

# TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 25

Nummer 65 (2-2002)

juni 2002

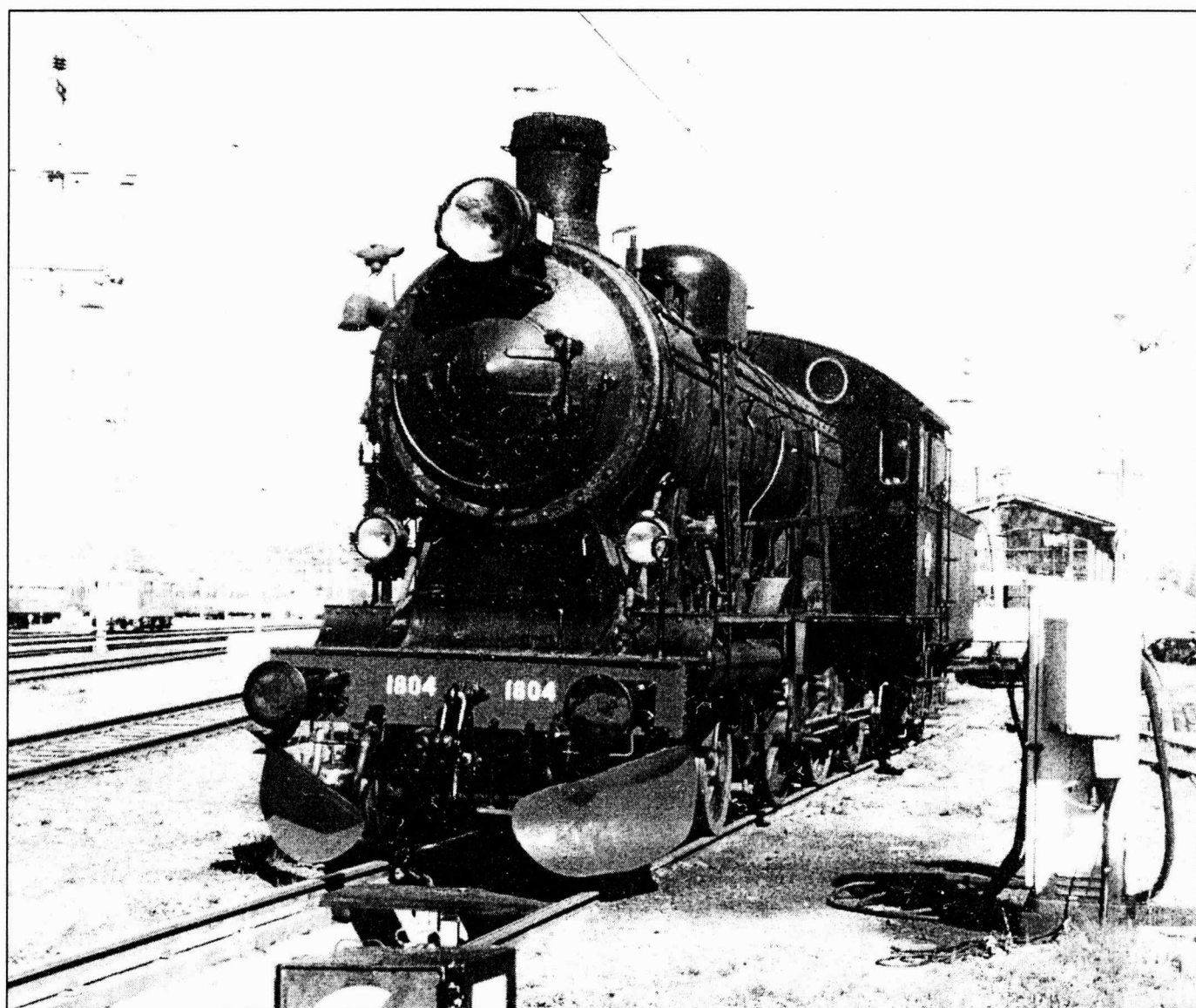


Foto: David Sohlberg

Den 13 maj 2002 provkördes SJ A7 1804 (DJ H3 10) Åmål – Kil – Åmål av JÅÅJ-personal och i samband med detta hämtades även två personvagnar i Kil. Loket gick mycket bra och efter en något ansträngande vändning på vändskivan kunde man fylla på vatten i tendern och så småningom koppla på tåget för att ta sig tillbaka till Åmål.



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD-MALMÅ JÄRNVÄG

## TIMMERTÅGET

*Timmertåget* informerar om verksamheten inom Karlstads Modelljärnvägsklubb och Värmlandståg.

