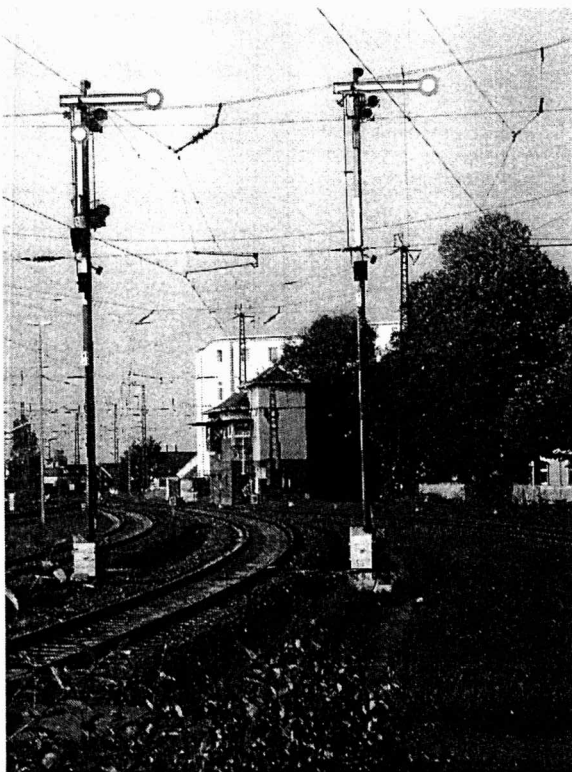


TIMMERTÅGET

ÅRGÅNG 33

NUMMER 77

2010



I Tyskland är semaforen inte utdöd än.
Dessa stod i Zwickau 2009-05-22
Foto Jan O



VÄRMLANDSTÅG

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 33: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 2010

Ordförande Dan Carlsson
0554-41533

Sekreterare Jan Olsson
054-830356

Kassör Per Krogh
054-854736

Ledamot Martin Andersson
021-132351

Ledamot Lars Nilsson
054-521781

Suppleant John Alsterhäll
0570-199 91

Suppleant Hans Sjögren
0550-14992

Suppleant Tomas Halvorsson
0532-14499

Maskinchef Martin Forsaeus
0550-411453

Revisor Per-Erik Magnusson
054-516113

Revisorssuppleant Peter Berggren
054-533031

Valberedning Gunnar Andersson
054-525700
Bo Carlsson
0554-12009

Uppmaning1!

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!

Uppmaning2!

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

Styrelsen informerar Vagn 3

Protokoll från Höstmötet 2009 Vagn 4

Bluesresan 2009 Vagn 7

Vårresan 2009 Vagn 8

Lite av varje, bildspecial 2009 Vagn 13

Kallelse Vårmöte 2010 Vagn 15

Slutsidan Vagn 16

Styrelsen informerar:

Styrelsen har efter noggrant övervägande beslutat att hos Transportstyrelsen begära att få trafikillståndet indraget. VT har inte personal för de ledningsposter som behövs, och därmed inga förutsättningar att behålla trafikillståndet. Dock arbetar vi med en lösning där VT samarbetar med en annan operatör och därmed bör vi kunna fortsätta att köra resor i ungefär samma omfattning som tidigare. Vi får hoppas att dessa planer går att genomföra.

Som en följd av detta har verksamheten efter Bluesresan varit mycket låg. Visst arbete på MJ anläggningen i C4 11 har skett, men inte mycket annat. MJ dagar i Kil kommer vi att försöka ha framöver, både för bygge och körning.

Vi fick i våras medel till ombyggnad av elvärmen i DFo6. Viss planering har genomförts, och troligen sätter vi igång med arbetet fram i vår när utetemperaturen blivit lite mer uthärdlig.

Beträffande loken Du2 349 och B 1143 är det vår avsikt att avveckla innehavet av dessa fordon.

Brev har skickats till andelsägarna av Du'n med fråga om de går med på att VT löser in loket till andelsvärdet. Vi har fått positiva svar från alla utom en, som ännu ej svarat, och därmed kommer VT att lösa in loket. Några andelsägare har valt att donera andelen till VT, något vi tackar för!

Beträffande B 1143 har vi skrivit till Jvm och erbjudit Jvm att köpa tillbaka loket till inköpspriset. Jvm har lämnat ett positivt svar. Detaljerna återstår dock att lösa.

JW50 skall vi också söka ny ägare till.

Zsh 102 stannar tills vidare kvar inom föreningen.

Eventuellt skall vi dessutom minska ner innehavet av personvagnar. Bo5b är en vagn vi inte använder särskilt ofta numera.

Årets julbord fick intagas i tåget som stod uppställt på Kil stn , spår 1. Ingen resa alltså, men ändå kom ett 50-tal julmatssugna deltagare, och kvällen blev riktigt trevlig.

Protokoll från Höstmötet 2009.

§0	Öppnande
VT ordförande Dan Carlsson förklarade Höstmötet öppnat.	
§1	Justeringsmän
Till att justera mötets protokoll utsågs Magnus Sjöström och Peter Berggren.	
§2	Röstlängd
De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren. Närvarande var: Jan Olsson Lars Nilsson Gunnar Andersson John Alsterhäll Dan Carlsson Henry Sjölund 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 Henry Sjölund.	
§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 2010.	

§16

Valberedningens förslag om omval bifölls av mötet.
Per Krogh omvaldes till kassör för VT för 2010.

Val av kassör**§17**

Valberedningen föreslog omval av
Jan Olsson, Lars Nilsson och Martin Nordling
till ordinarie styrelsemedlemmar för år 2010.
Dessa personer omvaldes till att ingå i VT styrelse för 2010.
Valberedningen föreslog omval av
John Alsterhäll, Hans Sjögren och Tomas Halvorson
till suppleanter för 2010.
Dessa personer, i angiven ordning, omvaldes till suppleanter
i VT styrelse för år 2010.

