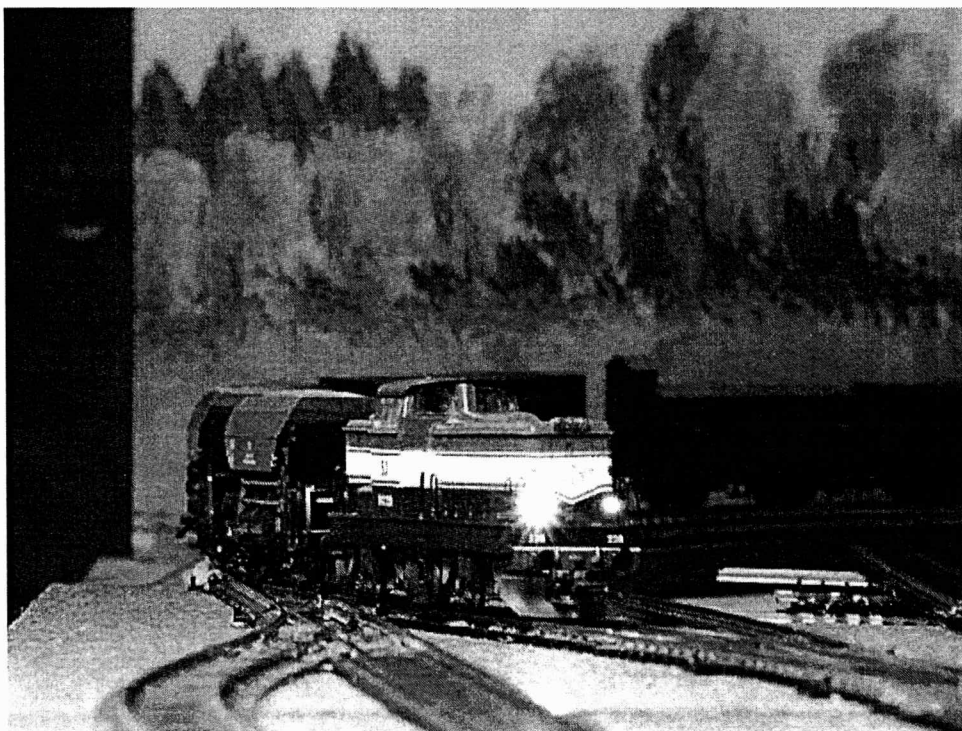


TIMMERTÅGET

ÅRGÅNG 32 NUMMER 75

2009



MJ verksamheten har återupptagits i C4 11 vagnen.
Bakgrunden målades av Urban L till anläggningen i Hagaborg.
Foto: Hans S



VÄRMLANDSTÅG

VAGN 2

TIMMERTÅGET

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 32:e året!

Utgivare och redaktion	Styrelsen
Föreningsuppgifter:	
Adress	Värmlandståg Rallaregatan 6 665 32 Kil
Plusgiro	969708-7
Hemsida	www.varmlandstag.se
Epost	info@varmlandstag.se

Styrelse och funktionärer 2009

Ordförande och Resechef	Dan Carlsson 0554-41533
Kassör	Per Krogh 054-854736
Sekreterare	Jan Olsson 054-830356
Ledamot	Lars Nilsson 054-521781
Ledamot och Trafikchef	Martin Andersson 021-132351
Suppleant	John Alsterhäll 0570-161 64
Suppleant	Hans Sjögren 0550-14992
Suppleant	Thomas Halvorson 0532-14499
Maskinchef	Martin Forsaeus 0550-411453
Personalchef	Markus Blidh 0550-82506
Säkerhetschef	Urban Lavén 0550-60666
Kansli och Utbildningsansvarig	Vakant t. v.

Uppmaning 1!

Vill du ha löpande information om vad som är på gång?
Anslut dig till Värmlandstågs sändlista för e-postbrev!
Skicka ett e-postbrev till **info@varmlandstag.se** så fixar vi det!

Uppmaning 2!

Tänk på att det är vi tillsammans som utgör VT! Det är vårt gemensamma arbete som är grunden.

Ansvariga inom resp. område meddelar om större projekt, men du är alltid välkommen att göra en insats inom ett område du tycker är intressant! Hör av dig om du har någon idé du vill arbeta med.

Innehåll

Information fr. styrelsen	Vagn 3
Höstmötet 2008	Vagn 4
Hjulbordsresa 2008	Vagn 6
Vårresan 2008	Vagn 8
En skåning i förskingringen på vift	Vagn 12
Slutsidan	Vagn 16

Styrelsen informerar:

Med detta TT bifogas blankett för 2009 års medlemsavgift. Du kan betala med plusgiroblanketten eller via Internet. Meddela gärna ditt medlemsnummer så blir kassören glad!

Göran Sohlberg har beslutat lämna posten som Kansli- och utbildningsansvarig. Göran har under många år skött detta arbete på bästa sätt, och har mycket stor del i att VT har eget trafikillstånd. VT tackar för allt det arbete Göran utfört under åren och önskar lycka till inför framtiden.