**Utgivare** Styrelsen för KMJ / Värmlandståg

**Redaktör** David Sohlberg

**Redaktion** David Sohlberg, 070 - 452 63 17  
Markus Blidh, 0550 - 825 06

**Adress** Timmertåget  
c/o David Sohlberg  
Västerlånggatan 23 D  
662 30 ÅMÅL

**E-post** david.sohlberg@telia.com  
markus.blidh@karlstad.as

Värmlandståg / KMJ  
Rallaregatan 6  
665 32 KIL  
PG 96 97 08-7

**Bidrag** Redaktionen tar helst emot data- eller maskinskrivna bidrag.

**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 papperskopior".

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



## Redaktionens ruta

— Som alla kanske märkte så råkade redaktionen hoppa över ett nummer mellan förr-förra och förra Timmertåget. Normalt görs omnumreringen när mallen till Timmertåget tas fram när det är dags att redigera in alla bidrag i ett nytt nummer. Så gjordes även förra gången men tyvärr ändrades inte numret inom parentes eller månaden. Vid slutredigeringen upptäcktes felet och rättades... trodde redaktören. Det var bara det att han satte ny månad, nytt nummer inom parentes och nytt tidningsnummer — igen!

Det är bara att beklaga men samtidigt blev redaktören lite förundrad. Han upptäckte felnumreringen strax efter att förra numret kommit ut men fram till skrivande stund har endast två förfrågningar om numreringen dykt upp.

Nå, det om detta. Nu får vi önska en trevlig sommar med många upplevelser som kan lämnas i bidragsform innan manusstopp. När manusstoppet infaller står som vanligt på näst sista sidan.

**Redaktören**

## Innehåll

Nytt från maskinavdelningen . . . . .	Vagn 3
ASJ Falun lok 624, del 2 . . . . .	Vagn 4
Spårbygge i Kristinehamn . . . . .	Vagn 6
KMJ Resor, vårmöte och utbildning . .	Vagn 8
Nedläggningen på Åsedabanan . . . . .	Vagn 9
Slutsignalen . . . . .	Vagn 12



# Nytt från maskinavdelningen

## Du2 349

Loket har åter transporterats till Kristinehamn från Kil. Det ska återigen få löphjulet med det trilskande lagren nedsänkt i Train-Maints verkstad. Hela den så kallade boggien som håller hjulet med lager ska tas ned och skickas till TGOJ i Åmål. Där ska löphjulslagren bli omgjutna och arborras i ett arborrverk. Sedan blir det montering igen i Kristinehamn och en provkörning. Då får man hoppas att lagren ska gå bra. Lagren som svarvas i Åmål ska svarvas med en större dimension för hjulaxeln än förut. Det har visat sig att det har nog svarvats med för liten dimension mellan lager och hjulaxel och där har vi nog en potentiell stor orsak varför det gått varmt trots alla tappra försök med lagren! Lagren har alltså inte fått tillräckligt med olja! Nu får vi hålla tummarna och hoppas att det ska gå bra.

**Fredrik Bergman**

## B 1143

Offerter på tuber har sent omsider erhållits. Kostnaderna ligger på cirka 33000 – 35000 kr. Nu gäller att besluta om vi skall genomföra arbetet eller ej. Förberedelser är gjorda, men det återstår bland annat att ta ut ytterligare ett antal småtuber. Klart är att vi måste vara ett antal som jobbar med detta om det skall gå att genomföra. Ett problem som blivit akut är frågan om vi kan behålla stallplatserna i Kil. Hyran är på cirka 53000 kr och med de 29000 kr vi betalar i Kristinehamn måste intäkterna ligga på en hög nivå om det skall gå i längden. Detta har fått till följd att vi lägger tubbytet på is, tills det klarnar i lokalfrågan. Detta är en uppmaning till alla med intresse av att föreningen fortsatt har tillgång till stallplatserna i Kil att fundera på hur vi skall finansiera detta. Vilka har kontakter med kommun eller industri? Alla med idéer om hur vi skall få ihop medel till lokstallshyrorna ombedes kontakta

styrelsen så att vi kan försöka göra något åt detta problem! Om inte något positivt händer ser vi oss nödsakade säga upp hyresavtalet i Kil. Det innebär utflyttning i höst!