**Val av övriga
ledamöter
och suppleanter****§19**

Mötet valde Gunnar Andersson och Bo Carlsson
att utgöra VT valberedning för 2010.

**Val av
valberedning****§20**

Mötet valde Per-Erik Magnusson och Peter Berggren
till revisor resp revisorsuppleant för år 2010.

**Val av revisor och
revisorssuppleant****§21**

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.

Årsavgift**§22**

Styrelsen hade inga förslag till Höstmötet.

**Ärenden som sty-
relsen hänskjutit
till mötet**

§23

Inga medlemsmotioner hade inkommit till Höstmötet.

Medlemsmotioner**§24**

Inga.

Övriga frågor**§25****Avslutning**

Mötesordförande Henry Sjölund tackade för det visade intresset och överlämnade ordet till VT ordförande Dan Carlsson som förklarade Höstmötet 2009 för avslutat.

Bluesresan 2009

Denna resa arrangerades även i år. Vi annonserade i pressen och även med uppsatta affischer. Vi fick ca 130 resenärer, all time high!

Resan kom att bli lite väl spännande för deltagarna. Just denna dag, 11/7, kulminerade regnandet och Åmål med omgivning dränktes av vatten. På kvällen underminerades banan mot Kil strax norr om Värmlandsbro, och all trafik stoppades. Dessutom blev det stopp även söder om Åmål, så där stod vi! Det hela löstes med inhyrda bussar, ett jättejobb av Lars Yngström, som stod för transportledningen. Resenärerna tog dock det hela med gott mod. Till den första bussen fick man ragga resenärer för att fylla bussen! Enda fördelen var att all mat och dryck i tåget kom att gå åt. Tågsättet fick stå kvar tills nästa onsdag, då man kunde köra tillbaka till Kil.

Värmlandståg riktar ett stort tack till TÅGAB för hjälpen med att genomföra resan!



Blueståget på
Karlstad C.
Foto Dan C

VT Vårresa 2009 till Erzgebirge

2009 års vårresa kom efter en del planerande att gå till Erzgebirgeområdet.

Tid: 2009-05-19—24.

Lars hade lagt ner en hel del möda på att få ihop följande program:

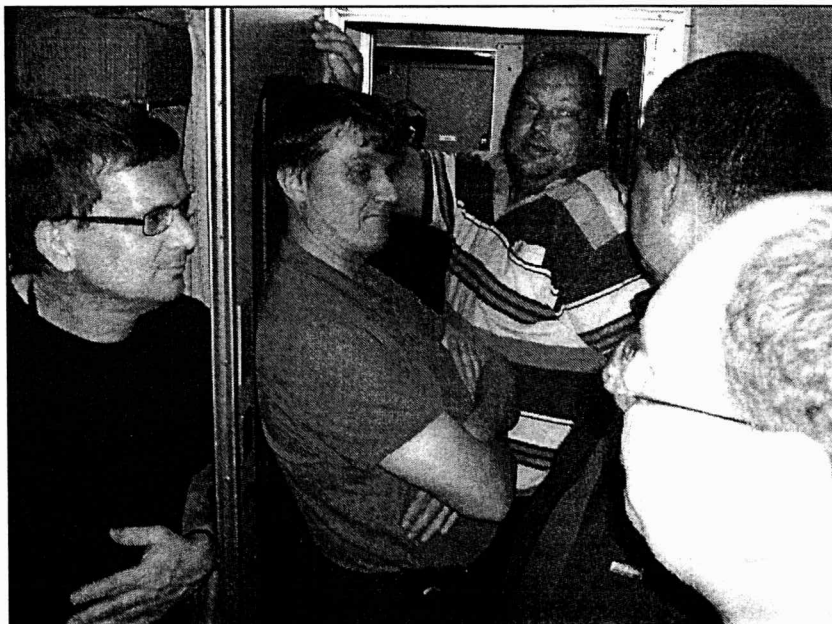
- Basläger blev staden Freiberg, ca 30 min tågresa väster om Dresden.
- Dag 1: Smalspårsbanorna till Radeberg, Dippoldiswalde. På kvällen resa ToR Freiberg – Holzau om man så önskade.
- Dag 2: En resa med ett 120-års jubileumståg Chemnitz-Aue-Schwarzenberg-Schleittau-Annaberg-Buchholz ToR. Extratur Schleittau – Annaberg-Buchholz ToR hanns också med om man ville.
- Dag 3: Resa till Oberwiesental och besök i nya verkstaden och sedan bussresa till museet i Oberrittersgrün. Därefter tillbaka till Freiberg via Schwarzenberg – Zwickau.
- Dag 4: Ett besök på Pressnitztalbahn med speciell godstågsdag (eventuellt med extra avgift €45) och återresa Chemnitz – Leipzig – Berlin. Ett alternativ var att åka Freiberg – Zwickau – Falkenstein – Klingental – Adorf – Plauen – Chemnitz – Leipzig – Berlin.

Nerresa med BLN och EC 171 till Dresden, återresa med Interconnex från Leipzig och sen BLN tillbaka till Sverige.

Deltagare: Lars N, Rickard P, Dan C, Martin F, Nisse P och Jan O.

