

TIMMERTÅGET

ÄRGÅNG 31

NUMMER 74

2008



Tåget mot Liseberg med Ra 847 i spetsen ankommer Karlstad C den 30 maj 2008.



VÄRMLANDSTÅG

VAGN 2

TIMMERTÅGET

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 31: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 2008

Ordförande och Resechef Dan Carlsson
0554-41533

Sekreterare Jan Olsson
054-830356

Kassör Per Krogh
054-854736

Ledamot och Maskinchef Martin Forsaeus
0550-411453

Ledamot Lars Nilsson
054-521781

Suppleant och Trafikchef Martin Andersson
021-132351

Suppleant John Alsterhäll
0570-161 64

Suppleant Thomas Halvorson
0532-14499

Personalchef Markus Blidh
0550-82506

Säkerhetschef Urban Lavén
0550-60666

Kansli och Utbildningsansvarig Göran Sohlberg
0555-91542

Styrelsen informerar

Så kom det äntligen ett nytt nr av Timmertåget. Tillsvidare är det styrelsen som gemensamt står bakom utgivningen, p.g.a. att ingen vill vara redaktör för tidningen. Men det vill kanske du? Är du intresserad att ta över så är det bara att höra av sig till någon i styrelsen.

Uppmaning!

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

Innehåll

Kallelse till Höstmöte 2008	Vagn 3
Höstmötet 2007	Vagn 4
Vårmetet 2008	Vagn 6
Hjulsbordsresa 2008	Vagn 7
VT Vårresa 2007	Vagn 8
Scoutresan 2007	Vagn 12
Verksamhetsbilder	Vagn 18
Information fr. styrelsen	Vagn 19
Slutsidan	Vagn 20

KALLELSE

Härmed kallas du till Värmlandståg ordinarie höstmöte
2008!

Tid: fredag 7/11 kl. 19.00

Plats

SYSteam Implementa, Expositionshuset, Hamntorget, Karl-
stad

Dagordning:

1. Val av två justeringsmän
2. Upprättande av röstlängd
3. Fråga om mötet blivit behörigen utlyst
4. Val av ordförande för mötet
5. Val av sekreterare för mötet
6. Fastställande av dagordning
13. Fastställande av antalet styrelseledamöter
14. Fastställande av antalet styrelsesuppleanter
15. Val av föreningens ordförande
16. Val av kassör
17. Val av övriga styrelseledamöter
18. Val av suppleanter
19. Val av valberedning
20. Val av revisor och revisorssuppleant
21. Fastställande av årsavgift
22. Ärenden som styrelsen hänskjutet till mötet
23. Medlemsmotioner
24. Övriga frågor

Kaffe serveras!

Välkomna önskar styrelsen!

Höstmötet 2007.

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 John Alsterhäll	
§2	Röstlängd
De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren. Närvarande var: Jan Olsson Fredrik Bergström Gunnar Andersson John Alsterhäll Dan Carlsson Per Erik Magnusson Hans Sjögren Per Krogh Peter Berggren Martin Forsaeus Magnus Sjöström Mathias Rickman Lars Nilsson	
§3	Utlysning
Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.	
§4	Mötesordförande
Till att leda höstmötet utsågs Lars Nilsson.	
§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 2008.	
§16	Val av kassör
Valberedningens förslag om omval bifölls av mötet. Per Krogh omvaldes som kassör för VT för 2008.	

§17

Val av övriga ledamöter och suppleanter

Valberedningen föreslog omval av Jan Olsson och Lars Nilsson och nyval av Martin Forsaeus till ordinarie styrelsemedlemmar för år 2008. Kort diskussion avseende att Martin Andersson och Martin Forsaeus byter plats i styrelsen. Orsaken är att Martin Andersson tills vidare är bosatt i Västerås, och av den anledningen har svårt att närvara vid VT styrelsemöten. Mötet valde dessa personer till att ingå i VT styrelse för 2008. Valberedningen föreslog omval av Tomas Halvorson samt nyval av Martin Andersson och John Alsterhäll till suppleanter för 2008. Mötet valde John Alsterhäll, Martin Andersson och Tomas Halvorsson, i angiven ordning, till suppleanter i VT styrelse för år 2008.

§19

Val av valberedning

Mötet valde Gunnar Andersson att utgöra KMJ valberedning för 2008.

§20

Val av revisor och revisorssuppleant

Mötet valde Per Erik Magnusson och Peter Berggren till revisor resp revisorssuppleant för år 2008.

§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 till mötet

Styrelsen hade inga förslag till Höstmötet.

§23

Medlemsmotioner

Inga medlemsmotioner hade inkommit till Höstmötet.

§24

Övriga frågor

Fråga om tidpunkt för årets Hjulbordsresa ställdes under denna punkt. Resan genomförs den 15/12, Borås eller Motala är planerade resmål. Borås är första alternativ, men det beror på hur det passar tidtabellsmässigt. Går det inte blir det Motala.

§25

Avslutning

Mötesordförande Lars Nilsson överlämnade så ordet till Värmlandstågs ordförande Dan Carlsson vilken tackade för det visade intresset och och förklarade Höstmötet 2007 för avslutat.

Vårmötet 2008.

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

§0

VT ordförande Dan Carlsson förklarade Vårmötet 2008 för öppnat.

Öppnande**§1**

Till att justera mötets protokoll utsågs Fredrik B och Magnus S.

Justeringsmän**§2**

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

Röstlängd

Dessa var	Dan Carlsson	Per Krogh
	Jan Olsson	Martin Forsaeus
	Lars Nilsson	Gunnar Andersson
	Fredrik Bergström	Hans Sjögren
	Magnus Sjöström	Henry Sjölund
	Martin Andersson	Ewa Emilsson
	Peter Berggren	

§3

Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.

Utlysning**§4**

Till att leda Vårmötet utsågs Henry S.

Mötesordförande**§5**

Till sekreterare för Vårmötet utsågs sittande sekr Jan O.

Sekreterare**§6**

Den dagordning som står i stadgarna antogs för mötet.