Denna post måste besättas med ny kraft. Den som är intresserad ombedes höra av sig. Tills vidare får styrelse och ledningsgrupp hålla i detta.

Arbetet med att byta till 220V värme i RCo1 har dragit igång. Elarbeten har påbörjats och inredningen på kökssidan har tagits ner för att ge plats för byte av element och kabeldragning.

Gsh-vagnen i Kristinehamn håller på att målas, men är inte färdig än.

MJ anläggningen i C4 11 har fått underbyggnad för den övre stationen. Uppfarten dit är klar. Spårarbetet har påbörjats. Den övre bangården får manuell växelstyrning.

De scania 812 motorer inkl. växellådor som stått på kajen till scanspåret i Kil har äntligen flyttats in i en Gsh vagn.

Ångloket har fått presenning även över hytten. Taket började läcka och för att skydda tak och hytt mot väta har detta arbete utförts. Lokets framtid är ännu oklar.

Troligtvis kommer det att bli krav på ATC på alla dragfordon på BV spår vilket medför att vi måste ta en funderare över hur vi skall göra med Du2 349. Om dessa nya krav på ATC blir verklighet är det tveksamt om vi kan ha kvar loket. Det är andelsägt, så delägarna får ta en funderare om hur lokets framtid skall bli. Planerat är att ta loket till Kristinehamn och efter torkning kolla motorerna så att vi får bättre underlag inför eventuella åtgärder.

Höstmötet 2008.

Detta avhölls i SYSteam Implementalokalen i Expositionshuset, Karlstad.
Mötesprotokollet kommer här.

§0	Öppnande
VT ordförande Dan Carlsson förklarade Höstmötet öppnat.	
§1	Justeringsmän
Till att justera mötets protokoll utsågs Magnus Sjöström och Gunnar Andersson	
§2	Röstlängd
De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren. Närvarande var:	
Jan Olsson	Fredrik Bergström
Gunnar Andersson	John Alsterhäll
Dan Carlsson	Per-Erik Magnusson
Per Krogh	Martin Forsaeus
Peter Berggren	Magnus Sjöström
Rickard Persson	
§3	Utlysning
Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.	
§4	Mötesordförande
Till att leda Höstmötet utsågs VT ordförande Dan Carlsson.	
§5	Sekreterare
Till sekreterare för Höstmötet utsågs VT sekreterare Jan Olsson	
§6	Dagordning
Den dagordning som framgår av stadgarna godkändes av deltagarna.	
§13	Antal styrelseledamöter
Nuvarande antal, 5 st, fastställdes av mötet.	
§14	Antal suppleanter
Nuvarande antal, 3 st, fastställdes av mötet.	
§15	Val av ordförande
Valberedningens förslag om omval bifölls av mötet. Dan Carlsson omvaldes till VT ordförande för 2009.	
§16	Val av kassör
Valberedningens förslag om omval bifölls av mötet. Per Krogh omvaldes som kassör för VT för 2009.	

VAGN 5

TIMMERTÅGET

§17

Val av övriga ledamöter och suppleanter

Valberedningen föreslog omval av Jan Olsson och Lars Nilsson och nyval av Martin Andersson till ordinarie styrelsemedlemmar för år 2009. Mötet valde dessa personer till att ingå i VT styrelse för 2009. Valberedningen föreslog omval av John Alsterhäll och Tomas Halvorson samt nyval av Hans Sjögren till suppleanter för 2009. Mötet valde John Alsterhäll, Hans Sjögren och Tomas Halvorsson, i angiven ordning, till suppleanter i VT styrelse för år 2009.

§19

Val av valberedning

Mötet valde Gunnar Andersson att utgöra KMJ valberedning för 2009.

§20

Val av revisor och revisorssuppleant

Mötet valde Per-Erik Magnusson och Peter Berggren till revisor resp revisorsuppleant för år 2009.

§21

Årsavgift

Inget förslag om förändring framlades av kassören. Mötet beslutade att behålla nuvarande medlemsavgifter. Detta innebär:

- 100 kr för fullbetalande medlem,
- 50 kr för familjemedlem utan egen tidning
- 50 kr för ungdom upp till och med 20 år.

§22

Ärenden som styrelsen hänskjutit ill mötet

Styrelsen hade inga förslag till Höstmötet.

§23

Medlemsmotioner

Inga medlemsmotioner hade inkommit till Höstmötet.

§24

Övriga frågor

Fråga om påstigning till årets Hjulbordsresa kan ske på Karlstad C ställdes under denna punkt. Resan genomförs den 13/12. Det beror på resmålet! Borås är första alternativ som resmål, men det beror på hur det passar tidtabellsmässigt. Risk för hemlig resa i år med!

§25

Avslutning

Mötesordförande Dan Carlsson tackade för det visade intresset och och förklarade Höstmötet 2008 för avslutat.

Hjulbordsresan till Västerås 2008-12-13.

Text och foto: Jan O.