Detta fick vi vara med om:

19/5 Nerresan till samlingspunkten Malmö C gick i olika omgångar. Lars och Dan åkte bil ner redan fredagen före, Rickard körde också bil ner men senare. Jan, Martin och Nisse åkte tåg till Malmö den 19/5 på eftermiddagen. Jan och Martin med samma tåg från Karlstad, men i olika vagnar och utan att tänka närmare på att vi åkte samma tåg! Möttes lite oförhappandes i Göteborg direkt efter ankomsten. Nisse åkte Öresundståg till Malmö medan Jan och Martin tog ett X en stund senare. Alla resor gick bra och vi sammanstrålade på Malmö C i god tid före EN211 avgång mot Berlin Hbf (tief). Detta tåg bestod av 2 BC2DE och en WL5DE alla med den nya ”fina” svarta målningen. Tåglok var Rc? 1346. Vi installerade oss snabbt i liggkupén och rullade iväg mot Trelleborg i utsatt tid. Växlades in på färjan rätt snabbt och gjorde det obligatoriska besöket uppe i serveringen. Några nyttjade det fina 100års jubileumserbjudandet bestående av räkmacka, öl och en 5´a Skåne för 100 kr. Själv hade jag testat räkmackan på X2´an från Göteborg, så det fick räcka med en ostfralla och en Staropramen. Sen gick vi ner till ner till tåget för att försöka sova under resan ner till Berlin.



Här står resenärerna i liggvagnskorridoren.
Foto Jan O.

20/5 Natten blev måttligt skön! Hett i kupén samt ryckig växling i Mukran gjorde det svårt att sova ordentligt. När vi vaknade till strax efter 5 visade det sig att vi inte passerat Angermünde. Vi var således försenade, och därmed stod det klart att EC 171 kl. 6.31 skulle vi inte hinna med. Konduktören skrev på biljetterna att vi var sena och vi fick besked att åka med EC 173 Vindobona kl. 8.53 i stället. Enda fördelen var att vi kunde äta frukost på Berlin Hbf i lugn och ro, vilket vi också gjorde. EC 173 var rätt så fullt, men i R-vagnen var det gott om plats, så vi satt där ner till Dresden. Givetvis beställde vi mat och dryck! För övrigt var det inget större tryck i R-vagnen! Eftersom vi var två timmar sena blev det omplanering av dagens program. Någon tur på banan till Radeberg blev det inte tid till, utan vi satsade på den nyligen återöppnade banan till Dippoldiswalde. Den förstördes av översvämningarna hösten 2002, men håller nu på att återuppbbyggas. Efter ankomst till Dresden sattes bagaget i boxar, och med sachsenticket åkte vi till Freital-Hainsberg där ett tåg till Dippoldiswalde väntade på oss. Resan längs Weisseritzdalen var mycket fin. Tog vändande tåg tillbaka mot Freital-Hainsberg, men i Spechtritz steg vi av och promenerade ner till Rabenau. Mycket fin vandring längs Weisseritz. Fotograferade nästa ångtåg mot Dippoldiswalde på lite olika ställen. Sedan blev det mer mat och öl i Rabenau. Serveringen var mycket trevlig med utsikt över Weisseritz mot stationen. Gav associationer till Teufelsmühle vid Kurort Oybin. Tog sen nästa tåg nr till Freital-Hainsberg och sen vidare tillbaka till Dresden. Bagaget hämtades ut och sen tog vi en IRE till Freiberg, där Lars ordnat inkvartering. 3 nätter på samma pension gjorde att kommande

dagsturer blev mycket bekväma då man bara behövde ha med en liten dagpackning. Fundering fanns på en kvällstur till Holzau, men alla var så pass hungriga att vi avstod. Gick istället bort till torget där god middag intogs på stadens Ratskeller. Återvände sedan till pensionen via stationen.



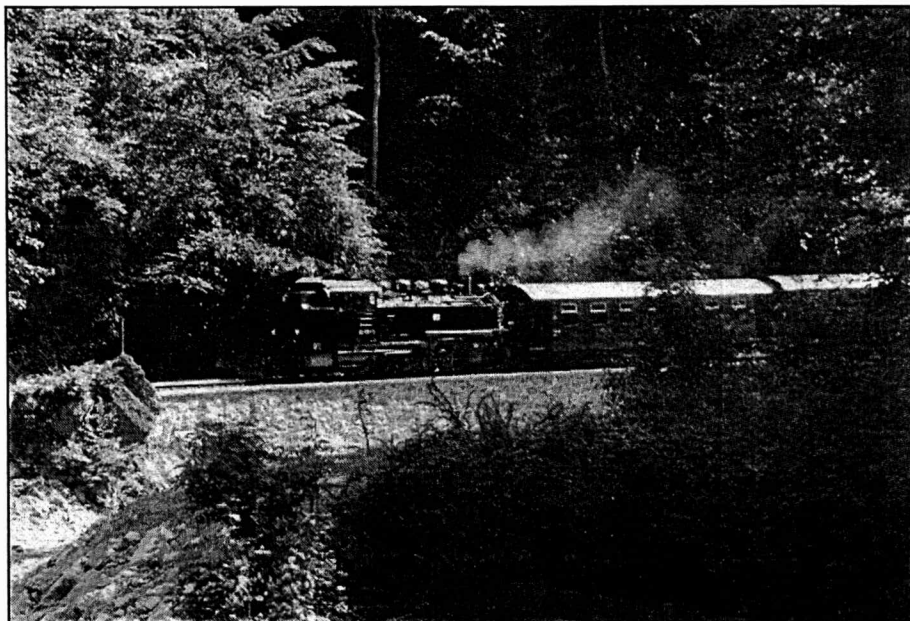
Deltagare sitter i sommarvagnen. Foto Dan C



Vattentagning i Dippoldiswalde. Foto Jan O.



Fotvandring längs banan ner till Rabenau. Foto Jan O.