Dagordning**§7**

Den verksamhetsberättelse som sammanställts av Jan O och Dan C med stöd av Martin F delades ut till mötesdeltagarna för genomläsning. Inga kommentarer lämnades och Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

Verksamhetsberättelse**§8**

Denna hade sammanställts av kassören och dess huvuddrag redovisades för mötesdeltagarna.

**Balans/
resultaträkning**

Intäkterna blev 442610,00 kr och utgifter 271673,89 kr.
Årets resultat blev därmed ett överskott på 170936,11 kr.
Större utgifter under året förutom lokstallshyran i Kristinehamn var kostnader för genomförda resor bl. a försäkringar, lokhyror samt inköp avseende restauration.
Balans/resultaträkning bifogas protokollet.

§9

Föreningens revisor har granskat föreningens räkenskaper och verksamhetsberättelse.
Något att anmärka på kunde ej finnas och revisorn tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.
Revisionsberättelsen bifogas protokollet.

**Revisions-
berättelse****§10**

Värmötet fastställde balansräkningen.

**Fastställande av
balansräkningen****§11**

Värmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2007.

Ansvarsfrihet**§12**

Ej aktuellt vid detta möte.

Fyllnadsval till styrelsen**§22**

Inga sådana ärenden förelåg.

**Ärenden som styrelsen
hänskjutit till mötet****§23**

Inga medlemsmotioner förelåg.

Medlemsmotioner**§24**

Inga sådana togs upp under mötet.

Övriga frågor**§25**

Mötesordförande Henry S överlämnade ordet till VT ordförande Dan C som förklarade Värmötet 2008 för avslutat.

Avslutning

Hjulbordsresa 2008

Årets resa äger rum den
13/12.

Anmälan och frågor till Dan Carlsson
0554 / 415 33
eller till e-post
dan.carlsson.kmj@telia.com
senast fredagen den 5/12.

Hemligt resmål! Tider samt priser är ännu ej fastställda.

VT Vårresa 2007 till Thüringen och Kulmbach.

Text: Jan Olsson

Resans ändamål var att åka med IGE Bahntouristique på en ångtågsresa till Kulmbach och Neuenmarkt Wirsberg samt att besöka Oberweissbacher Bergbahn, Schwarzatalbahn, Meiningen ångloksverkstad, Rennsteigbahn samt städerna Plauen och Pössneck, båda med två stationer, övre och nedre, utan direkt spårförbindelse. Ett ganska späckat program faktiskt. Vi bodde på samma plats hela tiden, i Arnstadt, vilket var bra såtillvida att vi inte behövde gå med tung packning på dagarna. Hotellet var bra och prisvärt.

Vilka deltog då? Jo, till sist blev vi sex deltagare:

Lars N, Per K, Jan O, Jan-Åke N, Rickard P och Nisse P. Per och Jan-Åke gjorde en avstickare till Bamberg. Hemresan skedde på känt manér på ett antal olika sätt. Skall vi så gå in på resan och vad vi fick uppleva? Läs vidare!

Tisdag 15/5. Jan, Per och Jan-Åke åkte med 12.06 X2000 till Hallsberg, bytte till mjölbyttåget och tog slutligen X2000 till Malmö C. Nisse åkte på em. från Göteborg till Malmö och Lars och Rickard fanns redan på plats i Skåne. Karlstadresenärerna åt middag i Malmö nära Lilla Torget och framåt 20.15 tiden dök Nisse upp. Lars och Rickard kom till Malmö C i god tid före BNE avgång 21.52. Liggvagnskupén intogs, platser fördelades och alla kojade ganska omgående, tidig väckning nästa morgon. Som vanligt ryckig växling i Sassnitz-Mukran. Ankom i tid till Berlin Hbf. Vackert väder denna första morgon på resan.

Onsdag 16/5. I Berlin fick vi gott om tid till frukost och lite återhämtning. Nästa etapp gick med ett Veoliatåg till Leipzig, biljetter à €20 köptes på tåget. Ett tidigare försök att köpa supersparprisbiljetter via Internet hade misslyckats eftersom Veolia krävde tillgång till tyskt bankkonto. Resan gick faktiskt snabbare än med DB ICE! I Leipzig inköptes Länderticket för 5 resp. 1 person för resten av dagens resande.

Från att ha åkt bekvämt i Veoliatåget blev det normal tysk lokaltågstandard, alltså dubbeläckare. Rullade i makligare tempo ner till Zwickau där det åter var byte för att komma till Plauen ob. Bf. Detta tåg bestod av ett 612 sätt som raskt körde oss ner till Plauen.

Här blev det promenad ner längs den trevliga huvudgatan där spårvagnar rullar upp och ner. Eftersom det hunnit bli lunchdags tog vi ett matuppehåll på Klostermarkt och åt lunch. Det lokala ölet smakade inte fel. Styrkta fortsatte vi ner mot Plauen ut. Bf. Vissa passade på att besöka ett försäljningsställe för bl. a. öl innan fortsatte vi mot stationen. Skyltningen i ett gatukors var obefintligt så vi tog sikte på ett vattentorn av omiskännlig järnvägskaraktär och kom in på lastområdet på andra sidan stationen. Här uppenbarade sig två nitiska medlemmar av Bundespolizei och påtalade att vi var på otillåtet område. Ingen hjälp gavs med att nyttja den inte långt bort liggande övergången till stationen, inte! Vi fick gå tillbaka till vägkorset och sen under banan och förbi spårvägens stallar till stationen. Vi hann dock med tåget, ett Vogtlandbahn motorvagnståg, VT 24. Arriva på fronten. I detta tåg rullade vi upp mot Gera och passerade under Elstertalbrücke, en magnifik järnvägsbro byggd i tegel. Lite svårfotograferad eftersom motorvagnen var ny och modern och således luftkonditionerad med fasta fönster. I Gera byte till ett 612 sätt till Neudietendorf via Erfurt och sen ner till Arnstadt.

Så vidtog hotelletandet. Lars hade karta så det gick bra, ca 15 min från stationen med packning. Vi fick våra rum, lite omständligt med Pers och Jan-Åkes rum som ju inte användes alla fyra dagarna. Rummen var bra och värdinnan trevlig. Gjorde upp om frukost nästa dag, och gick sen ut för att finna lämpligt matställe för middagen. Fann ett trevligt ställe med bl. a. sparris på menyn. Alla tog sparris utom Jan som avvaktade lite. Maten var bra och ölen god. När vi skulle gå hem regnade det! Lovar ju gott inför morgondagen.