**Jan Olsson**

## Co8cs 3134

Arbetet med att få ordning på 3134, cs:en [uttalas cee-äss-en], fortsätter. Det är nu klart att det blir skrapning av hela vagnen, vilket pågår. Nästan alla rosthål är igensvetsade, något enstaka återstår. Två av dörrarna har tagits ner och renoverats, och tre dörrar har fått nya fönster, vilka inte var så lätta att montera dit! Transformatorn har hängts upp och återuppsättning av tågvarmen har påbörjats. Mycket skitjobb (eller dretgöra för den som hellre vill) återstår innan utsidan är färdig men sedan återstår "bara" att bygga upp vagnen invändigt igen... Vi kör nu hårt med vagnen i Kristinehamn, ni som är intresserade av att hjälpa till kan höra av er till Martin F.

**Markus Blidh**

## Co8d 219

Samtliga fönster i vagnen har renoverats av KMJ Windows. Dropplistor har tillverkats, målats och satts upp ovanför fönstren. Fyra fönsteröppningarna har skrapats och målats.

**Markus Blidh**

## Gsh 31300

Vagnen har skrapats färdigt, målats och märkts med littera och nummer sedan förra numret. Så småningom ska vagnen förhoppningsvis få mer märkning, men nästa förrådsvagn att göras i ordning blir Gsh 31264, som skall få nya plank i skjutdörrarna likt 26695.

**Markus Blidh**

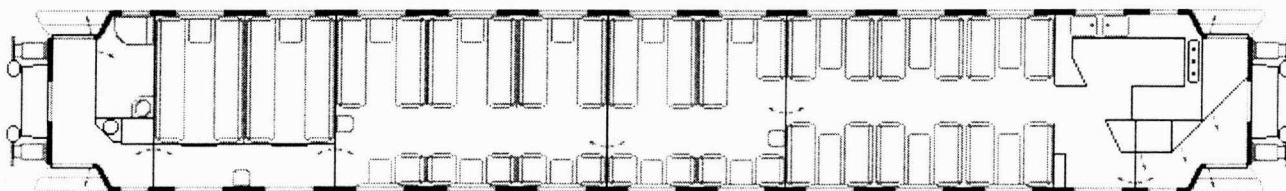




Foto: Dan Carlsson

ASJ-Falun lok 624 vid vattenhästen i Kil.

## ASJ Falun 624-1952, del 2

Fortsättning från föregående nummer;

Nu vidtog reparation av kopplingen. John visade sig vara en hejare på tryckplattmontage och efter att ha bytt stödlager (fick ta ner svänghjulet först) och lamell, kunde vi börja den bitvis mödosamma återmonteringen. Men med hjälp av spett, "slägga" och tryckluft kunde vi, innan vi for till Martins "hemmahos-kväll" på lördag kväll den 17:e, konstatera att kopplingen åter satt på plats igen. Arbetet fortskred kommande dagar med ihopmontering av kringutrustning som till exempel slangar, stag, kardaner med mera. Vi utförde även en hel del extraarbete när ändå huven var av och det var ganska gott om plats. Det är fruktansvärt trångt när huven är på! Bland annat så byttes det fettnipplar till "urtrampningslagren", olja byttes i insprutningspumparna, olja fylldes på i frihjulsdelen av kopplingarna, motorkuddar byttes till avgasrörens upphängning, packning mellan gren- och avgasrör byttes, brickor till skruvkoppel inköptes och påsvetsades, loket smordes ordentligt (dörrar, luckor, hornblock, bladfjädrar, bromsrörelse, flänssmörjning, koppel, buffertar med mera) med mera. Så kunde jag då äntligen beställa en kranbil igen, och på eftermiddagen den 23 november var huven på plats igen. Jag gick vidare med att skruva fast huven, sätta tillbaka dieselslangar, tryckluftrör, kylarslang. Även en tur till Rayon för att hämta lysfotogen (till

hydraulen, för 624 är till skillnad mot Zsh 102 inte ombyggd för att använda diesel som hydraulvätska), glykol, motorolja (till frihjul och hydraulen) med mera hans med.