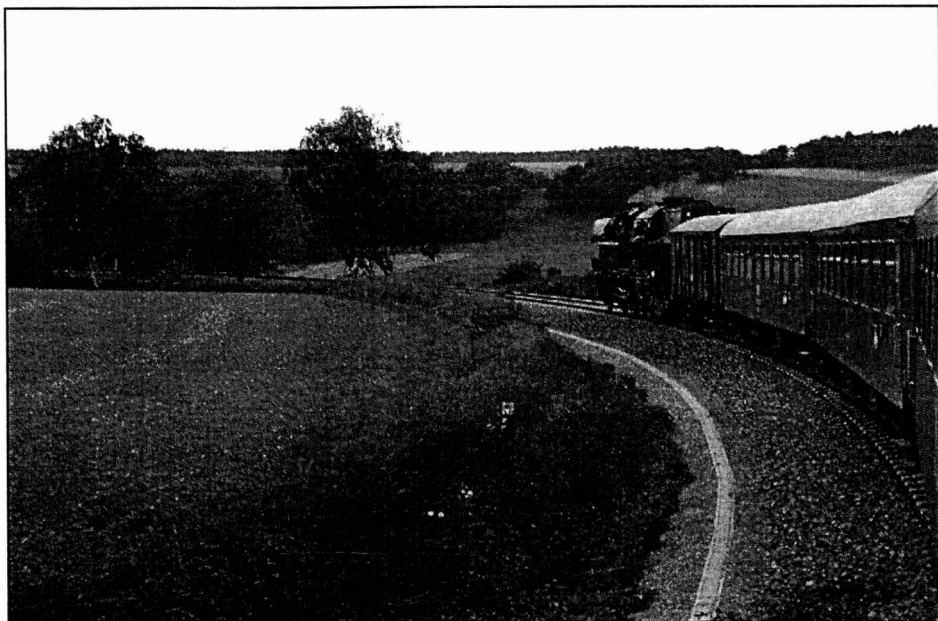
Tåg nalkas Rabenau. Foto Jan O.

21/5 Frukost var beställd till kl. 7.00 eftersom vi skulle åka till Chemnitz för att åka med ett extratåg med ånglok till Schlettau. Avgång från Chemnitz redan kl. 9, så vi måste komma igång på morgonen. Åkte med 7.49 tåget till Chemnitz. På plattformen stod ett antal glada "Männer", det var ju Männerschtag! Framme i Chemnitz upptäcktes att något tåg mot Schlettau kl.9 inte fanns annonserat. Ett anslag på stationen angav att det skulle gå ett extratåg lö. 11.31, men det framkom inte om det var det tåget som Lars ordnat biljetter till. Vi funderade på saken och beslöt till sist att invänta 11.31 tåget och se vad det var för något. Väntetiden fördrevs med promenad utanför stationen samt förmiddagsfika. Såg lite av stadens spårvagnar. Till sist kom tåget med sammansättning ånglok 65 1049+ G+2 B+R+2 B+G. Lars visade tågbefälhavaren vår beställning, vi hänvisade raskt till reseledaren och denne fiskade direkt upp ett kuvert med våra biljetter! Synd att Lars inte hade fått besked om den nya avgångstiden. Vårt tåg alltså, men med annan tidtabell än den vi kände till. Tur vi inte drog på andra äventyr!

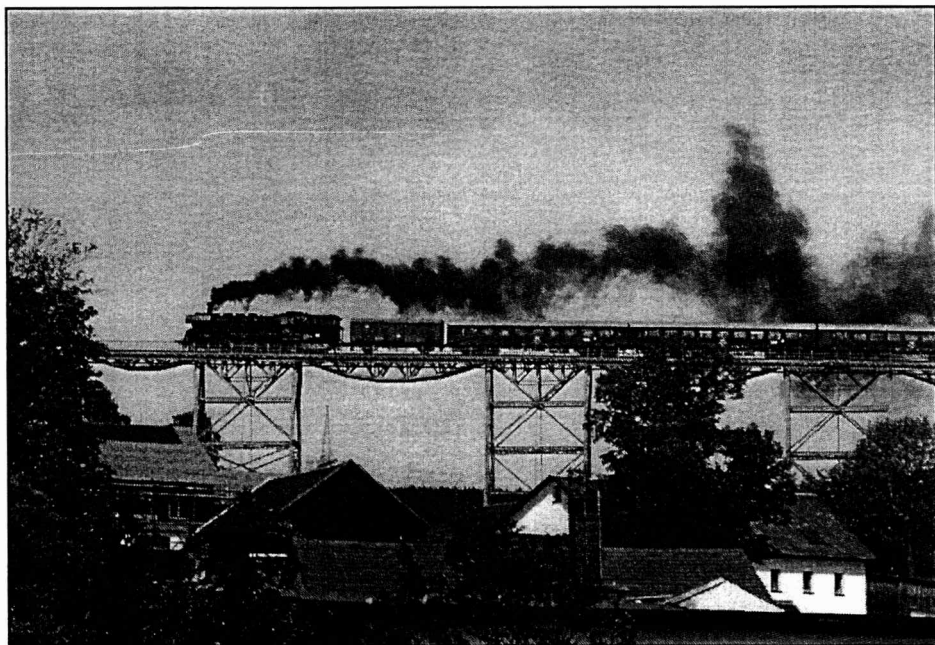


Extratåget på Chemnitz Hbf. Foto Jan O.

Vi fick en fin resa till Schlettau via Aue. Långt uppehåll i Thalheim. Därefter följde en sträcka med hela 25% stigning, trots det gick det med god fart efter 1049. I Aue var det uppehåll för vattentagning från medföljande vattenvagn, loktillsyn m. m. Den gamla lokstationen var nästan helt riven, bara enstaka byggnader stod kvar. Efter att en 642' a passerat på väg till Johannegeorgenstadt fortsatte vi mot Schlettau. I Schwarzenberg tog vi av på linjen mot Annaberg-Buchholz.