Årets Hjulbordsresa kom slutligen att gå till Västerås. Våra planer på att åka till Borås gick i stöpet även detta år. Dagarna före växlades tåget ihop och fick den sedvanliga sammansättningen: DFo6+RCo1+Co8cs+Bo5b+Ao. TÅGAB Rc2 010 stod för dragkraften. Dagen före avresan fylldes vatten samt gjordes andra förberedelser. En del av personalen övernattade i tåget som stod på Kil station över natten.

Undertecknad valde att stiga på i Karlstad och i den oväntat fina luciamorgonen kom vårt tåg inrullande draget av TÅGAB Rc2 010 med Sören T som glad förare. Vi rullade så vidare till Kristinehamn där fler resenärer steg på. Nästa stopp, inofficiellt, blev Hallsberg för ytterligare några påstigande, Göran och Yukari från Stockholm och Nisse från Göteborg. I Frövi var det glögguppehåll, men redan före Hallsberg hade vi fått kaffe och skinksmörgåsar. Efter fröviuppehållet fortsatte vi till Arboga på en bandel som numera saknar persontrafik. Stämningen ombord var på topp.

I Västerås var det tid för stadspromenad för de som så önskade. Solen hade tyvärr försvunnit och det var lite mer kulet väder. Västerås har ett stadshus med landets högsta torn och största klockspel. Sedan fanns några riktigt trevliga kvarter med gamla fina hus och även en julmarknad. I övrigt moderna hus och avsevärd trängsel på gator och i varuhus/köpcentra.

Efter hand återvände resenärerna till tåget där julbordet var planerat till 15.30. Innan dess blev det dock en större uppståndelse med blinkande blåljus och polis samt ambulanser. Dessvärre hade en okänd person klättrat upp på loket och blivit svårt bränd. Ett par av deltagarna gjorde en insats för att hjälpa till innan räddningspersonalen anlände. Detta kom av naturliga skäl att dämpa stämningen under julmiddagen. Vidare kom återresan att försenas eftersom en utredning måste göras, innan tåget kunde avgå. Vi kom iväg ca 19.20 och var åter i Karlstad vid 22.20 tiden.

Trots den tråkiga händelsen i Västerås, f.ö. första gången vi har råkat ut för något sådant på våra resor, var årets hjulbordsresa trevlig och alla föreföll nöjda och glada när man lämnade tåget. Det är bara att hoppas att fam. Carlsson och medhjälpare även nästa år vill genomföra detta av alla så uppskattade arrangemang.



Dags för skinksmörgås!



Framdukat julbord, före anstormningen.



RCo1 med julbordsgäster.

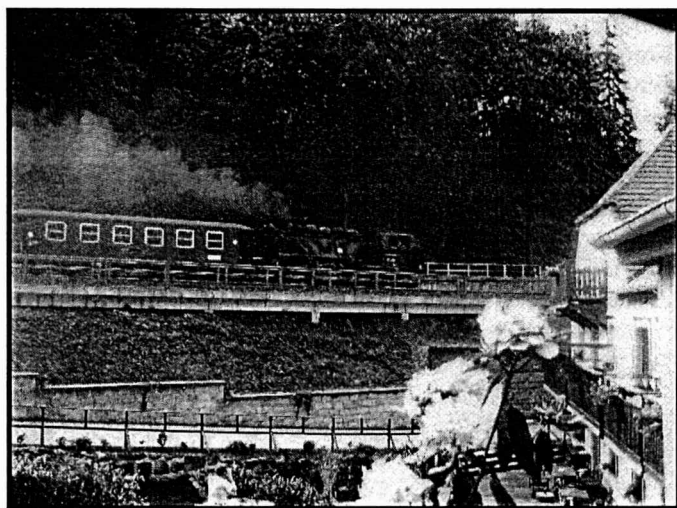
Värmlandstågs vårresa till Zittau.

Text och foto: Nils-Erik Prånge

Det är en mångårig tradition i föreningen att göra en gemensam resa varje vår. Vårresan 2008 förtogs i början av sommaren och gick till Zittau i sydöstra Tyskland nära gränsen till Polen och Tjeckien. Deltog gjorde Per K, Rickard P, Martin F, Lars N och Nils-Erik P. En förkylning tvingade tyvärr Jan O att stanna hemma.

5/6 Tre glada resenärer lämnade Karlstad med IC-tåg till Göteborg. Här anslöt jag och vi äntrade ett IC-tåg som ersatt X2000 till Malmö. Det brukar dock inte vara något större problem för loktågen att hålla tidtabellen på Västkustbanan. Men i Höör blev det stopp. Ett havererat Öresundståg stod framför oss och det fanns inga övergångsväxlar på dubbelspåret norr om stationen. Nu började vi bli oroliga att anslutningen till Berlintåget inte skulle hålla i Malmö. Efter att flera tåg passerat oss på det andra spåret fick vi backa till Tjörnarps där vi kunde växla över till uppspåret. Undertiden hade tågmästaren informerat oss att vi skulle få åka taxi till Trelleborg och stiga på nattåget där. Vi meddelade Lars som väntade på oss i Malmö vilka platser vi hade i liggvagnen så att han i alla fall kunde komma med tåget. När vi så närmade oss Malmö meddelade tågmästaren att nattåget i alla fall skulle invänta och vi hann faktiskt med tåget. I Trelleborg växladades våra vagnar ombord på färjan och vi kunde besöka färjans café och äta den obligatoriska räkmackan innan vi gick och la oss i vår liggvagnskupé.