### Provkörning

Nu började det att dra ihop sig för provkörning, och efter påfyllning av hydraulvätska och kylarvätska kunde jag den 25 november starta upp motorerna. Det blev ingen längre tur, bara ut till skivan, men det



Foto: Dan Carlsson

Den hemmabyggda "Lyftbocken" med kättingtelfer, del av motor, kylare och pallar.

fungerade! Det kändes ganska gött ska jag säga! Efter att ha spenderat några kvällar på den andra, B-ändens, motor och koppling var det dags att prova med lite last också. Vi passade på att växla rätt (h)julbordståget, och det gick fint. Lokomotorn drar bra med sina 2 x 180 hkr och är utväxlad för max 26 km/h. Däremot slirar den ganska lätt, trots en tjänstevikt på över 36 ton. Det beror på den mindre lyckade kraftöverföringen, där A-motorn driver B-axeln och vice versa. Det var bara tyfonknappen som krånglade. Den hängde upp sig och det tog säkert 30–40 sekunder innan jag fick loss den. Snacka om ljud! Lokomotorn är nämligen utrustad med inte mindre än fyra (4!) supertyfoner. Låt vara att det "bara" är tre som fungerar, men ändå! Nåväl, efter några mindre justeringar var så 624:an "leveransklar".

### Leverans

Nästa problem verkade bli returtransporten. Jag försökte att få tag på personal, men det gick inte alls. Till saken hör också att vi måste dra 624 efter ett annat fordon, beroende på att loket inte är typbesiktat. Jag frågade då GreenCargo om de skulle kunna tänka sig att hjälpa till och ta med lokomotorn i ordinarie vagnuttagning till Vålberg. Jo då, det var inga problem, och det **efter** att ha jag talat om hur sakta det måste gå! Så kom då "dagen D", som var den 12 december. Jag klargjorde 624 och körde ut ur stall. Redan vi 12-tiden kom Åke från växlingen och vi åkte till spår 8, där vi kopplade in oss sist i vagnuttagningen. Med T44 och 6–7 vagnar före bar det iväg vid 13.30-tiden. Samma visa som på uppresan, 26 km/h, fast denna gång med motorerna igång. Första



Foto: Dan Carlsson

John monterar ihop delar till kopplingsplattan.



Foto: Dan Carlsson

John betraktar den hängande hydraulkopplingen

kommentaren om att "–Det går sakta det här" kom i höjd med cementfabriken utanför Kil, och då var det fortfarande en och en halv mil kvar... Väl nere hos Rayon vidtog växling av vagnarna. T44:an hämtade vagnar inne på fabriken, och sedan växlade vi in dom nya med 624:an. När det var klart kördes lokomotorn in i stallet, där vi drygt en månad tidigare hade hämtat den. Så återstod bara hemresan i T44:an, men det är en annan historia...

Jag vill särskilt passa på att tacka följande för all hjälp:

- Lars Öijen, RPL i Örebro som personligen letade länkar med mera i "glömda förråd".
- GreenCargo i Kil som transporterade ner lokomotorn efter reparationen.
- Martin Forsaeus, som tillhandahöll sprängskisser med mera.
- Tomas Halvorson som snabbt fixade fram specialverktyg och som kontrollmätte på kopplingar i Åmål.
- John Alsterhäll med flera medlemmar som hjälpte till med arbetet.

Dan

# Spårbygge i Kristinehamn

## 6 – 7 oktober 2001

Under denna helg i början av oktober gjordes en stor insats av några medlemmar för att förlänga ett av de kortaste spåren runt vändskivan till ett fullängdsspår, för att helst få plats med en boggi-personvagn. Ett litet axplock av bilder från bygget följer här. Spåret provades sedan med hjälp av Co8cs 3134 och JW:n, och det visade sig att en boggivagn gick in hinderfritt. Då var vi nöjda!

**Text & foto: Markus Blidh**



En förutsättning för att det skulle bli något spårbygge var att ytlagret schaktades bort och marken jämnades ut. Detta gjordes också med hjälp av en traktorgrävare.



Martin Forsaeus och Dan Carlsson bär en sliper till rätt plats innan räsläggnen.



Rickard Persson driver ner en rälsspik en av sliperarna. De som slog ner de flesta spikarna var annars radarparet Jan Olsson och Dan Carlsson, som med sin koordination och samspelthet hade ett grymt tempo!

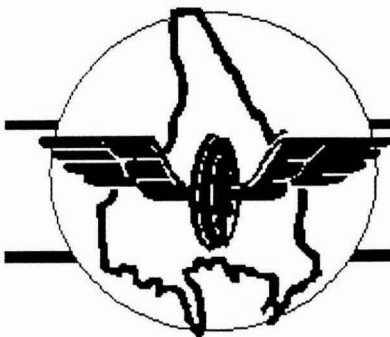


De gamla stopparna från det korta spåret skars av för att återanvändas i slutet av det förlängda spåret. Martin Forsaeus svetsar här fast dem i slutet av spåret.

Per Krogh i färd med att lasta fyllnadsmaterial på "gruståget", en tralla som användes för att transportera jorden från högen till det ställe på spåret där det skulle stoppas.



