

TIMMERTÅGET

KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Årgång 29

Nummer 72 (1-2006)

mars 2006



Foto: David Sohlberg

Den 16 december 2005, precis dagen före KMJs julbordsresa, blev trafikillståndet och trafikeringsavtalet klart. Numera kan alltså Värmlandståg anordna resor på Banverkets spår under eget trafikillstånd. Den första resan på eget trafikillstånd blev alltså julbordsresan, vilket symboliserades med ett "No 1" på sista vagnens gavel.



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD-MÄLMÅ 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

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

E-post david.sohlberg@telia.com

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

Här är det då äntligen - Timmertåget 72.

Efter en lång tid blev det äntligen bestämt att det här numret av tidningen skulle synkas med kallelsen till vårmötet 2006.

Till slut blev det ett tjockt nummer, även om det bokstavligen såg tunt ut i början. Men fastän alla tänkta bidrag inte är med så blev det ändå hela 16 sidor, vilket får anses som mycket bra. Saknas gör bland annat ett sedan länge planerat reportage om rivningen av modelljärnvägen, men det är inte omöjligt att det dyker upp senare i andra media. Däremot finns en del bilder från sista storkörningen med, liksom en historik över KMJ signerad Jan Olsson. Ett kort reportage från julbordsresan finns också med, liksom en sida om vårt nya trafikillstånd.

Trevlig vår och sommar och så på er tills vi hörs igen!

Redaktören

Innehåll

Kallelse till ordinarie vårmöteVagn 3
Det kom ett e-brev...Vagn 4
Historik över KMJ 1977-2005Vagn 5
Kalendern och en påminnelseVagn 9
Sista storkörningen på KMJVagn 10
Äntligen har Värmlandståg fått sitt eget trafikillståndVagn 11
Hjulbordsresan 2005Vagn 12
MaskinavdelningenVagn 14
SlutsignalenVagn 16



K A L L E L S E

Härmed kallas du till Karlstad Modelljärnvägsklubb /
Värmlandstågs ordinarie Vårmöte:

Tid: fredag 7 april kl. 18.00

Plats: Tjänstevagn C4, Scanspåret, Kil station

Dagordning enligt stadgar:

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. Föredragande av verksamhetsberättelse
8. Föredragande av balans- och resultaträkning
9. Föredragning av revisionsberättelse
10. Fråga om fastställande av balansräkning
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
22. Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet
23. Medlemsmotioner
24. Övriga frågor

Kaffe serveras!

Välkomna önskar styrelsen!

Det kom ett e-brev...

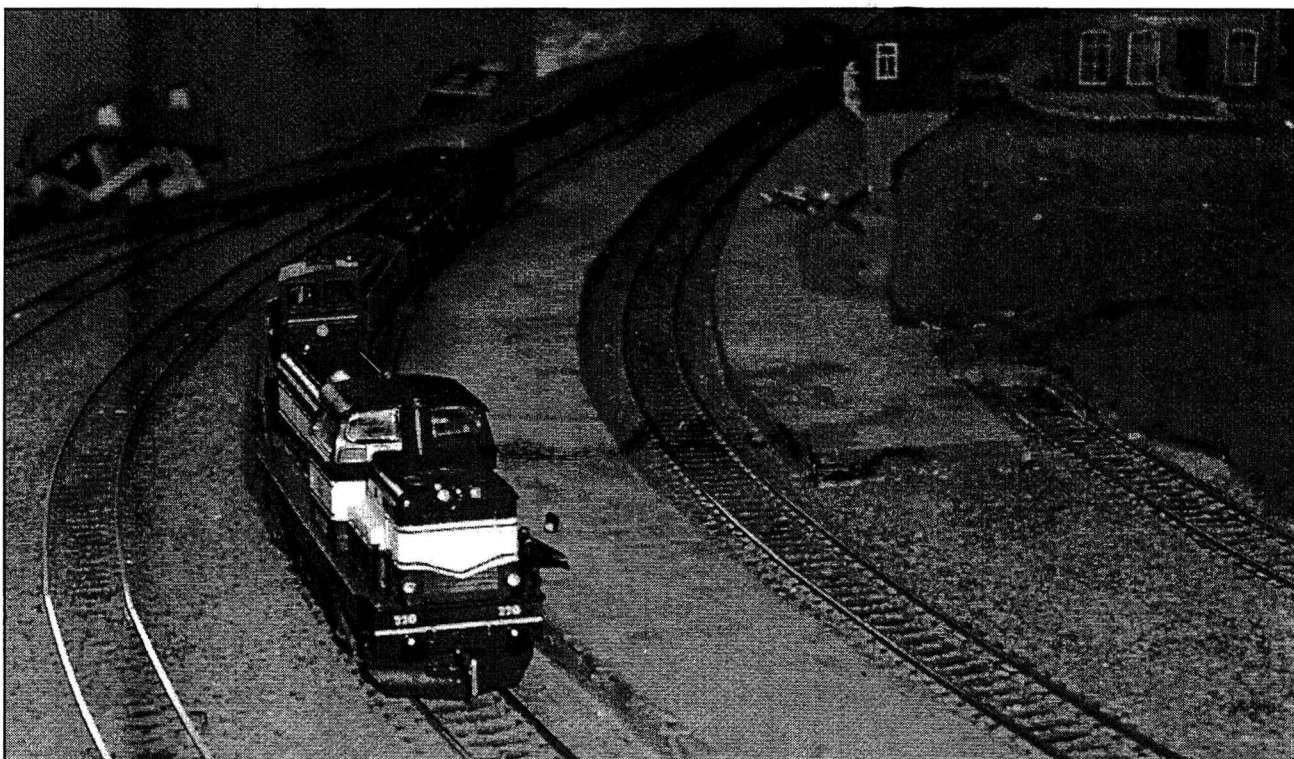


Foto: David Sohlberg

Nu har sista tåget på Klarstad - Malmö Järnväg gått. Det var "förare C" som fick den stora äran att via körkontrollern köra en T43 med godståg och på bilden gör tåget uppehåll i Mofors på sin väg in mot Klarstad. Lasten består av diverse järnvägsmateriel som lastats i Värmlands Väsby.

I e-postlådan kommer ibland de mest märkliga texter och bilder. Ibland är det något roligt, ibland något intressant och ibland är det mer eller mindre tragiska besked. Klockan 23.37 den 27 augusti 2005 hade Per Krogh skickat följande. Av utrymmesskäl har vissa stycken utelämnats.