6/6 Efter några timmars sömn i liggvagnen rullade vi genom Berlins norra förorter och Gesundbrunnen skymtade innan vi svängde av mot den nybyggda Berlin Hauptbahnhof. Efter frukost på stationen kunde vi studera trafiken på stationen. Sedan fortsatte vi resan med en tvåvånings Regionalexpress till Cottbus. Här såg vi varken kotrar eller bussar men spårvagnar och tåg kunde vi se. Sedan fortsatte vi resan med en Desiro-motorvagn tillhörande LausitzBahn. I Görlitz fick vi byta till buss på grund av banarbete. På grund av ett vägarbete fick bussen köra en stor omväg genom Görlitz förorter innan vi kom ut på landsvägen. I Hagenwerder fick vi byta till tåg igen. Sedan passerades gränsen till Polen ett par gånger innan vi kom fram till Zittau. En kort promenad till Gasthaus und Pension Zur Lokomotive som var vår bas under resan. På eftermiddagen tog vi en tur på ångloksdrivna Zittauer Schmalspurbahn som drivs av Sächsisch Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG). Vi tog plats i barvagnen. Vid hållplatsen Teufelsmühle hoppade vi av. I den före detta kvarnen finns nu en restaurang och här intog vi glass och dryck i trädgården samtidigt som vi kunde se ångtåget på nordgång. Sedan steg vi på nästa ångtåg mot Kurort Oybin. Efter rundgång med ångloket återvände vi till Zittau. På kvällen åt vi en utmärkt middag i trädgården på Zur Lokomotive och beundrade modelljärnvägen i trädgården.



Utsikt fr restaurangen i Teufelsmühle. VT kassör skymtar i bildens underkant.

7/6 Efter frukost reste vi västerut med DB-motorvagn i riktning Dresden. I Dresden tog vi oss med spårvagn och buss till Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt. Här kunde vi beskåda flera ånglok och vagnar. På översta våningen fanns en utställning om lokstationens historia.



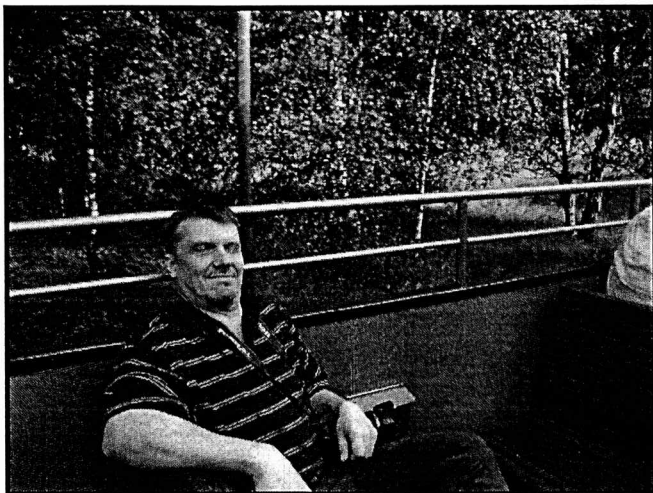
Dresden Altstadt 2008. I bakgrunden skymtar den moderna skötselhall som lett till att stora delar av den gamla lokstationen nu är borta.

Sedan återvände vi till Dresden Hbf. Med ett tvåvåningståg följde vi den vackra Elbedalen till Heidenau där vi bytte till Altenberg. Nu fick vi också resans enda regnskur. Vi återvänder till Heidenau och fortsatte längs Elbe till Bad Schandau. I kiosken inhandlades glass. Sedan åker vi vidare norrut till Sebnitz. Här fortsatte förr järnvägen över gränsen in i Tjeckien men nu är spåret upprivet. Vi fick istället gå ned genom staden och passera den numera obemannade gränskontrollen för att sedan komma upp till stationen Dolni Poustevna. Härifrån åkte vi med tvåaxlig 810-rälsbuss genom Tjeckien via Rumburk och kom åter in i Tyskland vid Ebersbach. Därifrån åkte vi sedan till Zittau. På kvällen ordnade vår trevliga värd på Zur lokomotive med grillafton i trädgården med mycket goda korvar och köttbitar från grillen.

VAGN 10

TIMMERTÅGET

8/6 Denna dag tog vi oss norrut med LausitzBahn via Polen, Hagenwerder och Görlitz till Weisswasser. Efter en kort promenad kommer vi till museibanan Waldeisenbahn Muskau. Ett ångtåg stod inne och skulle avgå men konduktören inväntade oss och ordnade så att vi kunde köpa biljetter ombord. Vid ändstationen Bad Muskau gjorde ångloket rundgång och tog vatten. Vid återkomsten hoppade vi av vid banans museum där många lok, vagnar och dressiner kunde ses och böcker och vykort kunde inhandlas. Sedan passerade nästa ångtåg museet men personalen ordnade med ett extra uppehåll för oss så vi kunde stiga på och åka banans andra gren till Kromlau. Vid Kromlau gjorde loket rundgång och jag köpte glass i stationshuset innan återfärden till Weisswasser. Vi promenerade till normalspårsstationen där det finns ett gammalt vattentorn ombyggt till restaurang och där vi fick en god lunch i skuggan bakom vattentornet.