Torsdag 17/5. Tidig frukost, avresa redan 07.00 (Per åkte med ett senare tåg och anslöt i Kulmbach!). Åkte ner till Saalfeld i en 642'a och därifrån vidare med ett ICE tåg till Nürnberg. Snabb och bekväm resa med ICE'n, ett 405 sätt. Byte i Nürnberg till en fullsatt 610'a för etappen till Hersbruck r Pegnitz. Där väntade ett långt extratåg med 01 1066 och 41 018 men

tyvärr även en stor diesel, ER20 013, i slutet av tåget. En fotoinkörning på stationen genomfördes innan vi kunde komma ombord och få våra platser, 5 st. i en 1:a klass kupé. Blev lite dyrt, €79 per person. Dock var det bra med denna rymliga kupé jämfört med de trängre 2:a kl. kupéerna. Tyvärr var vädret inte det bästa; grått, mulet och regnigt.

Vi rullade så upp mot Neuenmarkt-Wirsberg i god fart. Efter ett tag meddelades i högtalarna att man ändrat i programmet och att vi skulle köra direkt upp till Marktschorgast via Schiefe Ebene och sen därifrån direkt till Kulmbach. För oss som åkte med hela vägen spelade detta ingen roll, men för Per, som ju skulle avlösa Jan Åke i Kulmbach inför återfärden, innebar det ju att han missade körningen i den branta stigningen till Marktschorgast. Hur som haver, i mulet och regnigt väder åkte vi norrut. Strax före Neuenmarkt-Wirsberg har man byggt ett triangelspår, och via detta kom vi in på Schiefe Ebene. Här kördes de båda ångloken riktigt rejält och ljudupplevelsen i vagnen var inget att klaga på. Framme i Marktschorgast genomfördes ytterligare en fotoinfart. Tåget backade ner mot Neuenmarkt-Wirsberg och startade sedan i backen upp mot stationen. Tyvärr regn igen. Därefter bordade alla tåget och med dieseln främst rullade vi ner till N-W där ångloken lämnades. Med enbart diesellok åkte vidare till Kulmbach.

I Kulmbach backades tåget ner till bryggeriområdet. Alla steg av och indelades i grupper. Besöket på bryggeriet rätt intressant, men med så många besökare blev det lite oöversiktligt. Ett "vanligt" besök med guide hade nog gett mer. Lunchen fungerade bra med en mäktig schweinhaxe och knödel, ölet fick vi betala själva. Efter lunchen blev det mest sittande i en Biergarten och besök på souvenirshopen. Som omväxling klarnade vädret upp ett tag och det blev riktigt soligt och skönt. Per hade dykt upp vid 14 tiden, men han åt sin lunch utanför bryggeriet. Innan avresan bytte han av Jan-Åke som drog till Bamberg.

Därefter återfärd. 41 018 väntade på Kulmbach station och med de främst återvändande vi till N-W. Här genomfördes ytterligare en fotoinfart. Min åsikt är att en fotoavgång hade varit mer intressant. Nu såg man ett fjärran rök- och ångmoln och hörde svagt ångslagen vid starten. I och för sig körde man på rätt långt in på stationen, men slog sedan av för att stanna inom stationsområdet.

Därefter blev det besök på museet. Detta är stort och intressant och kräver egentligen minst en heldag för att man skall hinna med allt. Det blev en snabb genomvandring i lokalerna och så tillbaka till tåget igen. Inför återresan meddelades det att vi p g av det ändrade programmet var försenade. Vi hade anslutning i Hersbruck r Pegnitz via Nürnberg till kvällståget mot Saalfeld och Arnstadt. Rickard var till reseledningen och kollade, och det verkade troligt att det skulle gå bra. Så rullade vi söderut, nu med 41 018 främst och ER20 013 sist i tåget. Vi ankom faktiskt Hersbruck r Pegnitz med marginal för byte mot Nürnberg, men sen hakade det upp sig.

41 0018 skulle växlas bort och ER20 sätts främst i tåget för etappen hem till Stuttgart. Detta tog mer tid än vi trodde. Den enkla lösningen att byta till ett av de två lokaltågen som passerade mot Nürnberg användes inte, utan majoriteten var helt inne på tanken att åka med ner till Nürnberg och där byta till ICE'n mot Saalfeld. Resultatet blev inte så lyckat. Lokbytet tog tid och när man så ställde utfarten för det andra lokaltåget i kör, stod det klart att det kunde bli problem. Tåget gick och strax efter även vårt tåg. Men, i Lauf var det också stopp, och därmed försvann chansen till att hinna tåget mot Saalfeld. Vi kom till Nürnberg ett par min för sent och möttes av en tom plattform där vi skulle ha åkt vidare. Vår fromma förhoppning att ICE'n skulle vara lite sen denna gång kom på skam.

Vad göra nu? Inget mer tåg åt det hållet i kväll! Här löste Lars det hela på ett förnämligt sätt. Förhandlingar med DB resulterade i att vi fick en taxi för sträckan Lichtenfels – Arnstadt. När allt detta var utklarat blev det middag på stationen, och sedan tog vi en RE till Lichtenfels där taxi väntade. Lars förklarade myndigt att vi var fem (beställningen var för fyra), och utan invändningar ordnades en extraplats i kombidelen. Gissa vem som fick åka där de ca 100 km hem till Arnstadt. Kl. 00.38 avlämnades vi nära hotellet.

Fredag 18/5. Efter nattens övning var det skönt att få sova lite längre. Upp vid 7.50 tiden, frukost kl. 8 och så iväg kl. 9.00, nu mot Rottenbach där vi bytte till tåget mot Katzhütte. Privatbana så vi fick köpa nya biljetter. En dagsbiljett med bergbanan inkluderad gick på 8.80 euro. Åkte med 641 019, tyvärr körde man inte med de gamla röda Ferkeltaxi man har i reserv.