Artikelförfattaren pustar ut efter att ha stoppat och skyfflat grus.

**KMJ Resor****VÄRMLANDSTÅG****Genomförda resor:**

Sedan senaste Timmertåget har bara en transport genomförts. Det var vår Qfdu som fick åka Kristinehamn – Kil efter Tågabs Z67. Vagnen gick sen vidare till Åmål, där den skall lastas med en stator och en rotor som vi har fått av TGOJ till Du:n .

**Kommande resor:**

Till denna säsong finns det ännu inga bokade resor, något som är ett problem! Några förfrågningar har i alla fall inkommit. Då vi numera har stora fasta utgifter (stallhyror i Kil och Kristinehamn, totalt drygt 80000:-/år!!)) måste vi ha resor som vi kan tjäna pengar på! Det sedan några år pågående arbetet med en

informationsbroschyr kommer nu att slutföras, för att om möjligt kunna locka kunder till oss. Har du förslag på tänkbara kunder så hör av dig! Frivilliga förhandlare kan också anmäla sig till undertecknad :-). Ett marknadsföringssamarbete med s/s Polstjärnan är också på gång. Om vi dessutom inte kan få ner hyran i Kil (53 000:-/år) måste vi tyvärr flytta ur stallet i höst. Lokstallet i Kristinehamn måste vi ha kvar för att kunna sköta våra vagnar. Detta tillsammans gör att vi för närvarande inte kommer att fortsätta omtubningen av B-loket. Vid en eventuell ångtågsresa kommer vi att hyra in lok från JÅÅJ i Åmål, men om vi då inte har lokstallet kvar i Kil blir det bara i undantagsfall. Övriga resor kommer att ske med vår Du2, eller med inlånad Tågab-diesel.

Dan Carlsson, KMJ Resor

## Kort referat från vårmötet

Vårmötet 2002 hölls den 22 mars. Mötet hölls trots att såväl ordförande som kassör var frånvarande. Ordförandens frånvaro berodde på akut förkylning. Verksamheten och ekonomin föredrogs för de närvarande. Balansräkningen fastställdes och styrelsen fick ansvarsfrihet för 2001. Årets överskott blev ca 65.000 kronor vilket var riktigt bra. Detta berodde på att reseverksamheten varit intensiv med bland annat en långresa till Kristianstad. Dock har vi tunga fasta utgifter i form av lokstallshyror i Kil och Kristinehamn. Inga medlemsmotioner hade inkommit, styrelsen hade inte hänskjutit något ärende till Vårmötet och ingen övrig fråga togs upp.

Jan Olsson

## Utbildning och säkerhet

På JÅÅJs resa till Bengtsfors den 2 juni i år följde, förutom en del medlemmar, även järnvägsinspektör Bertil Simonsson med och efter en noggrann genomgång av JÅÅJ- och VTB-handlingar tillsammans med undertecknad kunde han konstatera att vi har god ordning bland våra handlingar.

Efter resan gjordes även ett kort studiebesök inne i lokstallet vid Åmål Ö och även där befanns handlingar och upplägg vara till belåtenhet.

Göran Sohlberg

**Glöm inte att VÄST SKA LL BÄRAS vid vistelse på bangård i samband med VTB-arrangemang!**

# Sista ordinarie persontåget Vetlanda – Åseda – Vetlanda



Foto: David Sohlberg

Åseda järnvägsstation på morgonen den 15 juni. Om drygt fem timmar ska det sista persontåget gå mot Vetlanda – Nässjö.

Den 15 juni 2002 gick sista persontågsparet Vetlanda – Åseda – Vetlanda. Det var Y1 1282 och 1314 som gick i tågparet 8585 (Nässjö – Vetlanda – Åseda) och 8586 (Åseda – Vetlanda – Nässjö). Klockan 13.37 rullade motorvagnarna iväg från Åseda några minuter efter utsatt avgångstid och ännu en järnvägssträcka hade förlorat sin (person)trafik.

Efter en del diskussioner på SJKs chat "järnvägs-tjattret" bestämde jag mig för att försöka ta mig ner till Åseda för att åka med sista tåget den 15 juni. Jag tänkte även slå två flugor i en smäll och besöka Åsedabon och järnvägsentusiasten Gunnar Leman som bland mycket annat driver en ungdomssatsning i

gamla Handelskompaniet i östra änden av före detta bangården.