Rickard avnjuter ångtågsresan på Muskauer Feldbahn.

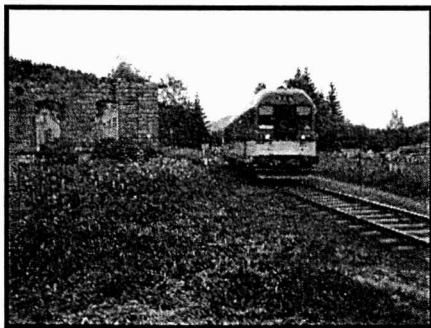
Sedan var det dags för Per att resa mot Berlin och Sverige medan vi andra tog det mötande tåget söderut mot Görlitz, Hagenwerder och Zittau. På eftermiddagen reste vi åter med ångtåget på Zittauer Schmalspurbahn till Bertsdorf. Här bytte vi till den gamla motorvagnen VT137 322 från 1934. Fyra motorvagnar av denna typ levererades till banan men skickades till Polen under andra världskriget. 322 spårade dock ur och ställdes in i lokstallet i Bertsdorf. Där den blev kvar till 2007 då den efter en mångårig renovering kunde sättas i trafik på helgerna. På plattformen fann vi också vår vän Lennart från Malmö som också hade åkt hit för att resa med motorvagnen. Vi åkte med motorvagnen till Kurort Oybin. Här visade en medresenär en modell som han hade av motorvagnen och vi kunde fotografera den på fotsteget till originalet. Sedan åkte vi med motorvagnen in till Zittau. På kvällen åt vi åter en god middag i trädgården på Zur Lokomotive.

9/6 Denna dag började vi med att resa med Mandaubahns f.d. ackumulatormotorvagn via Varnsdorf i Tjeckien till Seifhennersdorf i Tyskland. Vi återkomsten till Varnsdorf såg vi att det pågick spårarbete på bangården så vårt tåg mot Rybniste var ersatt med buss. Från Rybniste reste vi med tjeckiskt tåg till den lilla järnvägsknuten Jedlová mitt i skogen där vi bytte till tåg mot Ceska Lipa.

VAGN II

TIMMERTÅGET

Därifrån fortsatte vi med tåg (och buss mellan Mimon och Brniste) genom ett kuperat landskap till Liberec. Vi valde att ta ett tidigare tåg mot Tanvald men det missförstod Rickard. När vi hade klivit på tåget var Rickard lång bort på en annan plattform och märkte inte hur vi skrek och vinkade att han skulle springa till tåget. Vi försökte kvarhålla tåget men den barska konduktören stängde dörrarna och vi åkte utan Rickard. Som tur är finns det ju mobiltelefoner och han fick instruktioner av oss var han kunde växla pengar och köpa en biljett så han kunde komma med nästa tåg till Tanvald. Sista biten innan Tanvald fick vi åter åka buss eftersom det pågick brorenovering på sträckan. Från Tanvald går banan med stark stigning och är utrustad med kuggstång, men idag körs den ordinarie trafiken med vanliga motorvagnar. Vi åkte med en motorvagn typ 843 till Korenov.



Lokstallsruinen i Korenov.

Här finns ett övergivet lokstall där taket har rasat in, och i stationshuset fanns ett litet museum med intressanta bilder från banans historia. Vi fortsatte med nästa tåg till slutstationen Harrachov. Bana fortsätter över gränsen in i Polen men det har bara gått ett fåtal tåg sedan andra världskriget men nu har man beslutat att återöppna banan nästa år. Vi åkte sedan tillbaka ner till Tanvald och vidare mot Liberec. Från Liberec tog en DB 612-motorvagn direkt till Zittau, sista biten över polskt territorium och över den stora stenvälsbron över gränsen och smalspåret in till Zittau. Sista kvällen åt vi naturligtvis också middag i trädgården hos vår trevlige värd.



Grillmiddag i Zittau. Är nog inte bara redaktören som blir lite sugen!

10/6 Efter frukost var det dags att lämna Zittau och vår gemensamma vårresa var till ända. Vi var eniga om att vi hade haft några mycket trevliga dagar med vackert väder och intressanta resmål. Lars och Rickard reste via Dresden och Freiberg vidare mot Sverige. Martin och jag reste vidare ett par dagar i Tjeckien, men det är en annan historia.

En skåning i förskingringen på vift!

Nu efter att ha bott en tid i Värmland gick mina tankebanor när det gällde semester till grannlandet Norge som jag har sett och hört så mycket om och de flesta i VT uttrycker sig som det tillhör normalt sunt förnuft att veta var alla platser ligger.

Hade sett en annons i dagstidningen att man kunde åka med Hurtigruten mellan Trondheim och Bergen, vilket jag har funderat på länge. Men hur tar man sig till och från dessa platser och med vilket färdssätt ?