Banan upp till Katzhütte var mycket vacker och trevlig. Vackert sommarväder gjorde det inte sämre. Under uppehållet i Katzhütte fotograferades tåget och lite av omgivningarna. På återresan stannade vi i Obstdfelderschmiede och tog bergbanan upp till Lichtenhain och därifrån åkte

vi ToR till Cursdorf. Intressant bergbana och märklig liten elbana uppe på bergsplatån. Allt var byggt för transport av gods, men idag är det enbart en turistattraktion. Uppe vid Lichtenhain fanns en del smalspårsmateriel uppställt och även en liten bana att åka med. Lunch på korv och öl/läsk satt inte fel. Sen åkte vi ner igen, hade turen att få åka de två olika personvagnar bergbanan har, en byggd för denna typ av bana, den andra var en liten personvagn som stod på banans godsvagnstransportvagn. Nere i Obstfelderschmiede inväntades nästa tåg till Rottenbach, 641 019 nu med, och från Rottenbach åkte vi ner till Saalfeld i en 642'a.

Här delades sällskapet. Per tog nästa tåg ner till Bamberg för att göra Jan-Åke sällskap på en bättre bryggerirunda. Vi andra fortsatte, med samma tågsätt, till Pössneck ob. Bf, för att där promenera till stadens unt. Bf. Eftermiddagen var varm och solig, så när vi kommit ner till en trevlig gågata genom centrum, blev det glassköp i ett café. Uppfriskade fortsatte vi mot unt. Bf, välskyltat i denna stad jämfört med i Plauen. Passerade en trädgård med en "Garteneisenbahn", tyvärr kördes inget på den just då. Pössneck unt. Bf bestod av ett enda spår som kom in från Orlamünde. Det stora stationshuset antydde att bangården varit större. Det har tidigare funnits en bana upp till Oppurg, på banan Saalfeld – Gera, en station bortom Pössneck ob. Bf.

Här inväntade vi nästa tåg mot Jena. En ensam 642'a kom och i denna åkte vi till Orlamünde och sedan vidare norrut till Jena Salebahnhof. Från Jena Salebf. tog vi en vanlig RE till Naumburg med avsikt att sen åka hem via Erfurt. Detta bjöd dock på vissa problem. Delsträckan Bad Kösen – Appolda hade SEV p g av banarbete. Dessutom var tåget lite sent vid ankomsten till Naumburg. SEV föregick i ett par bussar som blev rätt välfyllda. På en mellanhållplats stod ett par cyklisterna som skulle med. Det gick! Vi kom slutligen fram till Arnstadt drygt en timme senare än planerat. Sparrismiddag nu med, men sällskapet hade lite olika åsikter om tillagningssättet. SEV = Schienenersatzverkehr.

Lördag 19/5. Frukost redan 07.00 och sen blev det avresa mot Meiningen i ett 612-sätt. Fick platser längst fram med viss utsikt framåt banan. Delvis bra fart upp mot Gehlberg och den långa tunneln till Oberhof. Enkelspår efter Plau. Banan ner mot Grimmental var under upprustning och det var vissa nersättningar ibland. I Suhl sågs den övervuxna banan mot Schleusingen. Grimmental station håller på att moderniseras och är inte lika rolig som den var tidigare. En hel del spår har sanerats bort, och nya plattformar har/håller på att byggas. Men stationshuset ligger fortfarande med spår på båda sidor. Fortfarande finns också några ställverkshus kvar på bangården, men hur många som används vet vi ju inte. Sen kom en DELB motorvagn som vi åkte i den korta biten fram till Meiningen.

I Meiningen besökte vi den stora ångloksverkstaden, en verkligen imponerande anläggning. Vi fick se en film om denna samt därefter en intressant rundvandring med en mycket bra guide som talade en rätt så begriplig tyska. Från att ha haft 3000 arbetare under glansdagarna är man nu nere i ca 125! När det gäller ånglok gör man allt inklusive ångpannor. Mycket fick man se, intressant var att man hade hjul till Adlerkopian som skadades i branden i Nürnberg för nåt år sen. Ett smalspårigt ånglok under ånga fanns också. Stannade till fram mot 12.30 tiden då vi avvek för att åka upp till Plau och Rennsteigbahn för att åka med ett extratåg. Per hade också anslutit efter sitt besök i Bamberg.

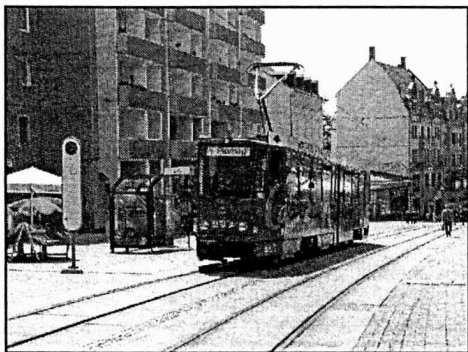
I Plau bytte vi till tåget mot Stützerbach, en bit bortom Ilmenau. Här väntade 213 339 med två godsvagnar och en dubbeldäckad grön DR lokaltågsvagn för en ToR resa över Rennsteig till Schleusinger Neundorf. Trevlig resa ner till S N och sen åter till Stützerbach. Fick veta att man kunde köra ända ner till Themar, men att banan Schleusingen – Suhl med sin branta backe var nedlagd om än inte uppriven. Man kör både utfärdståg och viss godstrafik. På kvällen åter till Arnstadt där även Jan-Åke anslöt sig till sällskapet. Den kvällen blev det middag (Jan och Rickard åt sparris även denna gång) på samma ställe som första kvällen. Den sparrisen var dyrare men också godare än den vi fick kvällen innan. En hel del öl gick åt och sällskapet blev rätt uppymt innan man gjorde kväll. Jan, som skulle upp tidigare nästa morgon, avvek före de andra. När Jan såg att det kom nya gäster till hotellet, gick en varning ut till de kvarblivande att ta det lugnt vid hemkomsten, något som de också gjorde.

Söndag 20/5. Denna dag delades sällskapet upp i flera grupper. Jan drog mot Linz redan 08.00, Per och Jan-Åke åkte hem till Sverige via Gotha – Göttingen – Hamburg – Fredericia – Köbenhavn och Lars och Rickard drog till Annaberg Buchholz och banan till Oberwiesental. Nisse då?? Vad respektive grupp sen var med om får de berätta själva vid tillfälle.