"Till KMJ medlemmar:

Överstyrelsen för Banverket för det trafikområde som trafikerats av Klarstad-Malmö Järnväg = Karlstads kommun, har meddelat att man tänker dra in infrastrukturen för järnvägen från 1/11 2005 varför den måste läggas ned. Trafikmässigt är detta dock av mindre betydelse då trafiken de senaste åren uppgått till endast en trafikdag per år.

I praktiken innebär det alltså att vi måste riva anläggningen på Hagaborg och städa ur lokalen senast 30/10. MJ-verksamheten i KMJ kommer därmed att upphöra. Tråkigt i sig men den har varit så vilande de senaste åren att detta får spela mindre roll. Dock har vi ett stort jobb framför oss som jag

hoppas flera tidigare aktiva vill hjälpa till med.

*Steg 1 är att plocka hem egna fordon och ev. andra tillhörigheter eller saker man vill ha ur lokalen. Vi har påbörjat uppröjningen redan idag och då sorterat de fordon som är märkta med ägare.
[...]*

*Rivningsarbetet kommer att ledas av Jan Olsson. Under september kommer kontrollerad urplockning och viss rivning att ske. Den som vill assistera med detta anmäler sig till Jan O.
[...]*

Hälsn Per K tillsammans med Jan O och Göran B"

Det här betydde alltså slutet för Klarstad - Malmö Järnväg. För er som inte hängt med under årens lopp kommer på följande sido KMJs historia, nedtecknad av Jan Olsson.

Historik över Karlstads Modelljärnvägsklubb 1977 – 2005

Tiden fram till och med 1983 har även varit med i TT 47 och 48.

1977 började det. Den sommaren fick Göran Bäckström veta att det stod en förfallen modelljärnväg på Herrhagen i Karlstad. Anläggningen hade tillhört KFUM i Mariebergsskogen ett okänt antal år tidigare. Den var ganska liten och bestod av ett enda stort berg med massor av tunnlar. Själva järnvägen var inget att bygga vidare på, men det fanns transformatorer och andra tillbehör som gick att använda. Detta kom att bli starten på KMJ:s verksamhet.

Karlstad kommun ställde upp helhjärtat. Den ordnade en gratis lokal intill MHFs miniracingbana och skänkte modelljärnvägen, virke, målarfärg, verktyg och 500 kr kontant för att vi skulle komma igång. Lokalen var i en gammal textilfabrik. Vi hittade massor av nålar och textildamm i golvspringorna!

I oktober efterlystes medlemmar i Allt om Hobby och några veckor före jul satte vi upp affischer på Albins och Frankes, på den tiden de två ledande leksaksaffärerna i Karlstad.

Totalt anmälde 10 personer sitt intresse för modelljärnväg. Den 14 december 1977 bildades så KMJ av Göran Bäckström, Anders Jönestam, Lars-Erik Cederman, Dan Anders Persson, Conny Seidlitz och Tomas Svanellind. Av dessa är inga aktiva idag. Bland de första medlemmarna var också Dan Carlsson (i dag föreningens ordförande), Nils-Erik Prånge och Thomas Michanek.

1978

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

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

När hösten kom flyttade Anders och Göran från

Värmland och kvar fanns ett ungt gäng (alla var 15 år) som skulle ta över. Möten hölls tre gånger i veckan. Den 28 oktober 1978 kördes KMJ:s första tåg. Du2 + tre personvagnar. Bygget fortskred långsamt på Skåre-Karlstad och Deje-Kil.

1979

KMJ hade nu 12 medlemmar. Denna siffra höll sig tämligen konstant fram till 1985, då antalet raskt ökade! De unga medlemmarna ägnade kanske mer tid åt lek och stöj än åt att bygga modelljärnväg. KMJ var ju en ren ungdomsförening.

Trots detta byggdes det en del med högst skiftande kvalitet. Dante kom med sin modell av Löfbergs Lila som är den snyggaste modell som någonsin skådats på KMJ! Linjenätet växte långsamt. Linjen Karlstad-Skoghall färdigställdes, Karlstad station låg fast förankrad på plastmatta limmad på spånskiva. Detta var innan treetex började användas på KMJ. I slutet av året funderade vi ett tag på att lägga ned KMJ, men vi beslöt att fortsätta.

1980

Detta år blev det inte mycket gjort, men vid årets slut fanns det i vart fall 50 m spår utlagt på KMJ.

1981

Under våren 1981 färdigställdes flera bangårdar. Vi provkörde nätet som bands samman med en provisorisk bro (Kil blev aldrig byggt). En TC (Trafikcentral) byggdes för förarna. En stållig träkonstruktion där man satt ca 2,5 meter över golvet och hade bra blick över hela banan. Det var ett stabilt bygge som senare visade sej svårriivet. Fråga Göran och Jan som med risk för hörselskador plockade ner TC hösten två år senare.

Under hösten stod verksamheten så gott som stilla.

1982

Året inleddes med att vi beslutade att lägga om verksamheten. Av N-banan skulle endast Karlstad och en uppställningsbangård finnas kvar. En ny bana i skala H0 skulle byggas med ett fantasi-Värmland som förebild. Det var detta år som vi ändrade Klarälvens

historia. Föreningen hade nu medlemmar med god ekonomi, så KMJ lånade pengar (7000 kronor) och köpte räls och fordon för hela kassan (cirka 10000 kronor). Nu var det liv i KMJ igen!

1983

Bol, Granskog, Värmlands Väsby m fl. stationer byggdes under våren. Så gott som hela H0-banan räslades och en hel del landskap blev byggt. I maj fick vi så besked om att kommunen inte hade råd att ha kvar lokalen. (Huset revs senare för att lämna plats åt ett hyreshus.)

Under hösten medan vi gick i ovisshetens tecken byggde vi ett provisoriskt elsystem och i december rådde en febril aktivitet med mycket trafik. På KMJs sexårsfirande var 123 fordon samtidigt på dåvarande Klarstad station. Under förvintern revs den gamla anläggningen och den nya lokalen på Sjöstadvägen besiktigades och funderingar på en ny bana inleddes.

Så här långt kom KMJ historiken som infördes i TT 47 och 48. Underlaget rörande kommande år är främst KMJs verksamhetsberättelse för modelljärnvägen.