Arbetskamrater sade vad ska du i Norge och göra, det är bara dyrt och så regnar det hela tiden. Vänner sa att åka bil det är inte att rekommendera och se upp med bytena vid stationerna om du åker tåg så du har gott om tid det där med NSB, de du !

Som det brukar vara så lyssnar jag inte så mycket på andra när jag väl bestämt mig, som så många i min bekantskapskrets vet. Tills slut blev det en Interrail Global One Country för Norge, en båtbiljett samt två hotellnätter bokade. Mellan Karlstad och Oslo S blev det buss.

Förutom Narvik så har mina norgeäventyr sträckt sig till fyra besök . Det första kan ha varit i precis början av 80-talet, då Drammen besöktes för att se på trävagnar som stod uppställda där och ett besök i Oslo, sedan tåget tillbaka söderut mot sydligare provinser.

Den andra gången var med bil till Rjukan på tidigt 90-tal för att sedan åka tillbaka till Värmland för att se rivningen av NKIJ vid Råda minns jag.

Tredje gången var jag med mina arbetskamrater i Branäs, vad jag nu skulle göra där som inte åker skidor, men jag tänkte att jag satsar på after ski det har man ju sett på TV hur det funkar så det skulle jag väl i alla fall klara av och ha kompetens för! Men den ena dagen så åkte jag i alla fall till Hamar med den minibuss vi hade, tillpunkten var inför något OS i Lillehammer, samt så har jag hamnat där en gång med Rickard också i Hamar.

På morgonen den 19 augusti fick jag skjuts in till Karlstad, för Värmlandstrafik anser att folk på Hammarö inte behöver lämna ön om söndagsmorgnar tydligen, och tog morgonbussen från Karlstad till Oslo som var där 11.45 vilken var en utmärkt tid då jag inte skulle resa vidare förrän närmare tretiden. Stationen hade förändrats något sen början av 80-talet och tågens utseende likaså, så det var en del att titta på. Det var mest motorvagnsätt för hela slanten. Visst var Oslo S gamla stationen kvar med spår framför, men hade omdanats helt med genomgående spår norrom mm. I stationen huserade hamburgerkedjor, man kan fråga sig om det är utveckling.

Tiden flöt på och snart var det dags att stiga på tåget till Trondheim, vilket var ett riktigt tåg med lok och vagnar. Vilken upplevelse att åka denna bana som jag lärt mig att den kallas Dovrebanen, det var bara att njuta av den underbara utsikten och någon dryck under resan gång. Dock funderade jag mycket över ett uttryck som de ropade ut hela tiden ”toget er i ruta”, va fan betyder detta egentligen. Tankarna går direkt till rutan som jag sett ut igenom och till KMJ Windows verksamhet på Hammars udde. Efter detta fick vi lokstopp på linjen mellan Dombås och Trondheim, något nödstopp på loket sa de. Efter vi kom igång då sa de att ”toget er ikke i rute”. Då började till slut femöringen att ramla ner och det betydde ju att tåget var i tid. Vid tiotiden på kvällen blev det en promenad till hotellet i lätt duggrejn för inkvartering, för stiga upp tidig till frukosten nästa dag.

Dagtåget mot Bodö stod inne och inväntade nattåget, vilken underbar morgon med sol. Även detta tåg var ett riktigt tåg med lok och vagnar. Vi hade inte åkt många stationer förrän att jag ser ett TÅGAB Rc och en TMY, det kvittar tydligen var man reser så ser man detta företag i verksamhet. Denna bana som heter "Nordlandsbanen" går så vackert och slingrar sig i fjordarna, bara att njuta. Vad jag inte visste när jag satte mig på tåget var AC/DC låt "Highway to Hell" från sjuttioalet, vips var det bara där det vackra gula stationshuset man sett på så många bilder med samma namn, med tanke på hur fint denna bana gick så gjorde själva låttiteln sin rätt.

Bodö kom tåget fram till 16.45 så man fick några timmar i stan, stad förresten förväxt fiskeläge skulle jag säga. När jag skulle äta så såg jag att små pizzor i Karlskrona size dvs som assietter kostade hundra norska och normala pizzor 130 till 150 norska, närmare stöld än detta kan man inte komma. Man skulle nästa kunna tro att stationen i Bodö byggdes av tyskarna då den är en exakt hämtad ur en Faller katalog med klockstapel och allting. Godstrafiken var uteslutande i containerform. På nattåget från Bodö hade jag bokat en vilstol vilket var hyfsat för mig som har svårt att sova på tåg. När jag vaknade på morgonen efter att småmyst och njutit av utsikten då jag vaknat slog jag upp mina ljusblå just på stationen Hell av alla ställen vilken plats för att börja en ny dag. Vid ankomst till Trondheim blev det en liten stadstur med Nidarosdomen och båthusen mm, för att sedan vara i hamnen för att embarkera båten M/S Midnattsol som avgick 10.00 från hamnen på västra sidan av järnvägsstationen. Gick och satte mig på soldäck och tog en morgonpilsner. Lite mulet men det klarnade upp så vid lunchtid blev det jacuzzi bad med pilsner på soldäck och sen njöt jag av utsikten på båten både denna och kommande dag som var onsdag. Visst var det roligt att se vilket underbart landskap som man passerar och hamnar som man anlöper, hur folk klär sig och anpassar sig efter varandra ombord på båten, så ett drygt dygn var lagom som smakprov. På onsdagen började pilsner förrådet med Rostocker att tryta så jag fick övergå till märket Mack. Några tyskar fråga var man kunde köpa Rostocker ombord, men jag talade om att det gick endast att köpa inhemsk öl ombord då blev de lite avundsjuka, vilket jag förstod när jag smakade denna Mack. Denna onsdagseftermiddag visade sig Bergen från sin vackraste och soligaste sida när vi anlöpte hamnen vid halv tre tiden.