Min resa började här i Åmål 05.20 den 14 juni. Det blev Västtrafiks Reginatåg 3227 Åmål – Göteborg som bestod av Västtrafiks X53 3265. Efter ett kort uppehåll där kunde jag gå på nästa tåg som var 424 mot Skövde där nästa byte skulle ske. Jag hade sett fram emot att få åka X2 men naturligtvis var det ersättningsfordon i form av Blue-X med lok och sittvagnar. På biljetten stod det ju faktiskt "X2000-service i ombyggt loktåg" så jag hade ju mina aningar redan när jag hämtat ut biljetterna. Nå, framme i Skövde tog det inte lång tid innan tåg 7221 mot Jönköping – Nässjö ankom och

jag kunde påbörja ännu en delsträcka. Tåget bestod av Vättertågs X14 3229 och kändes både bekvämt och funktionellt med fräsch inredning och tydliga elektroniska skyltar med upplysningar om vad tåget skulle gå och vilken nästa trafikplats var.

### In i de småländska skogarna

Någon timme senare ankom vi Nässjö och efter en kort sväng på plattformen för att fotografera Y1or som skulle gå mot Hultsfred och en Västtrafiksregina som verkade vara där för någon slags invigning var det dags att bege sig till en annan plattform där Länstrafikens (det vill säga Jönköpings Länstrafik AB. Det står dock bara "Länstrafiken", åtminstone på Y1orna) tåg 8585 i form av Y1 1275 stod och väntade. Jag hade ett kort samtal med föraren och någon minut efter att jag satt mig rullade vi iväg mot de småländska skogarna. Vi gjorde uppehåll vid metropoler som Stensjön, Björköby och Tjunnaryd och så småningom ankom vi Vetlanda. Där gjordes ett kort uppehåll och sedan bar det iväg igen mot ännu mer skogar och efter att ha passerat några mindre orter ankom vi till slut Åseda några minuter efter utsatt tidtabellstid.

Väl framme möttes jag av Gunnar och vi gjorde en kort vandring genom centrala Åseda för att ta oss till hotellet där Gunnar genom att ha bytt tjänster ordnat



Foto: David Sohlberg

Normalspåret i Åseda fotograferat från plattformsovergången den 15 juni 2002. Bandelen blev moderniserad i början av 1990-talet och har i skrivande stund bra ballast, fräscha slipers, ATC och en största tillåten hastighet av 100 km/h på de bästa sträckorna.



Foto: Gunnar Leman

Tåg 8585 har just ankommit Åseda lite drygt sju minuter sent från Vetlanda och resenärerna i form av tågmuppar och "vanliga resenärer" väller av. Fotot är taget från plattformsovergången vid smalspåret lilla informationskur.

ett rum. Jag ställde av min packning och bytte om eftersom utetemperaturen var drygt 15 grader varmare än när jag åkte hemifrån. Sen ner till matsalen på hotellet och efter en kort stund där sades att jag skulle leta upp en frisör och gå en kort fotosafari för att sedan träffa Gunnar igen borta vid Landrums kontor. Sagt och gjort – efter att jag fotograferat dagens 8586 letade jag upp den lokala frisören och efter en välbehövlig klippning var det dags för en fotograferingspromenad från stickspåren vid nuvarande gymnasieskolan och tillbaka till bangården och så småningom mot Landrums kontor. Ett par timmar senare var det dags för mat på hotellets bakficka som faktiskt hette just Bakfickan! Ytterligare några timmar senare begav jag mig till hotellet för lite välförtjänt vila och TV-tittande.

### Dags för sista tåget

På morgonen den 15 juni vaknade jag ungefär en timme innan klockan ringde och efter en snabbdusch gav jag mig ut på en långpromenad med lånad digitalkamera. Ungefär en och en halv timme och närmare 110 digitalbilder senare träffade jag åter Gunnar på kontoret och efter lite chattande på "järnvägs-tjättret" samt nerbränning av bilderna på CD gick vi iväg mot stationen för att förbereda gravölet och försäljningen av boken järnvägarna i Åseda. Tåg