1984

På nyårsdagen hölls första mötet i den nya lokalen på Sjöstadvägen på Hagaborg i Karlstad. Lokalen var sämre disponerad än den gamla, men var trevligare och lättare att arbeta i. Byggtakten var rekordhög och vid årets slut hade vi hunnit längre än på den gamla banan. Vi körde trafik på Klarstad-Höljerud och smalspåret Höljerud-Lövhyttan.

1985

Även detta år var det full rulle på KMJ. Nu var all rälsläggning klar, förutom Yxö-linjen. Tack vare Urban växte landskapet fram med stationshus och industrier. I september började vi med trafikdagar en gång i månaden, en tradition som stod sig långt in på 1990-talet.

KMJ utökade även verksamheten utanför klubblokalen. Första vårresan gick till Bergen över Finse och en bilutflykt Bergslagen runt lockade tio deltagare. Trivselkvällarna hemma hos någon där vi njuter av mat, dryck, diabilder, video mm. började även de under hösten 1985.

Detta var det år vi blev en allsidig tågförening, som inte bara gav treetexdamm i lungorna. Det märktes på medlemsantalet, som ökade från 12 till 22, och

närvarofrekvensen. Flera medlemmar kom även att ägna sig åt fullskaleverksamhet i JÅÅJ.

1986

Konkurrensen från JÅÅJs fullskaleverksamhet märktes allt mer. Byggtakten sjönk kraftigt. Trots detta byggdes stora delar av elsystemet och en hel del landskap. Fr.om september minskade vi mötesverksamheten till en byggkväll i veckan (onsdag) och en KMJ-helg i månaden, bestod av trivselkväll på lördagen och storkörning på söndagen. Lördagens värd fick vara trafikchef på söndagens storkörning.

1987

var året då bifirman Värmlandståg kom att bildas.

Under detta tionde verksamhetsår blev det relativt lite gjort på KMJ. Höljerud revs upp för en total ombyggnad och linjen Höljerud-Malmå kortades ned från ca 20 m till ½ m tack vare en tunnel genom väggen. Vidare fick linjerna Mofors - Granskog och Granskog - Värmlands Väsby ombytt till Granskog. Klarstad ställverk utökades med en indikeringspanel för ström- och växellägen, något som underlättade arbetet för tkl Klarstad. Således blev inte så lite utfört trots allt!

KMJ-helgerna med trivselkväll på lördagen och trafikdag på söndagen bibehölls dock i oförändrad omfattning.

1988

På grund av stort engagemang i Värmlandståg kom inte så mycket arbete att utföras på KMJ. Man arbetade med Höljerud bangård och ställverk. Smalspåret fick en ny infart till Lövhytan. Vidare byggdes ett förbindelsepår Tc Malmå - Tc Björneborg/Väse. Detta kom senare att tas bort igen. Under hösten hade vi problem med våra hembyggda köraggregat vilka brann ett efter ett. Tankar på inköp av nya färdiga uppstod pg av detta.

1989

Ett år då stortågsverksamheten tog nästan all energi i anspråk. Byggverksamheten gick på sparlåga. Köraggregat inköptes i slutet av året.

1990

Verksamheten låg på en relativt låg nivå detta år. Landskap byggdes kring Hölje gård samt i hamnområdet. Lokstationen i Klarstad påbörjades med spårläggning och inläggning av vändskiva. Ställverket i Malmå byggdes och togs delvis i bruk. Tc ställverk snyggades upp med grön färg, klarlack och prydligare

spårmarkeringar. Storkörningarna var ojämnt besökta under året. En del roliga lok har visats upp på storkörningarna, bl.a en fin UP-maskin medförd av Mikael L.

1991

Detta år låg verksamheten på en lägre nivå än året innan. Detta berodde delvis på att några aktiva byggare gjorde militärtjänst resp. studerade på annan ort. Vi arbetade dock med att färdigställa landskapet i yttre rummet samt hamnområdet. Yxölinjen och nedspåret till Tc kopplades också in.

1992

Årets byggverksamhet pågick i lugnt tempo. Förarplatsen fick nya fällstolar, kläddes in med plywood och fick golvet målat. I Höljerud, Lövhyttan och Paradiset grusades banan, tyvärr med fel grus i Höljerud, så det fick göras om. Landskapet mellan Paradiset och Lövhyttan förbättrades men där fanns mer att göra. I Klarstad snyggades området mellan lokstation och godsmagasinet i hamnen till samt fick området mellan Yxö- och Väselinjen landskap och tunnelpartiet mot Tc påbörjades. En del byggnader placerades ut på lämpliga ställen på banan. Bra kördagar, några med stor anslutning. Trafik på smalspåret efter att lite rullande materiel tillförts.

1993

Byggverksamheten pågick i lugnt tempo. Höljeruds bangård byggdes om liksom Malmö bangård. I Höljerud sattes det upp ett omlastningsmagasin mellan normal- och smalspåret. En del fordon inköptes till anläggningen, bl.a ett Rc-lok (Roco?). Till smalspåret inköptes en bemo-vagn.

1994

Lite lägre nivå på verksamheten detta år. Nytt berg byggdes i hörnet bakom hamnen med träd och målning. En signalanläggning mellan Mofors och Björneborg byggdes efter ritning av Göran B. En signalklocka installerades också mellan nämnda stationer. Per K gjorde en tidtabell baserad på bandelen Karlstad Charlottenberg, T94.2. Gammal byggmateriel städades bort. Under året noterades problem med bussen för elförsörjningen.

1995

Verksamheten låg på samma nivå som året innan. Under året byttes några växlar och växelmotorer samt påbörjades en ombyggnad av Malmö station. Skåpet i Tc sågades ner till passande höjd och Malmö bangård

förlängdes över ingången, nytt krypställe! Vidare rensade vi bland gamla sparade dokument. Vi fick åter tillgång till några förrådsutrymmen som vi haft från början, men senare fått lämna ifrån oss. Tillkomst av några ungdomsmedlemmar.

1996

Verksamheten låg på samma nivå som året innan. Några ungdomsmedlemmar till kom med i verksamheten. Detta år fick vi överta en lokstationsmodul som byggts av Gunnar Andersson. Tyvärr kom det att bli svårt att finna en bra plats att foga in den i anläggningen. Ny telefonanläggning monterades in av Urban L. Denna kom att underlätta trafiken högst avsevärt.