Incheckning på hotellet, som inte låg långt från hamnen, och ut på upptäcktsfärd i staden. När man vandrat till fisktorget och fått sig lite till livs var det dags att åka upp på utsiktsplatsen med Fløyenbanen och njuta av utsikten och avsluta den ljumma kvällen med en stadsrundvandring. Lite mat på kvällen på en mysig uteservering. När jag kom till hotellet och satte på TV:n visade det att det var kaos i tågtrafiken kring Oslo på grund av signalfel eller styrning av densamma, det lät ju uppmuntrande eller hur, tur man slapp det!

Torsdagmorgonen blev det en promenad till den pampiga stationen som var byggd av norrmän på traditionellt nordiskt vis i sten. Ett loktåg tog mig till Myrdal som var dagen första etapp. För en resa på Flåmsbanen med skaplig lutning, en vackert och trevlig resa bortsett från alla gallerier som det var gott om. När jag kom till denna vackra belägna plats med namn Flåm behövde jag inte känna mig ensam för där kryllade det av kortväxta folk, sådana som är mindre än mig själv nämligen japaner, japaner och japaner. Det tyckte speciellt om järnvägmuseet som det stod "Free entrance" på, vilket de inte sena att utnyttja. Visserligen är man stor men i den folkhopen som aldrig verkade sina hade man ingen chans.

Efter besöket i Flåm åter till Myrdal där jag åt middag på stationen samt frågade om tåget till Oslo var i god tid, och det var det så det var inget att oroas över.

Tåget som kom var ett dubbelt motorvagnsätt och var i rätt tid. Men på grund av ett försenat godståg gick vi en kvart för sent. Vilket höll i sig nästan hela vägen, men efter ett tag så sade de att de som skulle till Drammen och det hållet skulle åka buss och vi skulle åka över något som hette Roa och att vi skulle komma tidigare än beräknat till Oslo S. Det lät ju lovande då tåget skulle vara inne 22.30 och min buss till Karlstad gå 23.00, men det var inget jag skulle oro mig över, tåget skulle vara i tid. Men efter Roa blev inte tåget prioriterat och fick gå sist efter alla lokaltåg så vi blev bara senare och senare, då tänkte jag på Martin F ord om ha alltid gott om tid för byte. Pratade med tågchefen, talade om att de måste göra något om de kan prata med Swebus men det ingick inte i deras åtagande, men till slut gjorde de i alla fall så att bussen skulle vänta på mig om jag skyndsamt förflyttade mig till busstationen. Tåget var inne 23.00 och jag var på busstationen 23.04.30 och såg bakänden på bussen mot Karlstad. Tack för det televerket!

Vandrade svettig och letade upp närmaste Scandic hotell och förhörde mig om vad ett enkelrum skulle kosta. 1910 NOK om jag åkte till ett som låg tre stationer utanför staden, vilket inte lät alltför lockande. Detta ansåg jag vara på tok för dyrt! På järnvägsstationen låg ett annat Scandichotell där jag frågade om man kunde vara i lobbyn men det gick inte, men jag fick låna en toalett så jag kunde tvätta av mig och få på torra kläder inför natten, vilket var snällt !

Klockan var väl närmare kvart i ett på natten då jag var på järnvägsstationen igen och hade bilden ganska klar för mig att jag skulle gå brandvakt denna natt i Oslo, vilket man gjort i sin ungdom i städer som Rotterdam, Innsbruck med flera men nu. Bäst att gå och sätta sig på en bänk inne på stationen och invänta att bli utslängd tänkte jag. Det var inte bara standardklientelet utan en hel del ”vanliga” människor som mig som missat sina förbindelser och inte visste vad det skulle göra. Alltså fler i samma båt som jag. Fram och satte sig och började prata var en yngre kille som såg ut ungefär som ”Crocodile Dundee” med hemma rullade cigaretter och sådan läderhatt. Han hade också missat sin anslutning men skulle försöka åka några stationer ut från Oslo mot någon stad vid namn Tönsberg, men om man skulle sova här var det nog bäst på plattformarna, och så gick han. Stationen skulle stänga 01.15 och det var inte långt till stängning så jag vandrade ut på en av plattformarna, då såg jag killen på andra plattformen som jag språkade med tidigare så jag tänkte, jag går väl över. Det hade inte funnits några tåg för hans del så vi beslöt att kampera ihop på varsin bänk där på plattformarna. Det var en liten tröst att se några överförfriskade tjejer som missade sista tåget hem.