VAGN II

TIMMERTÅGET

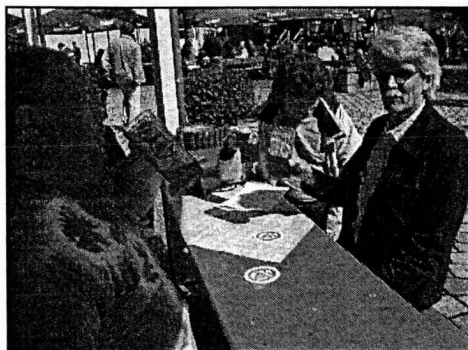
Här följer några bilder från VT Vårresa tagna av Jan O.



Spårvagn i Plauen



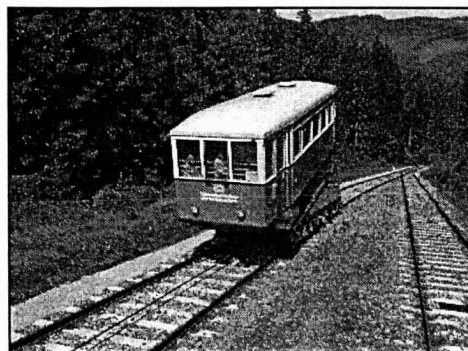
Middag i Arnstadt



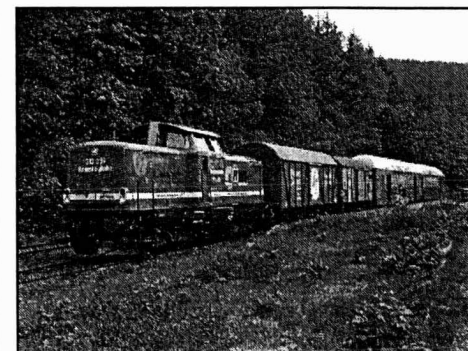
Biergarten i Kulmbach



41 013 i Neuenmarkt—Wirsberg



Oberweissbacher Bergbahn



Rennsteigbahntåget i Schluesinger
Neundorf

En bagagelastares betraktelser

Text och foto: Peter Berggren

Värmlandstågs största uppdrag i år var att köra 410 scouter till och från det stora scoutlägret i Rinkaby söder om Kristianstad två helger i juli. Tågkapaciteten var sämre än planerat i Kristianstad så det blev stora föreningar när många extratåg ska trängas på liten plats. Totalt skulle drygt 17.000 scouter besöka årets scoutläger Jiingjamborii.

Intensiv juli månad

Värmlandståg skulle genomföra tre större resor under juli, vilket krävde att så mycket personal som möjligt ställde upp. Första resan var anslutningsresor för allmänheten från Karlstad till bluesfestivalen i Ämål första helgen i juli.

Nästa två resor var chartertåg till scoutlägret Jiingjamborii utanför Kristianstad andra helgen i juli, och hemtransport en vecka senare. Namnet Jiingjamborii för årets scoutläger kommer från jingi som är ett sydsamiskt ord som betyder mångsidig, och tillsammans med jamboree blev det Jiingjamborii. Jamboree är vanliga benämningen på ett scoutmöte, och lär komma från indianer och betyder ungefär en glad tillställning. Lägret var inriktat på 11--19 åringar och omfattade drygt 17.000 scouter varav ett par tusen var funktionärer.

Scoutresorna krävde en del extrapersonal för bagagehantering och jag anmälde mig att tjänstgöra på hemresan. Senare fick jag även möjlighet att komma hemifrån under nedresan så då anmälde jag mig till den också. Förutom bagagehantering så behövdes det frivillig arbetskraft till restaurang- och kafévagn, ombordansvariga, lokförare och reservförare. Totalt var dryga 20 personer engagerade direkt i resorna.

Ryggsäckar i egen vagn

Värmlandståg hade valt att låta ryggsäckarna få åka i en resgodsvagn för att inte ha allt bagage i personvagnarna. Hur det såg ut med alla ryggsäckar för de som åkte Regina eller andra tåg som var helt fullsatta skulle vara spännande att veta. På nedresan var det ju inga problem, där kunde vi ju blanda bagaget som det slumpade sig eftersom alla skulle av på samma plats. På resan hem behövde det sorteras efter avstigningsstation.

Samma förfarande använde Värmlandståg under scoutkörningar till Rinkaby sommaren 2001 så det fanns ingen anledning att ändra på upplägget eftersom det fungerade bra då.

Värmlandstågs tåg bestod av nio vagnar, resgodsvagn BJ F5 323, personalvagn SJ Dfo6 2923, restaurangvagn SJ RCo1 3083, SJ AB7 3298 (JÅAJ), SJ Co8 3160 (JÅAJ), GDJ Co8d 219, SJ Co8cs 3134, SDJ Co8d 223 och godsvagnen SJ Oe 90452.

Två vagnar var alltså inhyrda från JÅAJ. Under veckan före nedresan till Kristianstad kämpade flera medlemmar med att göra färdig tåget. Vagnarna från JÅAJ hämtades i Ämål och tåget växlad färdigt i Kil dagen före avresa. Då hade det även bunkrats livsmedel och godis. Precis som på 2001 års resa förväntades det inte gå åt så mycket varor på vägen med eftersom vi räknade med att de flesta resande skulle ha matsäck med sig.

Tidig avresa inför lång resdag

Själv kunde jag inte delta i förberedelsearbetet utan jag slöt upp strax efter klockan fem i Kil på lördagsmorgonen efter att ha fått skjuts dit. Flera aktiva hade också övernattnat i tåget och var redan på plats. Avresa var satt till klockan 5.46. Tåget var färdigväxlat och stod på spår sju i kil, dragkraft var tillkopplat med Rc2ÖBB nr 007 från Tågab. Det är ett av deras grönmålade ellok som ägts av TGOJ trafik under en period innan Tågab köpte dem.

I Kil hade vi påstigande från scoutkårer från Sunne och Torsby så de hade fått gå upp mycket tidigt. Jag hade lovat att främst hjälpa till med bagagehanteringen och det gick snabbt att få in ryggsäckarna från de 33 scouter som gick på i Kil.