Extratåget mellan Thalheim och Aue. Foto Jan O.



Extratåget på viadukten i Markersbach. Foto Jan O.

Den har ingen reguljär trafik längre, men underhålls och användes bl. a vid ombyggnaden av banan Flöha-Annaberg-Buchholz-Cranzahl-Bärenstein. I Markersbach steg vi av för att kunna fotografera tåget på den fina stålviadukt som ligger en bit bortom stationen. Vi valde lite olika fotoställen, och tågpassagen över bron var riktigt fin. Den låg i stigning, så loket fick arbeta en del. Sedan väntade vi på nästa tåg. Ångtåget vände nämligen i Schlettau, körde tillbaka till Schwarzenberg för att sedan återvända till Schlettau. Innan dess hann några av oss få en svalkande öl på en restaurang en bit bort i byn.

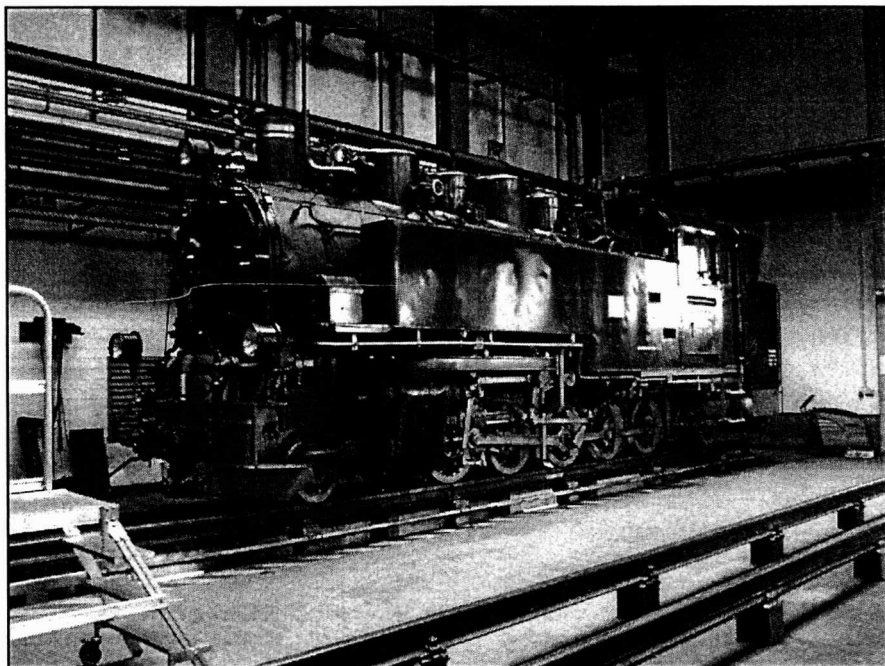
Tåget kom slutligen ångande uppför backen till stationen och så fortsatte vi till Schlettau. Passagen över viadukten var riktigt fin. I Schlettau steg några av oss av, men andra fortsatte på nästa etapp, till Annaberg-Buchholz och åter. Fin körning över berget ner till A-B. Sidobanan till Crottendorf hade lagts ner och var nu cykelväg. Även lokstationen i Annaberg-Buchholz Süd hade tagits ur bruk. Körningen på återvägen upp från A-B Süd var riktigt fin och hörvärd. Under uppehållet i Schlettau fick loket vatten, från brandkåren denna gång. Vid avfärden belägrade vi dörren till R-vagnen och fick senare en riktigt bra middag under återresan till Chemnitz. På kvällen mulnade det på, och i Aue kom ett rejält åskväder. Den fortsatta resan till Chemnitz gick i mörker och på hala spår. 25%o stigningen upp från Aue märktes tydligt. Det tog längre tid nu, men vi hann med vårt tåg till Freiberg. Vi blev till sist bara 8 min sena. Snabbt byte, men sen fick vi invänta andra sena tåg. 22.50 kom vi iväg, och ca 23.30 var vi åter i Freiberg efter en mycket givande dag.

22/5 Denna morgon vaknade vi till mer mulet väder. Frukost och sedan avresa 08.27 till Flöha där vi bytte till tåget till Cranzahl. Banan till Cranzahl är trevlig och följer en slingrande liten floddal. I Cranzahl bytte vi till ångtåg på Fichtelbergbahn. Tåget hade en barvagn, och där intogs diverse olika förfriskningar. Fin körning upp till Oberwiesental. På ett par ställen var det nära att loket slirade på den våta rälsen. Jo, det kom allt en del regn denna dag. I Oberwiesental hade Lars bokat en visning av den nya lokverkstaden. En guide kom, och vi fick en noggrann förevisning av verkstaden av den kunnige guiden. Efter besöket gick vi tillbaka till stationen där vi åt lunch på restaurangen. Därefter blev det som omväxling bussresa över berget ner till Rittersgrün. Där fanns ett trevligt smalspårsmuseum och även en fin modelljärnväg. Efter detta besök fortsatte vi med buss ner till Schwarzenberg. Här delades sällskapet, Lars, Nisse och Martin travade iväg till järnvägsmuséet och Jan, Dan och Rickard åkte ToR till Johannegeorgenstadt.