1997

Verksamheten detta år låg på en god nivå. Flera nya intresserade ungdomar besökte lokalen och några blev även medlemmar. Löpande underhåll av anläggningen genomfördes med bl.a byte av ett antal växelmotorer. Ombyggnad av Malmö station påbörjades.

1998

Minskande verksamhet jämfört med året innan. Arbete med ombyggnad av Höljerud station påbörjades och arbetet med Malmö station fortsatte. En del rullande materiel har anskaffats till anläggningen.

1999

Lägre verksamhet jämfört med föregående år. Arbeten pågick avseende ombyggnad av Höljerud station och ny linje in till Tc (egentligen återuppbyggnad av den gamla linjen före tunnelbygget direkt till Malmö).

Vidare arbetades det vidare på Malmö station som förlängdes och utökades avseende spårantal. Några storkörningar genomfördes också.

En oturelig incident var att vi fick inbrott i lokalen varvid en del rullande materiel stals. Dock kom större delen tillrätta, återfanns i en bil dagarna efter. En inbjudan till Julbordsresa var ett bra bevis på var materielen kom ifrån. För det som ej återfanns fick vi ersättning från försäkringen, användes senare till inköp av ett lok.

2000

Vikande verksamhet jämfört med förra året. Arbeten pågick med ombyggnad av Höljerud station samt det nya ställverket i Malmö. Viss körning genomfördes under våren. Dessutom lite underhåll på elanläggningen. Dock kom Höljerud aldrig att bli klar och trafiken dit upptogs ej.

2001

Ingen organiserad verksamhet. Vi meddelade kommunen våra bekymmer med vikande antal av ungdomsmedlemmar men fick lyckligtvis ingen uppmaning att lämna lokalen.

Enstaka besök i lokalen. Ibland hölls styrelsemöten där.

2002

Ingen organiserad verksamhet. Enstaka besök i lokalen. Ibland hölls styrelsemöten där.

2003

Verksamheten var i stort sett vilande. Enstaka besök i lokalen. Ibland hölls styrelsemöten där.

Den 8/2 genomfördes en välbesökt storkörning på anläggningen.

2004

Bara en körning genomfördes i början av året, den 16/1. Många deltagare, men inga tecken på att man önskade ta upp verksamheten igen. Lokalen användes ibland för styrelsemöten.

I slutet av året fick vi ett brev från kommunen om att vi inte längre var att anse som bidragsberättigad förening. Den 8/12 hölls styrelsemöte i KMJ-lokalen för sista gången.

2005

Detta sista år med verksamhet i lokalen på Hagaborg hade vi endast en körning i början av året. Det mesta fungerade trots att vi inte kört på mycket länge. I slutet av sommaren fick vi besked att vi måste lämna lokalen till den 31/10.

Beskedet ledde till en intensiv verksamhet under hösten. Dels ordnade vi en sista trafikdag på KMJ, med god uppslutning av deltagare. Därefter påbörjades demonteringen av spåren och därpå följande rivning av all underbyggnad. Ställverken demonterades och materien tillvaratogs. Arbetet gick bra, spåren var inte så svåra att demontera, bara några skenlängder och ett par växlar gick sönder under arbetet. Det blev mängder med spillvirke och annat avfall som dels gick till Heden, dels till Skåre.

En del av materien kommer att användas till en liten anläggning i C4 11. Vidare har Urban Lavén och Göran Sohlberg anmält intresse för att förvärva delar av spårmaterien. Privat rullande materiel har delvis hämtats hem av ägarna. Övrig rullande materiel har övertagits av KMJ. Vad som sker med den senare får vi se då!

Av möblerna togs en del till Kil men övriga möbler kom att demonteras och gå till Heden resp. Skåre. Lokalen slutstädades och tömdes definitivt 2005-11-

05, och lokalen överlämnades därefter till kommunens fritidsförvaltning. Det blev 21 år och 10 månader som vi bedrev verksamhet i dessa källarlokalerna. De var väl inte helt idealiska för ändamålet, men vi hade under många år mycket trevligt där med bygge på KMJ och stora och små körningar. Vidare hölls ett antal styrelsemöten i lokalen.

Brev från fritidsförvaltningen med godkännande av återlämnad lokal kom 2005-11-16.

Om man skall se på verksamheten i stora drag har den präglats av inriktningen att bygga en anläggning med Värmland som förebild. Dock har geografien gjorts om en del. Vidare kom intresset mer att inriktas på trafik än att få en perfekt miljö. Trafikintresset har lett till att landskapet med alla dess detaljer aldrig kom att bli klart, delvis var det faktiskt provisoriskt hela banans livslängd. Den teknik vi valde för strömförsörjning och sektionindelning för att möjliggöra flertågstrafik kom att fungera bra hela tiden. När vi så fick ett fungerande telefonsystem installerat, kunde organiserad trafik utföras på ett bättre sätt än tidigare, då vi fick hojta till varandra mellan stationerna. I synnerhet kommunikationen mellan Mofors och Tc underlättades avsevärt. Den signalanläggning som Göran B ritade för den kommunikationen gjorde dock god tjänst de år den var i drift.

En nackdel var kanske att banan krävde många deltagare för att körningarna skulle bli bra. Fyra förare, sex tågklarare, två man för smalspåret samt en trafikledare var behovet för full trafik. Dessutom kunde en assistent på Klarstad vara bra att ha under morgonens stora växlingsperiod.

Tyvärr kunde det ibland bli lite långtråkigt på mellanstationerna mellan tågrörelserna. Lokalt inkopplingsbara köraggregat gjorde dock att man kunde genomföra lokal växling på egen station i väntan på nästa tåg. Vid gles bemanning kördes all trafik med hjälp av de lokala köraggregaten.

Rullande materiel var av varierande standard. Rocolok fungerade mycket bra, Lima däremot var inte så driftsäkra. Både lok- och vagnmateriel hade såväl svensk som utländsk förebild. Under årens lopp har ett stort antal privatägda lok av alla tänkbara littera rullat på banan

Vi har utformat ett antal tidtabeller under åren, en del med sträckan Karlstad - Charlottenberg som förebild. En sak vi försökte hålla på var att lägga personalomlopp så att förare inte skulle behöva "flyga" mellan olika ändstationer på banan. Godstågen fick vagnslistor som styrde växlingsarbetet på stationerna. Detta medförde att tågklararen i Klarstad hade ett hektiskt

pass på "morgonen" då ankommande godståg skulle delas upp, och godstågen till Klarstad - Malmö Järnväg skulle sättas ihop.