Det började infinna sig ett lugn på stationen som nu var totalt öde. Stoppade ryggsäcken under bänken och tog fram filten som ingick i vilstolen från Bodö. Det började röra sig kufiska figurer runt om som definitivt inte bara druckit sprit. I början då var det inte så kallt utan man kunde slumra till lite grand till två väktare kom, då tänkte jag att nu är det nog klippt. Men de var så snälla så, de förstod att vi blivit strandsatta med försenade tåg och meddelade oss att det fick inte lov att befinna sig folk på plattformarna där som var genomgångstrafik på utan att vi skulle gå till de södra plattformarna där som ej var genomgångstrafik så skulle inte dom störa oss i alla fall. Omgruppering som det så fint heter till vårt nya gentila härbärge.

VAGN 15

TIMMERTÅGET

Klockan hade närmat sig 03.00 och folk sorterade post på postterminalen ovanpå nya stationen och de sista rummen släcktes på det mer fashionabla härbärget SAS Radisson. Vi denna tidpunkt befolkades spåren av möss som en och annan hälsade på uppe på plattformarna. Min kamrat lade på mig fler filter som han hade i sin packning då han tyckte att jag inte skulle frysa.

Någon gång vid lite över fyra kom det ett godståg dragit av ett lok med TGOJ färger (liknade Ma) och gick västerut, före dess hade två norska godståg passerat.

Vid halv fem kom första tåget till flygplatsen, vilket embarkerades med av flyganställda till största delen, det var inte många. När klockan blev 04.50 och vi sett att stationen öppnat gick vi in och värmdes oss och försökte kvarta lite i bänkarna inne i vänthallen. Men så fort man kom i horisontalläge var vakterna där och tillrättavisade en. Min "nattkompis" försvann vid sextiden och efter ett tag så var det en annan som somnat och väcktes av väktare. Det var en byggjobbare från Kil som arbetat norr om Trondheim och hans arbetsgivare skulle ha bokat hotell men inte gjort det. Han hade blivit utkörd mot Karl Johan och lagt ut sina persedlar för att sova på, där hade varit mycket folk och rykt i hans saker och han själv, så jag förstod att plattformarna var en vinstlott i alla fall. Vi kände en del bekanta så vi fick mycket att prata om.

Klockan var en kvart över sju så vi spatserade ner till plattform där Sverige tåget skulle gå 07.30. när vi satt och pratade innan tåget kommit in kom där en annan kille som var svensk och frågade om vi hade en svensk öl över men vi sa att vi var torrlagda båda två.

När vi kom ombord sa de att det fick ej serveras alkohol förrän 08.00, vid det klockslaget kom killen från plattformen med en Mariestad för han tyckte att jag behövde den. Jag var mer orolig för biljettvisering då jag hade bara ett klipp kvar på min norska biljett och inga svenska pengar. Mariestadsburken gjorde en god insats i strupen den morgonen kan jag förtälja. Konduktören kom och frågade hur långt jag tänkte åka på den, jag svarade helst hela vägen till Karlstad. Då säger vi väl det sa han och då gick jag och köpte två öl och en baguette så han fick en öl han som bjöd mig. Sedan hade vi en trevlig stämning ombord hela vägen till Karlstad. Detta med alkoholutskänkning är fantastisk eller hur. Man öppnade 08.00 i Norge och hade öppet fram till gränsen sen skulle det öppna vid 11 tiden igen i Sverige så de som var blöta i näbben sådana som mig ombads att bunkra innan gränsen. Steg av i Karlstad i strålände solsken och tog bussen till Skoghall för att sova några timmar innan sol och bad tog överhanden !

De planer jag spånat på hur jag skulle utnyttja sista resdagen löste sig automatiskt! Tänk vad man hinner med på fem minuter, eller inte!

Lars Nilsson



Sydgående tåg
på Saltfjellet.

Slutsidan

**Dagsverket den 18/10.**

De scania 812 motorer inkl växellådor, vilka stått på kajen till scanspåret i Kil ett par år har slutligen tagits om hand. Martin kom med T43 107 från Kristinehamn och Dan hade ordnat en hjullastare. Den Gsh som redan var lastad med motorer växlades fram till kajen och med hjälp av hjullastaren kunde vi med viss möda lasta in motorerna. En hade vält omkull och måste först rätas upp innan den kunde ställas på en lastpall för inlastning i Gsh'n. Den andra gick lättare att få på plats.

När vi ändå hade tillgång till hjullastaren bad Dan föraren att skrapa bort den sand som delvis blockerade nerfarten till C4 11. Detta gjordes snabbt och effektivt.

Förutom detta arbete gjordes en del förberedelser för 220V värme i RCo1 samt kördes lite på MJ-anläggningen i C4 11.

Verksamma denna dag var: Dan, Martin, Jan, Gunnar, Lars, Rickard och Hans. På bilden ses Martin efter inlastning av den andra motorn.