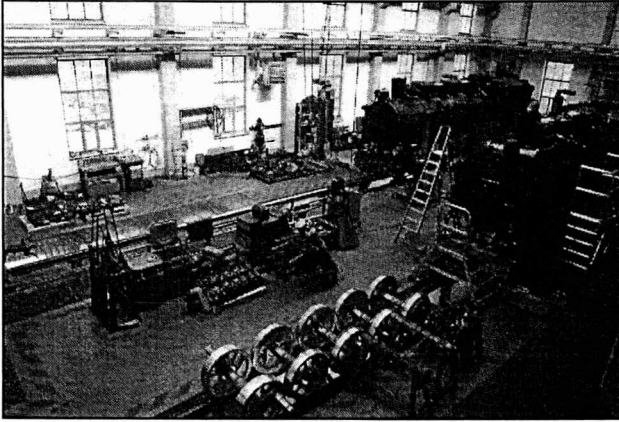
Fin resa dit. I dalen sågs rester av nedlagd gruvdrift. Vi konstaterade senare att området haft stor uranbrytning under DDR tiden. Inget anslutande tåg från Karlovy Vary fanns på stationen i Johannegeorgenstadt. När vi kom tillbaka till Schwarzenberg fanns de andra inte på plats. Vi inväntade dem och tog ett senare tåg upp till Zwickau än först planerat. Vi hade finare väder på eftermiddagen, men efter ankomsten till Zwickau kom lite regn igen. Tillbaka till Freiberg åkte vi 19.26 i IRE 3093 bestående av dubbla 612-sätt. På kvällen middag på Alekto, sparrismenyer även denna kväll.



Trilskande biljettautomater i Freiberg. Foto Dan C.



Lok 99 794 i Oberwiesenthal lokverkstad. Foto Jan O.



Modern lokverkstad i
Oberwiesenthal.
Foto Dan C.



Bangården i Rittersgrün.
Foto Jan O.

23/5 Denna morgon var det åter soligt och fint väder. Det blev inget besök på Pressnitztalbahn utan vi åkte istället via Zwickau -Zwotental - Klingental - Zwotental - Adorf till Plauen. Mycket fin resa med Vogtlandbahn genom vacker natur hela vägen fram till Plauen. I Klingental har vi med en snabb promenad i samhället, och några av oss fann en trevlig Biergarten och förfriskade sig med god lokal öl. På den fortsatta resan till Plauen passerade vi vid Zwotental en övertäckt slagghög efter gammal uranbrytning. I Plauen blev det lunch på stationens bistro. Inte dyrt, men Jan fick dessvärre magont av sin mat och var lite hängig resten av dagen. Från Plauen åkte vi tillbaka till Weischlitz och därifrån förbi Plauen unt. Bf och under Elstertalbrücke upp till Gera och därifrån vidare till Leipzig. Från Leipzig blev det som planerat Interconnex till Berlin och på kvällen, efter middag på Berlin Hbf, BLN hem till Sverige igen. Framme i Sverige igen nästa morgon åkte deltagarna hem på lite olika vis. Lars, Dan och Jan åkte i Lars bil till Karlstad, Rickard med bil till Stockholm och Nisse och Martin med tåg till Göteborg resp. Kristinehamn.

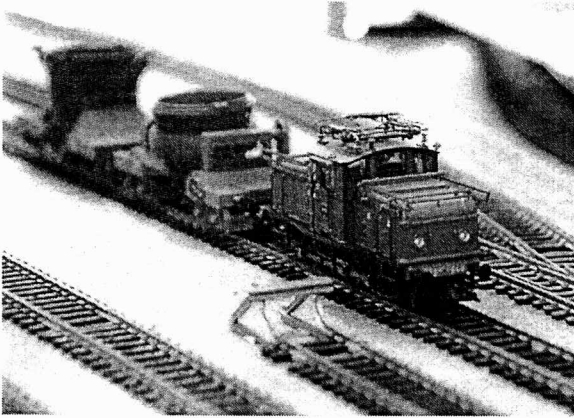


Ölpaus i Klingental. Foto Jan O.



Del av Leipzig Hbf. Foto Dan C.

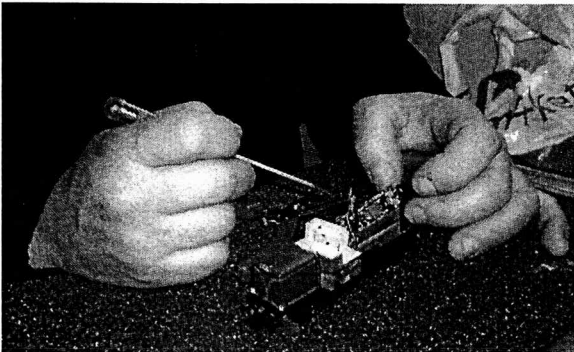
Lite av varje, bildspecial från 2009.



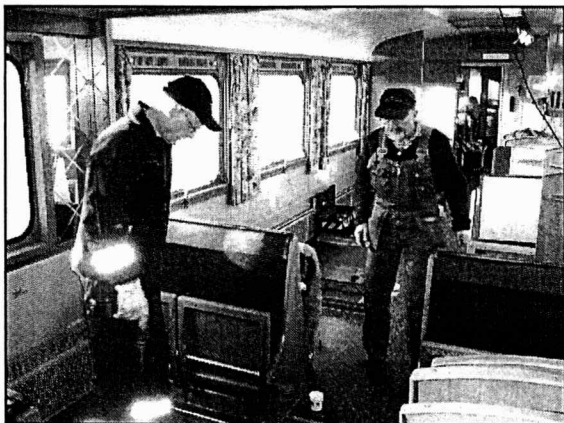
Ub-lok på MJ-anl i C4 11.
Foto Mathias R.



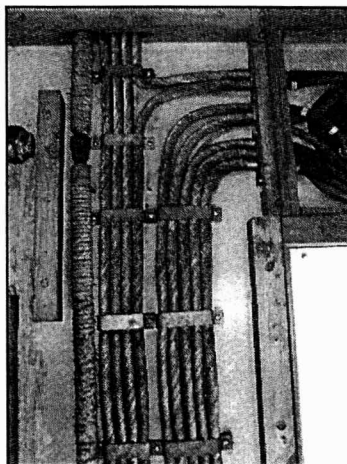
Dan och Gunnar kör små tåg .
Foto Jan O.