En sak vi aldrig fick utförd var att installera klockor med "uppsnabbad tid". I stället föll det på trafikchefens lott att hålla reda på tiden och se till att respektive tågklarare och förare gjorde det som förväntades enligt tidtabellen.

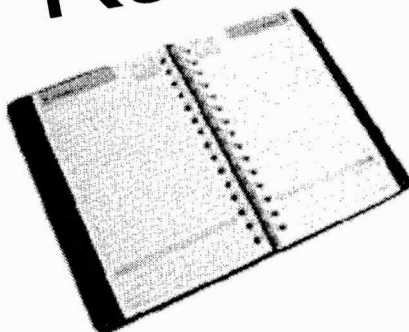
Signaler fanns inte heller. En enda infartssignal i Mofors på linjen från Klarstad sattes upp. Den mesta tiden visade den grönt. Kontaktledning sattes aldrig

upp trots att huvudlinjen Tc - Klarstad - Mofors - Tc förutsattes vara elektrifierad. I tunnlarna sattes en enkel kontaktskena upp över spåret i fall något ellok skulle komma med uppfälld strömavtagare. Vidare hade vi funderingar på att övergå till digital styrning av loken, men det kom att stanna vid en dröm.

Göran Bäckström (historiken 1977 - 1987)

Jan Olsson (historiken 1988 -)

Kalendern



Redaktör: Per Krogh

April

- | | | |
|-----|------------------|--------------------|
| 1-2 | JHRF årsmöte | Halmstad |
| 7 | KMJ vårmöte | Kil |
| 8 | KMJ trivselkväll | Göran S, Liljedahl |

Juni

- | | | |
|-----|-------------|--|
| 2-6 | KMJ vårresa | |
|-----|-------------|--|

En påminnelse

Det är hemma-hos-kväll hos undertecknad den 8 april. Den som vill komma måste dock anmäla sig SENAST den 4 april.

Anmälan sker på 0555 - 915 42 eller 070 - 724 27 49

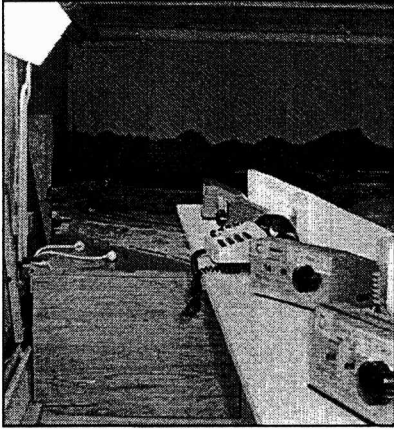
Programmet är hemligt.

Övernattningsmöjlighet finns.

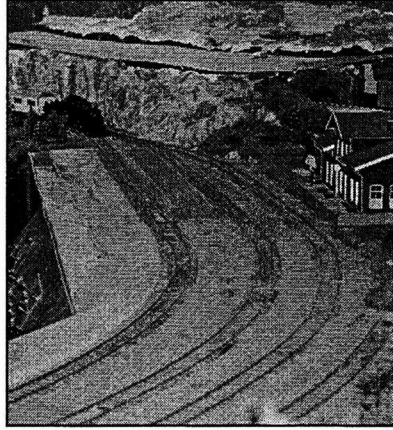
Göran Sohlberg

Sista storkörningen på KMJ

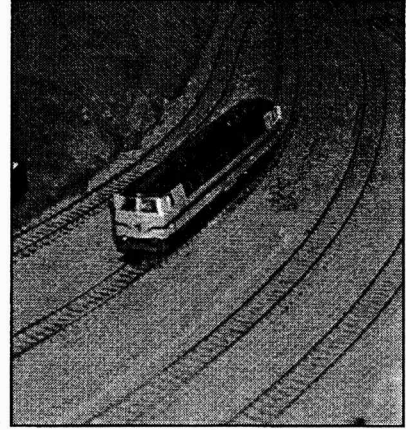
Den 18 september 2005 genomfördes den sista storkörningen på Klarstad - Malmö Järnväg. Här är några bilder för er som inte var med. Samtliga bilder är tagna av David Sohlberg.



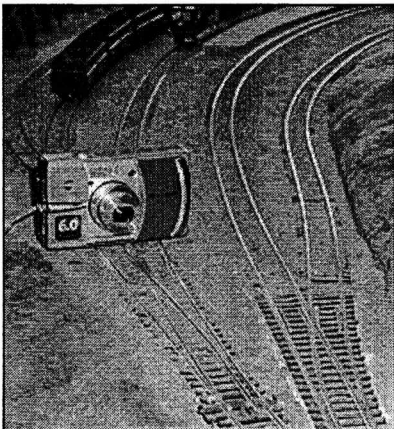
Förarplatsen för förare 1-4 med köraggregat och telefon.



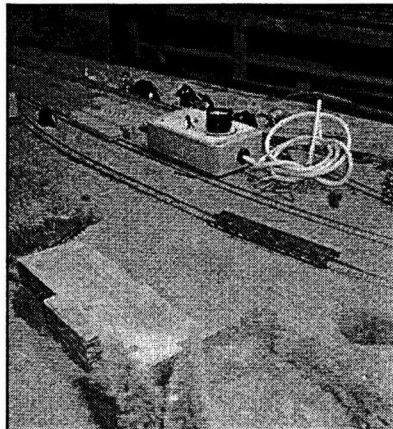
Ett godståg ankommer till bangården i Granskog.



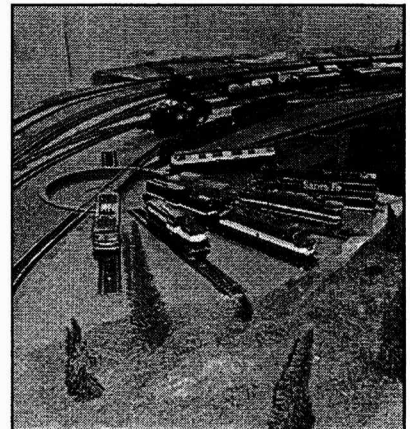
TÅGAB var på ett sista besök.