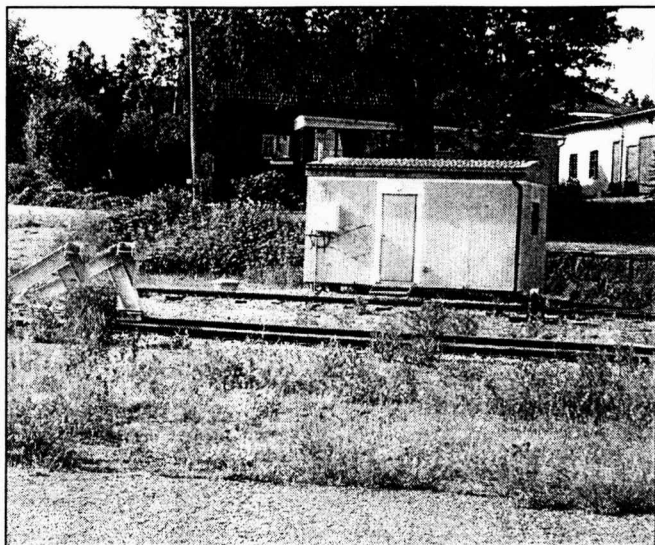


Foto: David Sohlberg

Från att ha haft stora bangårdar återstår nu i Åseda två spår för normalspåret och ett huvudspår, ett stickspår och början till ett mötes-spår för smalspåret. Ställverk och expedition finns numera i den här lilla kuren intill spårets slut.

8585 ankom Åseda några minuter sent och efter att föraren bytt ände och resenärerna intagit gravöl och beklagat nedläggningen var det så dags att åka till Vetlanda (-Nässjö) med sista tåget. Lokaltidningarna och en hel del tågmappar var på plats och tåget lämnade så småningom Åseda 13.37, några minuter efter tidtabellen. De två Y1orna accelererade ganska bra och vi kom snabbt upp i banans största tillåtna hastighet som första biten ut från Åseda var 85 km/h. Efter att ha släppt av resenärer vid Ösjöbol, Milletorp och Korsberga ankom vi så småningom till Vetlanda klockan 14.17 där vi hade ett kortare uppehåll. I Vetlanda klev största delen av resenärerna av och vi fortsatte mot Nässjö. Väl framme bromsade föraren in och stannade vid plattformen och efter att närapå alla kvarvarande resenärer tackat för den "sista skjutsen"(!) och gått av var ännu en persontrafiksepek till ända.

Från Nässjö mot Falköping bestod mitt tåg av X14 3228. Efter ett drygt 25 minuters långt uppehåll med tillhörande Pressbyråbesök kom så småningom tåg 133 mot Alingsås - Göteborg. Denna dag bestod tåget av Västtrafiks X53 3265. När vi kom fram till Alingsås började det att duggregna och regnvädrret höll i sig fram till att min buss skulle komma. så det blev till att stå inne i bussterminalen. Bussen kom och vi som skulle med klev på men efter bara 5-6 minuter meddelade chauffören att han upptäckt en punktering



Foto: Gunnar Leman

Klockan är 13.38 den 15 juni 2002. Tåg 8586 (Åseda - Vetlanda - Nässjö) dagen till ära(!) förstärkt och bestående av de båda Y1-motorvagnarna 1282 och 1314, har just lämnat plattformen i Åseda för sista gången.

och att vi skulle få en ny buss. Efter drygt 15 minuter kom så den nya bussen och precis när vi började åka övergick duggregnet till hällregn men det gick över när vi närmade oss Trollhättan.