Precis tidtabellsenligt rullade vi iväg mot Karlstad. Våra första stopp för att ta upp resande var Karlstad följt av Hallsberg ungefär en timma senare. Hallsbergsscouterernas bagage fyllde på bra i vår F5:a och vi var 3--4 personer som hjälptes åt att lasta bagaget vid varje uppehåll.

En timma senare ankom vi Katrineholm, men här räckte inte spåren för att vi skulle få göra vår planerade rundgång. Vi fick istället gå ned mot Norrköpingshället i triangeln och backa tillbaka in på stationen. Det tog lite tid och vi kunde inte lasta bagaget under rundgången som planerat.

Snabb resa på söndagen

Söndag var det dags att åka hem. Rc-loket behövde hem till Tågab för att dra godståg under veckan. Med en personvagn på släp lämnade vi Kristianstad tidtabellsenligt på förmiddagen. Efter rundgång i Hässleholm gick vi norrut på stambanan. Det var minimalt med stopp. Första uppehåll var ett tågmöte i Forserum, vi åkte nämligen Nässjö--Falköping på vägen hem. Sen blev det ett uppehåll i Habo för möte av två tåg. Därefter blev det en mycket snabb resa och några minuter före tidtabellen rullade vi in i Kristinehamn efter totalt 6 timmars resa med bara ett par mycket korta stopp för avstigande på vägen.

Hämtning av scouter

Efterföljande helg var det dags att åter åka ned till Kristianstad för att hämta hem "våra" scouter. Nu hade vi ju också förutsättningen att scouterna skulle gå av vid olika stationer, vi behövde alltså sortera bagaget redan i Rinkaby. Vår resgodsvagn skulle inte räkna om vi skulle sortera bagaget. Föreningen fick möjlighet att låna en Kbis-vagn från Inlandsgods som vanligen används som tillfälligt lager i Kristinehamn. Denna vagn har nio stolpar på varje sida samt prärievagnstak som man enkelt trycker ihop. Så vi kunde enkelt dela in den med staket för att få sektioner för de olika stationerna som vi hade avstigande på.

Så lördag morgon var det åter dags att ge sig iväg söderut. Tåget bestod av radiostyrbara Rc2ÖBB nr 006 från Tågab, personvagn SDJ Co8d nr 223 och IGAB Kbis⁹⁷¹ 23-74-338 2601-1. Nedresan blev totalt problemfri, även denna gången gick vi via Falköping--Nässjö. Vi rullade in i Kristianstad helt enligt tidtabell på eftermiddagen. Tåget kopplades ihop, annars blev det inte så mycket jobb på kvällen. Gemensam grillning och småpyssel är inte fel.

Men kvällen var inte helt slut, vid halv nio kom en representant för scouterna och ville beställa mat till alla resenärer för hemresan. Ja, råvaror för drygt 400 personer är ju nått man alltid har med i frysen. Affärerna började stänga efter 20-tiden. Mat var ju iofs offererat i februari, men nu var det verkligen sen. Tack vare den fina tågledningen på nedresan hade vi sålt slut på nästan hela förrådet på nedresan. De medlemmar som varit kvar i Kristianstad under veckan hade bunkrat upp en del mat eftersom vi räknade med att många skulle vara hungriga och inte ha samma möjlighet att göra matsäckar på vägen upp (som man hade möjlighet att göra när man åkte hemifrån en vecka senare). Men en handlingspatrull sattes ihop för att handla korv, köttbullar, potatismos, och läsk för hela sällskapet.

Sent på kvällen växlades Värmlandstågs tåg ihop med ena SKÅJ-tåget med målet att växla ut tågen samtidigt på söndag morgon och därmed tjäna tid.

Andra tåget på morgonen

På morgonen blev vi andra tåg ut till Rinkaby för att hämta våra scouter. Med ett tåg i vardera rullade ett av de längstågen som gått på banan ut mot Rinkaby. Målet att slå ihop tågen var också att komma iväg innan sprittåget skulle gå ut på banan. På lördagar går nämligen en vagn-uttagnings för att hämta en last Absolut från Åhus för vidare transport Göteborg.

I Rinkaby delades tågen och SKÅJ-delen fylldes med resande. Därefter gick den upp till Kristianstad med en av T21:orna i fronten. Den andra T21:an växlades om i Rinkaby så vi fick den först på vårt tåg. Men därefter började det bli oroväckande tyst i Rinkaby. Vi var på plats, nästan före utsatts tid. Snart visade det sig att "någon" i scoutorganisationen planerat om kvällen innan och skickat våra scouter med buss till Kristianstad för att de ska gå på vårt tåg där! Vi hade alltså 400 scouter på väg med buss in till stan med tåget stod vid lägret. Skulle denna dag bli en upprepning av föregående lördag. Helt plötsligt kändes det som vår ankomsttid i Kil klockan 21.05 skulle överskidas med någe.

Inte mycket att göra, tåget från Åhus måste passera och komma ur vägen innan vi kunde rulla tillbaka med tomt tåg. Vi hade ju tänkt lasta under tiden sprittåget passerade in till Kristianstad. Åhus-tåget passerade och efter en stund kunde vi rulla tillbaka med nästan helt tomt tåg till Kristianstad. Scoutorganisationen var inte helt perfekt utan i sista sekunden kom våra Mjölbyscouter till Rinkaby station, de följde nämligen ursprungliga planen.

Fullt på spåren i Kristianstad

Det tog dryga halvtimmen tillbaka till Kristianstad med rejäl väntan utanför stationen. Sprittåget var inte helt ur vägen eftersom det inte kom in på godsbangården. Där hade det strulat med växelläggningen och bangården var upptagen. Vi hoppades få gå direkt in på plattformspår i Kristian-

stad och lasta våra scouter och komma iväg. Men vi fick tillbringa över en halvtimme på stationens enda plattformslösa spår. Istället skulle man först ta in SJ Events långa tåg för att lasta det. Detta tåg var rejält lång och rymdes inte på längsta spåret. Snart var det scouter överallt på spåren för att man skulle kunna nå vagnarna längst ut. Det var säkert tänkt att några 100 personer skulle gå genom tåget, men det var ju enklare att kliva på makadamen. Ingen visste heller var de skulle sitta vilket inte gjorde saken enklare. Vi insåg ju snabbt fördelen vi hade med platser bokade för varje scoutkår i vårt tåg.