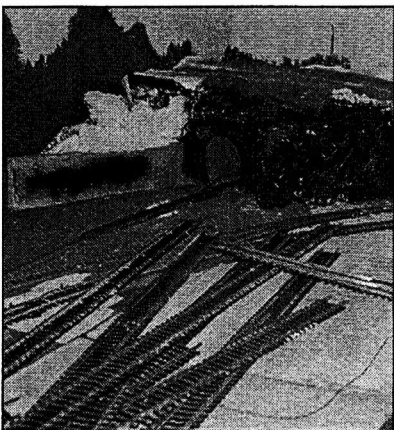
Apropå debatten om "spår-spring" och fotografering...



Stationshusgrunden och bangården i Löfhyttan.



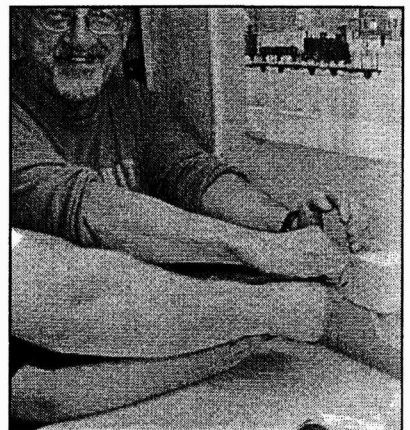
Lokstationen i Klarstad.



Redan uppriven räls i Höljerud.



Sista tåget, kört av redaktören som förare C, i Mofors.



Här bryts spänningen för sista gången. Klockan är 22.04.

Äntligen har Värmlandståg fått sitt eget trafiktillstånd!

Den 16 december 2005, precis dagen före KMJ julbordsresa blev trafiktillståndet och trafikeringsavtalet klart. Efter att ha hållit på i drygt 10 månader med ansökan,... nå, vi tar det från början:

Värmlandståg bildade tillsammans med NBVJ och JÅÅJ, VTB (Veterantåg i Bergslagen) för att ha ett gemensamt trafikavtal mot Banverket. Detta gjordes bland annat för att slippa ha så många egna poster. Det går ju åt folk till posterna som trafikchef, säkerhetschef, utbildningschef, personalchef och så vidare. Men att sitta som trafikchef och säkerhetschef för tre föreningar som också ligger långt från varandra, blev i längden rörigt eftersom det var svårt att hålla koll på vad som hände i respektive förening. Därför beslutade Värmlandståg sig för att söka eget tillstånd.

Jag fick i uppdrag av styrelsen att söka detta trafiktillstånd och arbetet påbörjades redan i början av året. När man läser själva instruktionerna för ansökan så ser det inte så svårt/mycket ut att göra. Men sedan man hållit på ett tag så ser man vad MYCKET det är.

Många papper blir det

Järnvägsstyrelsen älskar papper, så ju mer papper man kan sända, ju lättare är det att få tillstånd. Skämt åsido, det är även intressant att göra denna ansökan. Som de flesta vet så älskar jag ju pappersarbete. (-Det var nog därför jag fick kanslijobbet. Egen anmärkning.)

Först måste man se över hur organisationen skall se ut och därefter bygger man grunden till själva ansökan. Nu fanns ju det mesta redan färdigt eftersom Värmlandstågs organisation såg ut ungefär som VTBs! Så det var till att göra om samtliga föreskrifter så att de passade oss, likaså allt övrigt som till exempel interna meddelanden, interna föreskrifter, blanketter och dokument.

Ingen var kriminell

Sedan skulle samtliga ha bevis på att de inte var kriminella och inte gått i personlig konkurs (Ingen åkte dit). Sedan skulle vi se om vi hade lämpliga kandidater till de olika posterna. Tur nog fanns det intresserade som kunde tillsättas. När allt detta var gjort sändes ansökan in. Och nu är vi framme vid den 12 maj.

Det dröjde inte länge förrän det ringde från Järnvägsstyrelsen om att de ville komma och titta på vår förening. Datum bestämdes och två personer med Anneli Eriksson i spetsen kom. Vi samlade oss i

kafévagnen och började med att smörja dem med kaffe och smörgås.

Sedan började de med att fråga en massa om larmvägar, olyckshantering, tagande av personal ur tjänst, utredare och till och med varför vi sökte över hela landet. Sedan gjorde de en översyn av materialet och de konstaterade att det var relativt bra ordning. Det som felade var bland annat att det fattades några brandsläckare och så var väl inte ett besiktningsprotokoll helt i ordning, så nu var det bara att gå hem och börja luska i detta. Jag vill nu även passa på att rikta ett stort tack till Urban Lavén som hjälpte till med informationen om olyckor och larmvägar. Det blev till slut tio olika dokument med ett varierande antal sidor, totalt cirka 45. Detta insändes till Järnvägsstyrelsen som, tro det eller inte, godkände vår ansökan!

Skrev på avtalet under resan

Själva tillståndet kom 23 november. Nu är det inte färdigt bara för att vi fått tillstånd, nä nu skall vi ha ett trafikeringsavtal med Banverket också.

Så det var att börja om igen... Nej, inte riktigt, men nu skulle de ha uppgifter om styrelsen, stadgarna, fordonslista, organisationsnummer och själva trafik-tillståndsbeslutet. Detta sändes den 7 december till Banverket. Fyra dagar innan julbordsresan ringde Banverket och undrar hur fort vi ville ha avtalet klart.

Som ni såg ovan så var julbordsresan den 17 december. Avtalet kom dagen före för påskrift. Jag ringde till Banverket och undrade om det skulle gå bra att få skriva på avtalet under själva julbordsresan, eftersom det skulle vara en väldigt trevlig och lite ceremoniell avslutning på det hela. Jodå, det skulle gå bra, bara jag sände in avtalet sedan. Det sistnämnda ordnades i Uddevalla samma dag.

Tack alla som hjälpte till med ansökan! Lite gnäll och gnöl blev det, men nu är vi i hamn. Och det är det viktigaste.

Göran Sohlberg
Värmlandståg kansi/arkiv

Hjulbordsresan 2005

eller – Det är svårt att komma iväg när hjulen står för dörren
eller – Första resan på eget trafikillstånd

I år, det vill säga i det här fallet 2005, var det en del smussel angående resmålet på den traditionsenliga hjulbordsresan. I inbjudan skrevs det om "hemligt mål" och det enda som släpptes officiellt var att resan skulle utgå från Kil samt att de inbjudna skulle samlas i Kil vid 08.30.

