323

All bråte som inte hörde till vagnen har städats ur, och fönstren har tagits ur för renovering. Vissa svetsjobb på korgen har skett, och nålhackningen har fortsatt.

KMJ Qfdu 022-64

Vår nya förrådsvagn har i Kristinehamn blivit ommålad i SJ Röd 92-kulör och erhållit en allmän översyn. Så småningom kommer denna vagn att bli förrådsvagn för elloksdelar.

Markus Blidh



Reseavdelningen informerar

Genomförda resor:

16 september.

Födelsedagsresa för Göran Baeckströms räkning.

30 september.

Denna dag skulle vi ha kört resa för SJK på sträckan Hallsberg -Torsby - Hallsberg men det var för få anmälda så arrangemanget ställdes tyvärr in.

9 december.

Julbordsresa Kil-Trollhättan-Kil. Du2 - DFo6 - RCo1 - Ao

Kommande resor:

En förfrågan om att köra tåg till Kristianstad någon gång till sommaren 2001 finns. Det är scouter som ska ha läger i närheten av Kristianstad som vill åka.

Dock så verkar inte våra egna vagnar räcka till utan vi måste kanske hyra ytterligare vagnar från någon annan förening.

För egen del så har jag avsagt mig uppdraget som resechef av olika anledningar från och med den 1 januari 2001. Därmed får hugade spekulanter anmäla sitt intresse för den tjänsten till föreningens styrelse. Jag kommer givetvis att stödja den nya resechefen i dennes arbete efter önskemål.

Fredrik Bergman

Sensommarens resor

Under sensommaren företogs ett par roliga resor åt olika håll. Den första gick av stapeln den 19 augusti, och då körde vi på uppdrag av TetraPak från Kil till Lisebergs station i Göteborg. Det minst sagt häftiga tåget bestod av Ra 847, 10 stålboggivagnar varav fem inhyrda från JÅÅJ samt en Gbs, inhyrd från SJ Gods, för barnvagnarnas skull. En intressant fråga var hur det skulle gå med av- och påstigning på Lisebergs station, eftersom vi bara hade en kvart på oss vid de båda tillfällena. Efter information och en snabb insats vid avlastningen av barnvagnarna kunde vi konstatera att både av- och påstigningen gick som planerat! Vi var ur vägen för pendeltågen i god tid. Under dagen stod tåget uppställt i Mölndal, innan vi på kvällen samma dag begav oss hem till Värmland igen.

Nästa resa var en födelsedagsresa den 16 september för 40-årsjubilerande Göran Bäckström, numera bosatt i Stockholm. Dragkraft på denna resa var inhyrda Rc4 1189, och målet var Daglösen.

Efter ankomsten till Daglösen mötte vi ett södergående massavedståg, och under tiden det åkte mot Kil kunde vi passa på att avnjuta den goda maten, oxfilé och potatisgratäng, samtidigt som vi tittade på utsikten över sjön Daglösen. När så massavedståget ankommit till Kil kunde vi bege oss söderut, för att till sist gå in på spår 1 i Kil och koppla till tågvarmen. Ännu en resa var genomförd!

Markus Blidh

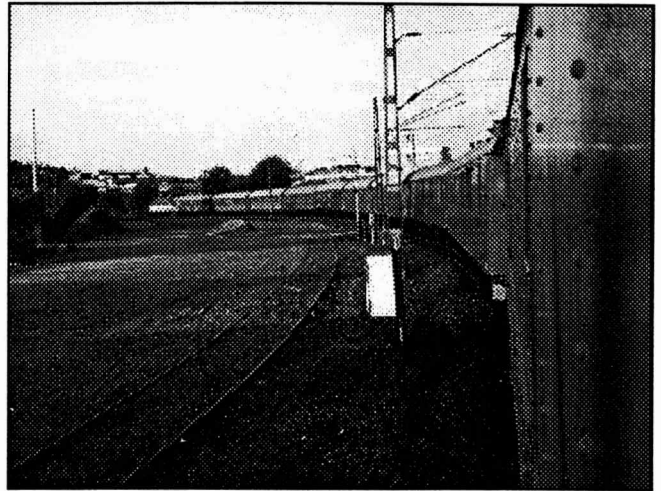


Foto: Dan Carlsson

Det var ett imponerande tåg som kördes till Göteborg åt TetraPak. Tio 30-talsvagnar och en Gbs bakom Ra-loket. Här ses tåget söder om Lärje på återresan norrut.

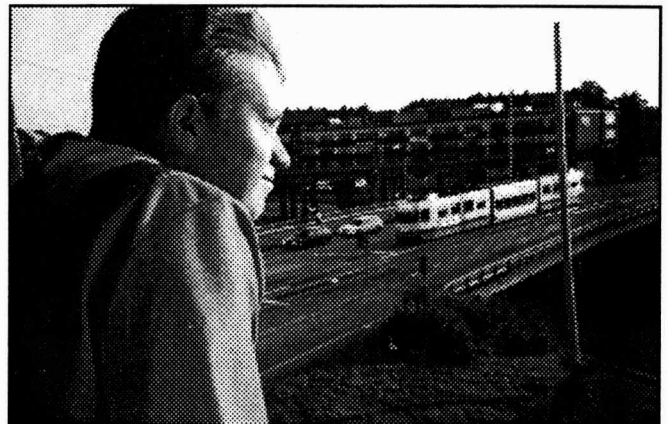


Foto: Dan Carlsson

En liten ego-bild. KMJ Datas chef och tillika en av Timmertågets redaktörer beskådar utsikten från en järnvägsbro i Göteborg.

På nervägen gjordes ett uppehåll i Deje för att lite snabbt kika på vad som fanns kvar av järnvägen där. Rc4 1189 fotograferades i kvällsolen på stationens enda spår. Foto: Dan Carlsson.



Nästa manusstopp 15 februari 2001!

Slutsignalen



Styrelsen och övriga funktionärer inom
KMJ / Värmlandståg önskar
alla medlemmar och övriga
Timmertågsläsare
ett gott nytt år!