SJ Eventtåget kom i alla fall iväg, och vi trodde vi skulle få gå in på spår tre. På spår två skyltades nämligen nästa SJ Eventtåg mot Västerås (det tåget med två Regina). Men vi växladades in på spår två samtidigt som det utannonserades i högtalarna som scouttåg mot Västerås. Suck. Nu hade vi också all bagageskyltning på fel sida av tåget. Men den var enkel att flytta över. Våra scouter började sakta komma mot tåget, och strax var det lastat. Reginorna från SJ Event växladades in på spår tre och snart började det bli tomt på plattformaren.

Exakt 2 timmar försenade kunde vi rulla ut från Kristianstad. Någon nämnde begreppet "tåginfarkt" i Gävle i höstas. Detta var utan tvekan en "tåginfarkt light" vi haft två gånger i Kristianstad.

Snabb hemfärd

I Hässleholm gick rundgång kanonsnabbt, delvis tack vare radiostyrda loket. Vi behövde inte stanna onödigt länge. Men vi hade en förbigången bit upp på stambanan och som mest var vi 2 timmar och 20 min sena om vi räknade rätt. Resenärer var ju oroliga för hemkomsten, några föräldrar vill ta bil och möta sina barn i Mjölby för att de skulle komma i säng tillräckligt tidigt. Ja, det var ju inga problem att hämta dem man ville, men bagaget kunde vi ju inte få loss förrän på avsedd station.

Men efter förbigången nära Hässleholm fick vi troligt bra tågföring norrut helt utan oplanerade stopp. Naturligtvis blev vi omkörde en bit upp av Reginorna från SJ Event, men det var ju ändå ett 200-tåg mot vårat 100-tåg.

Maten på hemvägen var väldigt uppskattad trots den mycket förenklade menyn som restaurangvagnspersonalen tog fram på lördag kväll. Det blev någonstans kring åtta sittningar i restaurangvagnen på vägen hem så kökspersonalen fick ligga i hela tiden. Det är kul med glada och mätta resenärer, och att många var lite oroliga för hemkomsttider och vilken tid de skulle bli hämtade var ju inte så konstigt.

Snabba lossningar

Lossningarna av resande i Mjölby, Linköping och Norrköping gick supersnabbt. På fem minuter på vardera platsen hade vi lossat mot planerade 15–20 min enligt tidtabellen. Vi stod stilla mot grönt ljus i signalerna och fick rulla så snabbt vi lossat vilket gjorde att vi knaprade in förseningen allt mer. I Katrineholm fick vi lossa samtidigt med rundgång med loket så det tog obetydligt mer än 10 min mot avsatta ungefär 40 min.

Så vi började krasst räkna med att slutförseningen inte borde bli mer än 30–45 min, beroende på hur trafiken flöt på enkelspåriga Nordvästra stambanan. Hallsberg och Karlstad gick också snabbt, och vi hade inte behövt gå på sidan en enda gång mot Karlstad så där var förseningen nere i 30 min.

Från över 2 timmar till 15 minuter

Bara 15 min sena rullade vi in på Kil station spår fem kl 2120 på söndagskvällen. Så våra sist avstigande var inte alls så sena till glädje förväntande chaufförer och föräldrar.

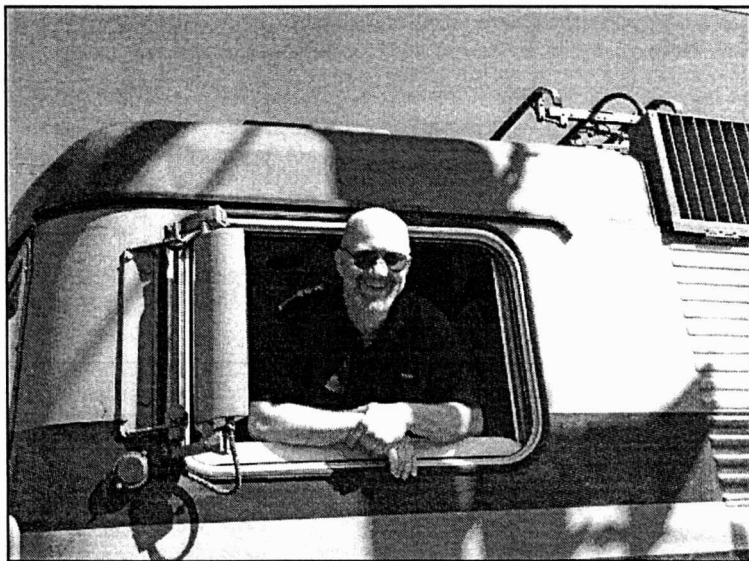
Nu återstod mycket arbete för många av medlemmarna. JAAJs vagnar skulle tillbaka till Åmål, tåget skulle städas, alla sopor och pantflaskor tas om hand osv. Själv hade jag skrivit en del på denna artikel på vägen hem och mitt arbete efter resan blev att göra klar artikeln istället för att återställa tåget. Det jag kan glädja mig åt var att bagagehanteringen fungerade mycket bra. En scout saknade en plastdunk när vi lossade resgodsvagnen i Hallsberg. Vid ständning av tåget på väg mot Kil hittade vi plastdunken på deras plats inne i tåget. Jag vet inte om plastdunken hittat tillbaka till Örebro, men det är ju inte det värsta som kan försvinna på en resa.

Nästa storläger i Rinkaby ska bli ett världsscoutjamboree år 2011, och det var många glada scouter som lämnade tåget med hälsningen: *–Vi ses igen 2011*. Ja, det hoppas jag. Det var en arbetsam men trevlig resa, och jag kan mycket väl tänka mig att stuva bagage nästa gång också. På fyra år kanske det också går att utveckla en växlingsplan för bangårdarna i Kristianstad? Då räknar man också med 35.000 besökare, dubbelt så mycket som i år, men många ska komma från utlandet.