Något som dock inte alls var hemligt innan resan var att det skulle bli den första resan på eget trafikillstånd. Under året har ett stort arbete lagts ner och till slut fick vi besked att trafikillståndsansökan gått igenom och att vi nu var trafikutövare på Banverkets spåranläggning.

Jag och några till valde att åka till Kil med Värmlandstrafiks länståg 18972 på morgonen. Som jag tidigare skrev så var samlingstiden i Kil enligt inbjudan satt till klockan 08.30, men dagen innan hade jag fått bekräftat på telefon att det inte var någon som helst risk att missa hjulbordståget om vi kom till Kil med 18972, trots att tågets ankomsttid till Kil var 09.40!

Kyla och värme

Tåget var ihopväxlat och uppställt med kopplad tågvärme på spår ett, och eftersom det var drygt 10 minus ute gick de flesta in i tåget och tog plats. Då Du2 349 fortfarande står avställd i Kil har vi ju inget



Foto: David Sohlberg

Som vanligt var det en del norska läckerheter med på julbordet. Här tar Ronny Maarud för sig av godsakerna som stod uppdukade i kafévagnens kök.

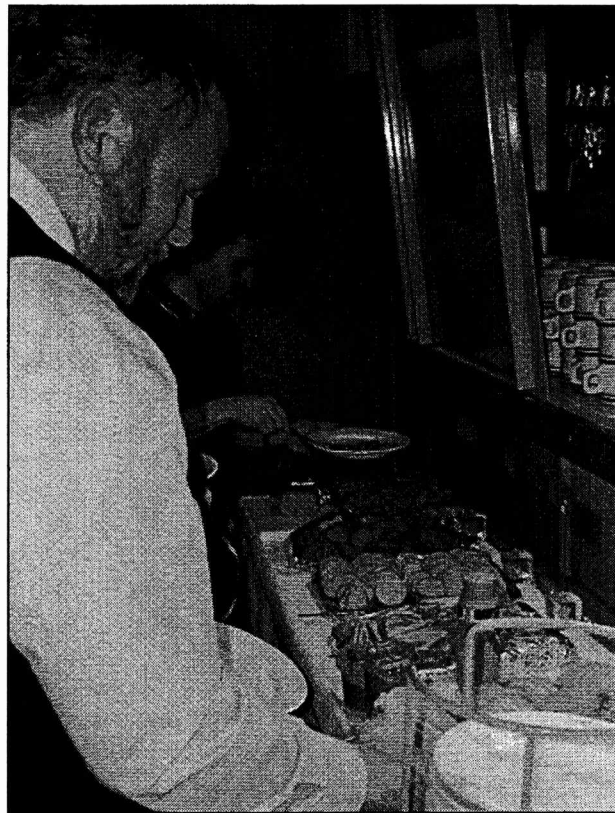


Foto: David Sohlberg

Som vanligt fanns det mycket gott att välja mellan på julbordet.

helt fungerande linjelok. Detta gjorde att vi blev tvungna att försöka se oss om efter möjligheten att låna ett ellok från någon annan operatör/lokägare. Generatoren i postvagnen räcker nämligen inte riktigt till för stora tåg utan då är det ett riktigt ellok som gäller.

I år hade ett loklån möjliggjorts genom Peter Flink, som lyckas ordna så vi fått låna Obas (Ofofbanen as) gröna El13 2124. Ännu en ny loktyp i hjulbordsresesammanhang alltså! Men loket dröjde... och dröjde... och dröjde! Alla fördrev dock tiden så gott det gick. Det spekulerades lite om resmålet men det var väl egentligen ingen som uttalade någon konkret gissning. Motala hade ju nämnts tidigare, liksom Uddevalla och Trollhättan.

Efter en liten frukost med skinksmörgås och annat gott blev det lussebullar och pepparkakor. Men nu



Foto: David Sohlberg

Efter en lång väntan i Kil kom vi till slut iväg mot vårt – åtminstone till en början – hemliga mål för dagen. Väl framme i Uddevalla valde några av oss att gå en tur på stan för att handla, fotografera och lite annat i väntan på hemresan och julbordet. Vädret och temperaturen var inte den bästa, men det var rätt härligt ändå. På vägen tillbaka blev det bland annat den här bilden på tåget med E13 2124 i spetsen på spår ett.

hände äntligen något! En typisk ”kopplingsduns” gick genom tåget och lite senare bröts värmen från tågvarmeposten. Sedan blev det lite växling och ett bromsprov innan vi runt tolvtiden lämnade Kil på väg mot det hemliga målet.

Dagens mål – inte bara julbordet

De flesta brukar ju tycka det är bra med ett julbordsresemål där det finns möjlighet att julhandla eller åtminstone gå omkring på stan en stund. Vi har ju haft julbordsresor till exempelvis Bredsjö och Ställdalen där det väl inte finns sådär hemskt mycket att göra.

Tåget rullade på och i Öxnered svängde vi in via den nya delen på bangården mot Uddevalla och just Uddevalla visade sig vara dagens resmål. En stund

senare var vi framme och åtminstone en del av oss valde att gå en runda på stan och handla och titta i skyltfönster. Tyvärr stängde de flesta affärer rätt tidigt så det blev inte så mycket handlat, men det var i alla fall ganska mysigt att gå runt och njuta av vintern och skyltningen.

Julbordet intogs innan avgång från Uddevalla och som vanligt bestod det av en mängd läckerheter. När alla ätit sig mätta och belåtna blev det dags att åka hemåt igen. På vägen mot Kil stannade vi för avstigande i Åmål, Säffle och Grums. Väl framme i Kil återstod jobbet med att växla undan vagnarna, städa tåget, ta hand om resterna av julbordet och – sist men definitivt inte minst – att köra tillbaka E13-loket till Norge.

David Sohlberg

Maskinavdelningen

B 1143



Foto: David Sohlberg

Det är tyvärr så här vi är vana att se SJ B 1143 numera - uppställt utomhus med presenningar över pannan. I början av 2006 visade dock Järnvägsmusei Vänners lokalavdelning i Herrljunga intresse för loket och allt ordnar sig förhoppningsvis till det bästa för loket under året.