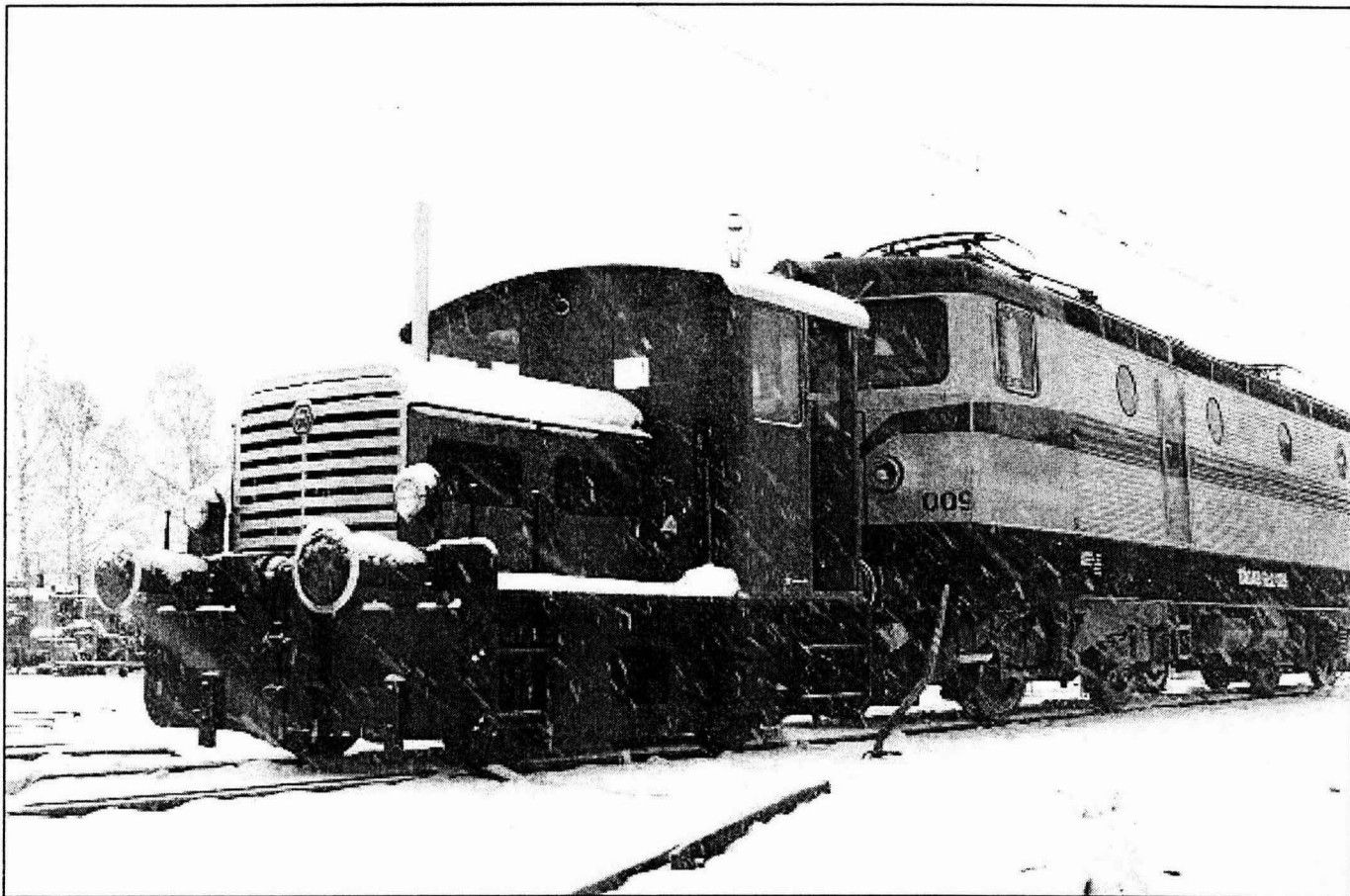
Efter övernattnig i en lånad lägenhet i Trollhättan kunde jag på söndagseftermiddagen kliva på expressbussen mot Åmål. Tyvärr var det i vanlig (o)ordning en viss skillnad på det pris jag fått på upplysningen jämfört med det chauffören ville ha, men efter viss diskussion fick jag ett pris som i alla fall var betydligt närmare det jag fått veta på tid- och prisupplysningen. Bussresan hem till Åmål gick bra och efter att ha kommit hem kunde jag se tillbaka på en intressant och upplevelserik helg.

David Sohlberg

Sträcka	Tåg/buss	Fordon
<b>14 juni</b>		
Åmål - Göteborg	3227	Västtrafik Regina X53 3265
Göteborg - Skövde	424	SJ X2 (ersatt med Blue-X med Rc7 1422)
Skövde - Nässjö	7221	Vättertåg X14 3229
Nässjö - Åseda	8585	Länstrafiken Y1 1275
<b>15 juni</b>		
Åseda - Nässjö	8586	Länstrafiken Y1 1282 och 1314
Nässjö - Falköping	7242	Vättertåg X14 3228
Falköping - Alingsås	133	Västtrafik X53 3265
Alingsås - Trollhättan	500	Västtrafik linjebuss
<b>16 juni</b>		
Trollhättan - Åmål	800	Swebus expressbuss

**Nästa manusstopp 15 augusti 2002!**

# Slutsignalen



## ”JW:n växlar”, del 2

Även denna gång blir det ett elektrolok som får äran att visa upp sig på bild tillsammans med JW:n. Det är ett av Tågakeriet i Bergslagen ABs inköpta Rc2 (före detta ÖBB 1043) som växladades om den 28:e februari tidigare i år. Fotograferade i snövädret gjorde Martin

Forsaeus. Endast åtta dagar innan bilden togs hade 009 kommit tillbaka från Västervik efter ommålning, så det var (och är fortfarande) skinande blankt.

Markus Blihd

---

Redaktionen och styrelsen i  
KMJ/Värmlandståg önskar alla  
läsare en riktigt trevlig sommar.

---