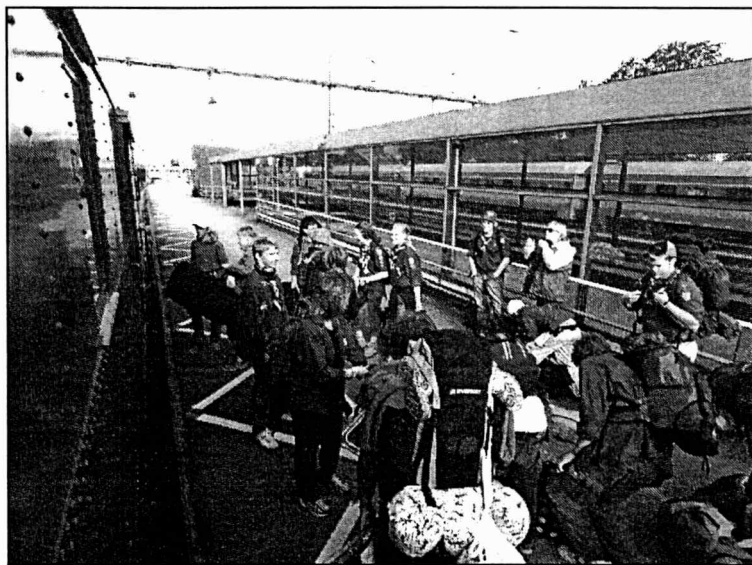
VAGN 16

TIMMERTÅGET

Några bilder från scoutresan tagna av Peter B.



Vår glade lokförare Sören Thyberg.



Påstigande scouter i Hallsberg.

VAGN 17

TIMMERTÅGET

Fler bilder från scoutresan tagna av Peter B.

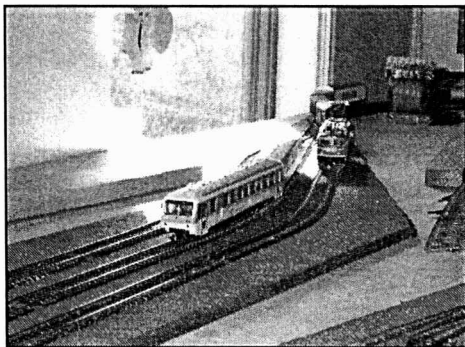


Scouter på plattformen i Hässleholm.

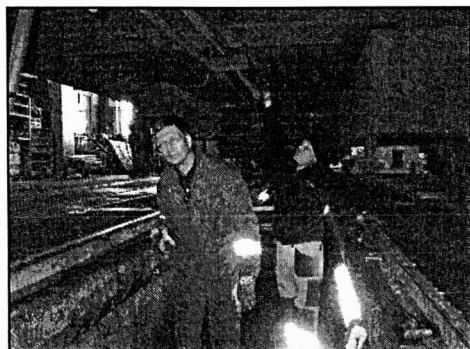


Avlastning i Rinkaby.

Så ett litet bildreportage om vad vi gjort sen förra numret kom ut. Foto Jan O.

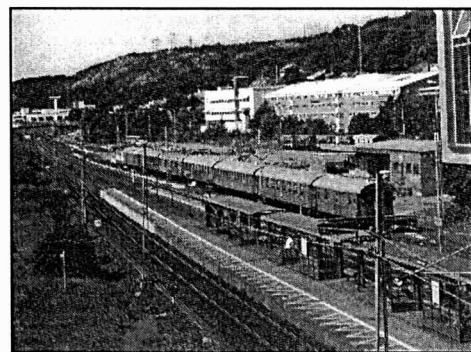


MJ-verksamheten har startat igen så smått. Här ser vi banan i ett tidigt skede.



Vi har bytt hjul på Co8cs.

T.v. Martin och Hans under vagnen och t.h. Dan kollar att den kommer rätt på boggi



och genomfört såväl Hjulbordsresa som en körning till Liseberg åt Konsum Värmland.
T. v RCo1 med gäster och t.h. vårt extratåg i Mölndal.

Information från Styrelsen.

Kassören meddelar att ekonomin är riktigt bra.

Arbete med att finna ny ägare till B 1143 har pågått de senaste åren. Tyvärr har vi inte kommit så långt med detta. Vi disponerar inte loket fritt enligt tidigare avtal med Jvm. Önskemålet är att finna en ägare som kan göra loket driftdugligt igen.

Du2 349 står fortfarande på scanspåret i Kil. För närvaran pågår lufttorkning i loket, och tanken är att flytta loket till Kristinehamn och där göra mätningar på motorerna, så att vi får klart för oss hur läget egentligen är. Förhoppningsvis kan vi reparera loket. För framtida drift måste vi dock ordna uppställningsplats inomhus för loket.

Personvagnarna är i stort sett klara. Vissa mindre arbeten återstår, och löpande underhåll pågår givetvis. Taket på Co8d 219 ser inte bra ut och måste åtgärdas. Det blir ett vinterjobb i Kristinehamn.

Zsh 102 skall få hjulen svarvade och allmän översyn. Detta jobb pågår i Kristinehamn. Hjulen är i Åmål.

RCo1 skall få element för 230V. Bidrag till detta har erhållits från RaÅ. Planering skall ske före jul. Efter Hjulbordsresan sätter vi igång med arbetet.

Personalvagnen C4 11 har fått ena långsidan och ena kortsidan skrapad och målad.

Färgen hade tagit skada av långvarig solstrålning!

Försäkringsfrågan är en långdragen historia. Vi samarbetar med JHRF i denna viktiga fråga. Vi har nödvändiga försäkringar för reseverksamheten.

Co8cs har klottersanerats två gånger efter graffittiattacker under försommaren.

Lokalfrågan är fortfarande olöst. Om Du'n skall behållas som driftlok måste den stå inomhus. Vidare skulle ju vagnarna må bättre om de stod under tak.

Modelljärnvägen har återuppstått i mindre skala i C4 11. Vi har övergått till att köra digitalt. Intresserade kan kontakta Dan C.

Slutsidan



Vagnarbete kan innebära många saker. Här reparerar Dan C varmvattenberedaren till Co14 efter att den frusit sönder en vinter. Vagnen har sedan dess sålts till JÄÄJ.