I samband med beskedet att Järnvägsmusei Vänners lokalavdelning i Herrljunga var intresserade av loket fick Jan Olsson i uppdrag att nedteckna lokets historia hos KMJ/Värmlandståg, och här är hans berättelse.

Redan när man grundade Värmlandståg som en del av KMJ fanns planer på att anskaffa ånglok till föreningen. till och med TVÅ enligt ett tidigt protokoll! Inledningsvis nyttjade vi E2 909 och Y3 74 som lånades ut av BJs. Dessutom köpte vi redan 1987 Du2 349 från SJ. Senare kom E2 909 att säljas till Canada och Y3 74 fick återgå till BJs.

I början på 1990-talet blev det möjligt att från Jvm få ånglok till deposition med vissa villkor. Värmlandståg undersökte saken och kom att besluta sig för att be om att få disponera B 1143 som stod konserverat

i Gräsberg. Loket valdes bland annat för att en av våra äldre förare, Bengt Prins, tjänstgjort på loket och hade goda erfarenheter av maskinen. Sagt och gjort – den 21 april 1991 åkte vi upp till Falun för att hämta B 1143. Under sommaren gjordes hon i ordning nere hos JÅÅJ i Åmål för att kunna tas i drift. Första insats var tänkt bli körningen till Oxhälja i början av september. Men det blev inte av, en stagbult brast under påeldningen och E2 909 fick i all hast eldas på i stället. Följande genomgång av lokets öden hos oss har tagits ur föreningens verksamhetsberättelser.

1992 började B 1143 (eller A 95, som vi döpte om henne till eftersom det var under det SWB-litterat Bengt P eldat henne på 50-talet) sin tjänst hos oss. Loket hade då fått tender och panna målade, hytten

målad in- och utvändigt och alla fönsterramar i hytten renoverade. Överhettarna läckte en del upptäckte vi, och de togs ur för provtryckning. Ett tiotal hade läckor och de reparerades av Leif S i Charlottenberg.

1993 utfördes bara löpande underhåll på A 95. Fyra körningar blev det under året, den längsta till Torsby. Här fick undertecknad en första duvning i att elda tungt tåg.

1994 byttes samtliga överhettarelement samt en stortub. Den brast när loket kalltrycktes på våren inför årets trafiksäsong.

1995 utfördes bara löpande underhåll.

1996 utfördes löpande underhåll. Två körningar genomfördes.

På hemväg efter den andra körningen fick loket varmgång i ett storlager strax före ankomst till Kristinehamn. Som följd härav blev loket stående ett par år medan reparation och annat underhåll genomfördes. Dessutom var det problem med trafikillstånd den perioden, så behovet av ett fungerande ånglok var begränsat.

1997 göts nya storlager till A 95 samt sattes dessa på plats liksom koppelstängerna. En hel del andra arbeten utfördes dessutom på loket, bl.a fick ångbromsen nya kolvringar och nytt eldstadsvalv sattes upp.

1998 kunde A 95 transporteras tillbaka till Kil. Vattenreglarna åtgärdades, tenderens vattenutrymme rengjordes invändigt.

1999 genomfördes en hel del arbeten på A 95, bl.a sattes nya vattenslangar upp mellan lok och tender, elsystemet renoverades och ny belysning i förarhytten

sattes upp, ny bottenkran monterades in samt uppkoppling och förberedelser för kallbesiktning och ångprov utfördes.

Förutom en provkörning på våren Kil - Högboda ToR genomfördes under hösten två körningar. A 95 övergick detta år helt i föreningens ägo.

2000 byggdes kolboxen om och förhöjdes, smältpluggarna göts om, tendern rengjordes invändigt och fick nya skyltar uppsatta samt numrerades loket om till B 1143. Detta blev troligtvis det sista trafikåret för B 1143.

På våren genomfördes en speciell körning Lysvik - Kil med tomt persontåg. Detta för att en grupp besökande tyskar/engelsmän skulle få fotografera tåget på linjen under normal körning. När loket användes nästa gång drabbades det av läcka i en stortub och fick kopplas ner och dras hem till Kil från Karlstad.

Av diverse skäl har något tubbyte inte genomförts. Vi kom så långt att stortuberna skars ut liksom några småtuber. Orsakerna var bl.a problem med lokalerna i Kil samt en inte alltför stark ekonomi. Vidare var det lite tunt med engagerade personer för detta stora arbete.

Men en lösning på lokproblemet verkar finnas. En grupp intresserade ångloksmän i Herrljunga har hört av sig och är intresserade av att ta hand om B1143. Huruvida vi säljer maskinen till dem eller låter deponera den är inte klart än. Vi har kontakter med dem och arbetar med att lösa detta under våren. Så än är inte hoppet ute att åter få se B 1143 under ånga!

Jan Olsson

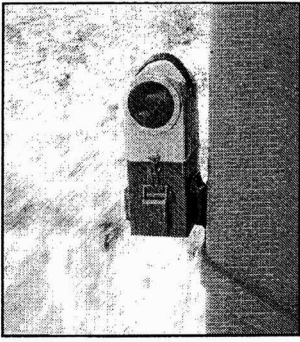
Du2 349

Säljes

Andel nr. 4 i KMJ:s ellok Du2 349 värde 3000:- säljes. Först till kvarn gäller.

Fredrik Bergman

031-465268 eller 070-6371001.



Slutsignalen

”Värmländska järnvägsögonblick”, del 4



Foto: David Sohlberg

”Värmländska järnvägsögonblick” visar den här gången en bild från Kil den 7 mars 2006. Klockan är 12.56 och bilden är tagen från förarhytten på länståg 8913 som någon minut tidigare lämnat plattformen i Kil på sin färd mot Charlottenberg. Det var inte så kallt, men väl massor med snö. Under det som hittills gått av dagen hade det varit förseningar, bussersättningar och fordonsbyten – bland annat beroende på att en X2 blockerade spåret strax söder om stationen i Arvika sedan tidigt på morgonen. För vår (det vill säga personalen på 8913) del innebar det att det blev ersättningsbuss Edane - Arvika och där kunde vi ta över tågsättet från 8902/8904 som multipelkopplats och ta oss vidare till Charlottenberg. Sedan tillbaka till Arvika, buss till Edane och tåg igen till Karlstad. Nästa vända hade man lyckats dra undan den trasiga X2an och vi kunde köra som normalt igen.