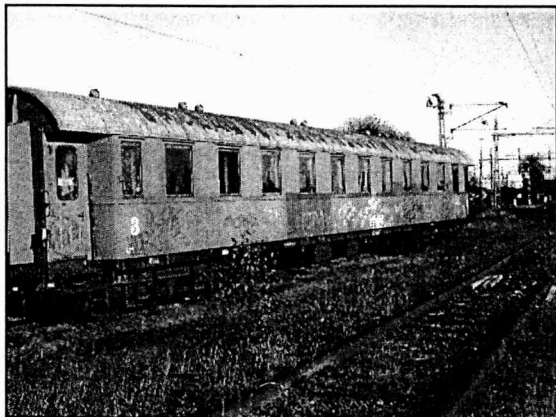
Dan monterar dekoder i T21 58,
ett pysseljobb.
Foto Jan O.



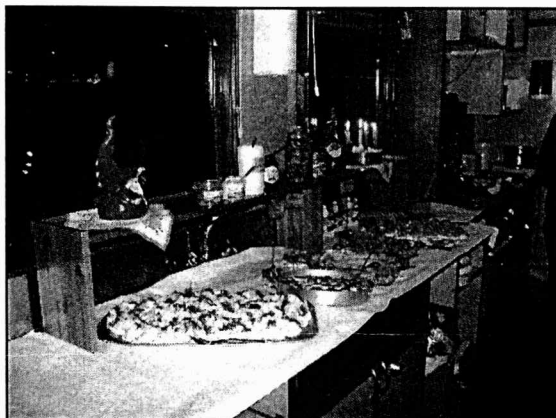
Gunnar och Jan i RCo1
Foto Dan C



Detta har nog alla inte sett! 1000V
ledningar bakom väggpanel i RCo1.
Foto Jan O.



Co8d 219 efter en klotterattack
2009.
Foto Jan O.



Julmat före anstormningen.
Foto Jan O

KALLELSE

**Härmed kallas Du till Värmlandståg
ordinarie Vårmöte 2010!**

Tid
Torsdag 15/4 kl. 18.00

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

Kaffe med bröd serveras!
VÄLKOMNA!

SLUTSIDAN



Den 8 augusti 2009 gifte sig Martin N och Ewa E i Hammarö kyrka.

Verksamhetsberättelse 2009 för Värmlandståg

Social verksamhet.

De traditionella trivselkvällarna med diverse tågdiggaande på dia, video eller andra media har genomförts ett antal gånger under året.

Årets vårresa gick till Sachsen. Baslägret låg denna gång i Freidberg. Resa via Berlin, Dresden och hem via Leipzig – Berlin. Vi hann med att resa på Weisseritztalbahn Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde ToR, extratåg efter ånglok 65 1049 Chemnitz – Aue – Schwarzenberg – Slettau Tor (nägra åkte även Slettau – Annaberg Buchholz ToR), en resa med Fichtelbergbahn med besök på den nya lokverkstaden i Oberwiesenthal och senare samma dag besök på smalspårsmuséet i Rittersgrün, hemresa sista dagen via trevliga banor förbi Klingental, Plauen och Gera. Lars N hade lagt ner avsevärt arbete med planeringen.

(H)Julbordet hade även detta år med sedvanlig fitness anordnats av Dan Carlsson med medhjälpare. Eftersom vi inte längre har trafikfyllstånd intog vi detta i ett stillastående tågsätt på Kil station. Trots detta var stämningen god, liksom maten (som vanligt!).

Dan Carlsson
Ordf

Per Krogh
Kassör

Jan Olsson
Sekreterare

Lars Nilsson
Ledamot

Martin Andersson
Ledamot

John Alsterhäll
Suppleant

Hans Sjögren
Suppleant

Tomas Halvorsson
Suppleant

Verksamhetsberättelse 2009 för Värmlandståg

Allmän översikt.

Vi har bytt beteckning VT till VTÅG eftersom VT även begärdes av Virgin Train och de är betydligt större än vad vi är! VTÅG är den förkortning som vi har i det europeiska registret över trafikutövare/fordonsägare, s.k. VKM.

Verksamheten år 2009 har gått ner avsevärt jämfört med 2008.

Orsaken står att finna i att vi funnit att vi inte längre klarar att ha eget trafiktillstånd.

Vi har följaktligen hos TS på egen begäran återkallat trafiktillståndet.

Planer på samarbete med annan operatör har inletts.

Årets körningar har som vanligt genomförts med inhyrd dragkraft.

För lok- och vagnsarbete hyrs ett stallspår på Kristinehamn lokstation.

Zsh 102 står där för hjulbyte, ÅÖ m fl. åtgärder. JW50 står också där.

Du2 349 och B1143 står på Scanspåret.

Vi har börjat arbeta med att avveckla innehavet av Du2 349, B 1143 och JW50.

SGGJ C4 11 används som personallokal för Värmlandståg.

Vi har elanslutning ordnad till vagnarna i Kil och vi får disponera en lokal i anslutning till spåret. Där har vi tillgång till tvättmöjligheter och utrymme för målningsarbeten.

Lokalfrågan är fortfarande olöst.

Samarbetet med övriga föreningar är fortsatt gott.

Organisation.

Föreningens högsta beslutande organ är medlemsmötet.

Mellan mötena leds verksamheten av styrelsen.

Under 2009 bedrevs verksamheten Värmlandståg och en liten MJ verksamhet med syfte att bygga en mindre bana i C4 11.

Medlemmar.

Totalt har vi ca 87 medlemmar i VTÅG.

Avgiften var 100 kr för fullbetalande medlem och 50 kr för familje- och ungdomsmedlem. Gränsen för ungdomsmedlem går vid fyllda 21 år.

Familjemedlem erhåller ej eget exemplar av Timmertåget.

Medlemsmöten.

Vårmöte hölls den 17/4 2009 i Karlstad.

Höstmöte hölls den 13/11 2009 i Karlstad.

Styrelsemöten.

Under 2009 avhölls 9 styrelsemöten.

Styrelsens sammansättning.

Ordf.	Dan Carlsson	
Kassör	Per Krogh	
Sekr.	Jan Olsson	
Ledamot	Lars Nilsson	
Ledamot	Martin Andersson	(nytt efternamn Nordling från sommaren 2009)

Suppleanter	John Alsterhäll (1)
	Hans Sjögren (2)
	Tomas Halvorsson (3)

Övriga poster (ej styrelseposter).

Revisor Per-Erik Magnusson

Verksamhetsberättelse 2009 för Värmlandståg

Revisorssuppleant	Peter Berggren
Valberedning	Gunnar Andersson
Ledningsgrupp:	Martin Nordling, Martin Forsaeus, Markus Blidh.
Resechef	Dan Carlsson
Säkerhetschef:	Urban Lavén.
Maskinchef:	Martin Forsaeus.

Årets verksamhet.

VTÅG Resor har under 2009 genomfört följande arrangemang:
2009-07-11 juli genomfördes på TÅGAB trafiktillstånd Bluesresan till Åmål.
Åtteresan kom att ske med buss eftersom skyfall stängde banan mot Kil.

Vi har dessutom hyrt ut vagnar vid följande tillfällen:
2009-03-21 hyrde Kristinehamn Bandyförening Ao+Co8cs
för en resa till Uppsala och SM-finalen i bandy. Fullt drag i Ao med egna musikanter!
TÅGAB ansvarade för körningen.

2009-04-03—05 hyrde Kristinehamn handbollsförening DFo6+Co8d 223+Co8cs för
en resa till Sundsvall.
TÅGAB ansvarade för körningen.

Utöver detta har vi kört följande transporter/tjänstetåg:
Inga.

Timmertåget.

Jan O producerade två nr av Timmertåget 2009, nr 75 och 76.
Dessa trycktes i A5 format.

Dataavdelningen.

Har i stort sett varit vilande. Någon enstaka uppdatering av hemsidan har utförts.
Vi finns under www.värmlandståg.se eller www.varmlandstag.se.

Arbeten med föreningens rullande materiel redovisat per verksamhetsställe:

Verksamheten i Kil 2009.

Under året har totalt 782 bokförda arbetstimmar lagts ner i Kil, uppdelat på 56 tillfällen. Dessutom har ett stort antal icke bokförda timmar lagts ner av Gunnar Andersson och Bo Carlsson. Den tunga insatsen på 581 tim avser arbetet på RCo1.

Följande arbeten har gjorts;

ÅÖ på alla trafikvagnar.

Verksamhetsberättelse 2009 för Värmlandståg

B 1143: Årlig tillsyn genomförd. Hjullagren har setts till flera gånger.

C4 11: Klottersanerades under hösten. Bara ett litet angrepp.

RCo1: Under våren genomfördes det stora arbetet med att byta till 220V värme.

Co8d 219: Klottersanerades under hösten. Ena långsidan bättringsmålad efteråt.
Taket är dåligt och bör åtgärdas.

Co8d 223: Klottersanerad under hösten.

Bo5b: Klottersanerad under hösten.

F5 323: Litet klottrengrepp sanerat under hösten.

Verksamheten i Kristinehamn 2009.

Följande arbeten har gjorts:

Zsh 102: Står i Kristinehamn för ÅÖ 'och andra åtgärder. Lagerrevision klar, axlarna uppsatta men ej drivkedjor. Klottet bortslipat.

Gsh 31264: Målning av trävirke och metalldelar avslutad. Återstår att sätta plåt över några dåliga väggpartier.

JW50: Intet.

MJ verksamheten.

En liten MJ anläggning i inre rummet i C4 11 är nu under arbete. Digitalstyrning skall användas.

Spårplanen består av en slinga med två stationer samt en bibana till en station på ett övre plan.

Spåren på bottenplanet och övre planet är klara. Utrustning för digital körning är installerad och fungerar bra. ROCO multimus används.

Totalt har 45 timmar noterats på MJ-arbete inkl. körning/tester av diverse rullande materiel.

Utbildning:

Ingen utbildning i VT regi har genomförts under året.

Trafik tillstånd: Under våren konstaterade Martin A och Markus B att de inte längre önskade kvarstå som trafik- resp. personalchef. Styrelsen tackar Martin och Markus för det arbete de lagt ner på verksamheten. Efter att styrelsen arbetat med frågan togs under senhösten beslutet att hos TS säga upp trafik tillståndet. Arbetet med att finna lämplig samarbetspartner för kommande körningar har inletts. Vi kan fortfarande underhålla våra fordon, men våra föreskrifter måste då godkännas av samarbetspartnern.

Vi har vidare beslutat reducera vårt fordonsinnehav. Orsaken är främst väntade krav på ATC samt reparationer av Du2 349 och B 1143. Vi har inte resurser för någondera. Du2 349, B 1143 och JW50 skall avyttras. Du2 349 måste först friköpas från andelsägarna. B 1143 erbjuds Jvm enligt kravet på hembuds rätt. JW50 styr vi själva över. Dessutom funderar vi på att sälja Bo5b. En ev. köpare av Du2 kommer även att erbjudas de reservdelar vi samlat på oss under åren.

Banarbete.

Inget banarbete har genomförts detta år.

Försäljning/skrotning av fordon:

Ingen sådan under 2009.