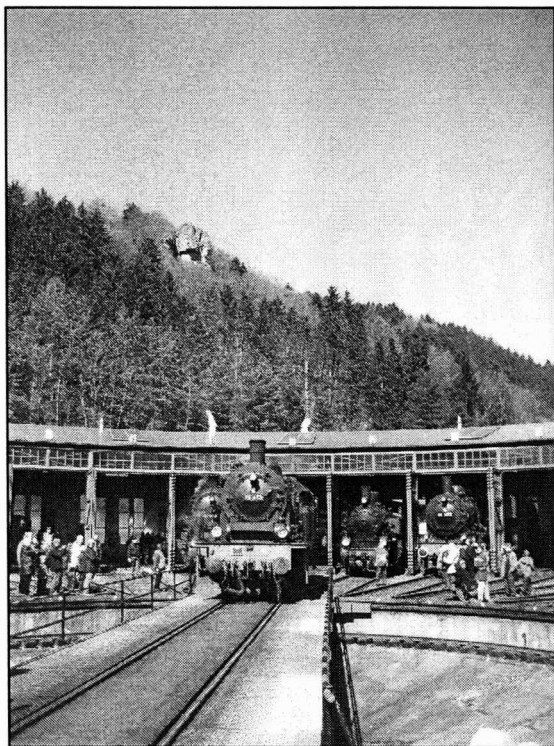


TIMMERTÅGET

ÅRGÅNG 33

NUMMER 78

2010



78 468 på vändskivan i Gerolstein
Foto Nils-Erik P.



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 Nordling 054-202 52 42
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
Kallelse Höstmöte 2010	Vagn 4
Protokoll från Vårmotet 2010	Vagn 5
Vårresan 2010 (Spektakelresa till Trier)	Vagn 7
Bilder från förr	Vagn 13
Slutsidan	Vagn 16

Styrelsen informerar:

Våren 2010 hölls ett inledande möte med TÅGAB avseende våra möjligheter att köra resor på deras tillstånd. Först samlades Dan C, Martin A, Martin F, Markus B och Urban L och diskuterade hur vi tänkte oss att arbeta framöver. Senare tillstötte Lars Y och den följande diskussionen skedde i en positiv anda.

Vi kan fortsätta att underhålla våra fordon enligt de regler vi tidigare tillämpat. TÅGAB skall årligen besiktiga fordonen och avgöra om de är i trafikdugligt skick.

Den 13/8 genomfördes en resa för Lagerlöfska släktföreningen under de nya betingelserna. Resan genomfördes till allmän belåtenhet.

Vi har från RaÄ fått medel till ombyggnad av elvärmen i DFo6. Detta arbete har blivit vilande p g av att vi saknade trafiktillstånd. Nu när det ser ut att lösa sig kommer arbetet att dra i gång under hösten. Lars N har gjort en grov arbetsplan. Slutredovisning framflyttad till 2011-06-30.

Avseende vagnar kan också nännas att vi har fyra vagnar där lagerrevisionen går ut under året. Att köpa tjänsten blir mycket dyrt, så vi får försöka finna billigare lösningar där det går.

En vagn, Co8d 219, har mycket dåligt tak och den bör få komma in under tak i Kristinehamn och bli åtgärdad. Ommålning av sidorna vore också bra att utföra.

Besked har kommit från Jvm att man inte avser åberopa hembudsrätten på B 1143. Det innebär att vi själva råder över vad vi skall göra med loket.

Några intressenter har redan hört av sig, men ännu har vi inte tagit några beslut i frågan.

På MJ sidan har arbetet med banan i C4 11 fortsatt under våren 2010. En T21 har anskaffats och försetts med dekoder, ett veritabelt pysseljobb. Vidare har ett litet ställverk för förgreningen upp till över bangården kopplats in. En vändskiva med tillhörande vändslingeautomatik har också lagts in, och nu skall vi bara finna lämpligt lokstall att sätta upp.

Fundering finns på att förlänga banan in i personalutrymmet, längs väggen mot Vedgården. Kan ske genom att flytta fram klädsåpen på den väggen ett par dm och sen bygga en hylla längs väggen.

Hjulbordsresan 2010 är planerad äga rum den 11 dec.

HEMLIGT RESMÅL!

Inbjudan med tider och priser kommer senare.

KALLELSE

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

Tid

Fredag 12/11 kl. 18.00

Plats

**Värmlandståg restaurangvagn som står på
scanspåret i Kil, se bifogad karta.**

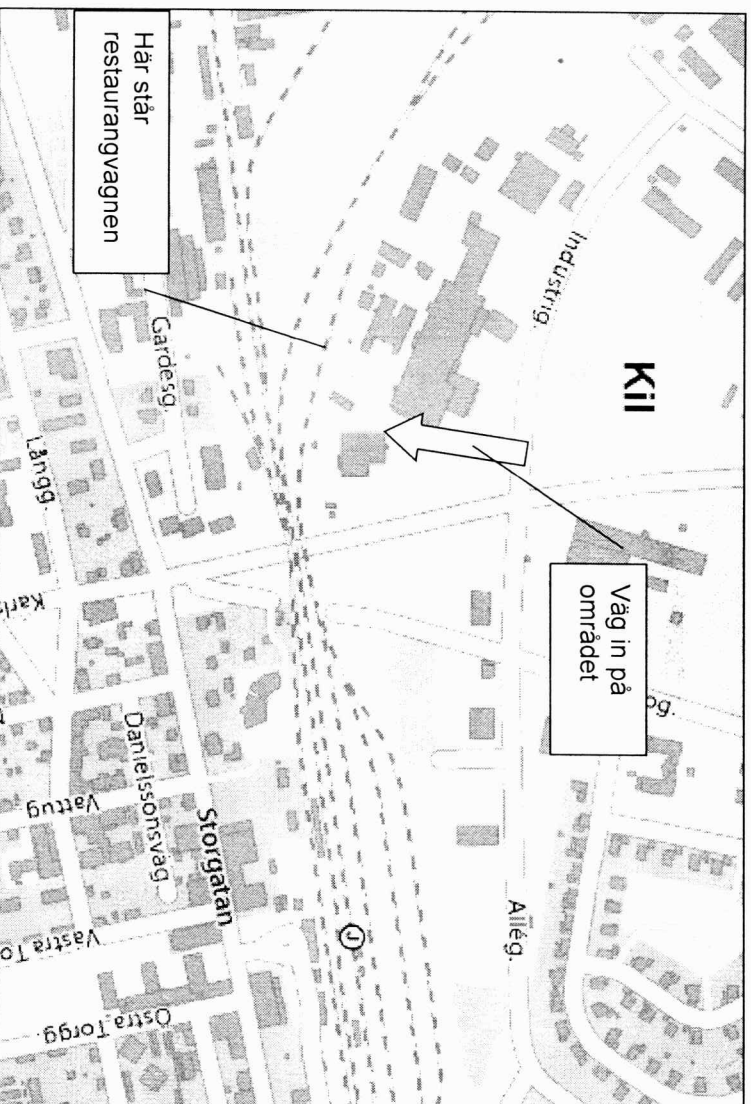
Dagordning

- 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 hänskjutit till mötet**
- 23. Medlemsmotioner**
- 24. Övriga frågor**

Kaffe med bröd serveras!

VÄLKOMNA!

Vägvisning till höstmöteslokalen.



**Protokoll fört vid VTÅG Vårmöte 2010-04-15 i
Karlstad.****§0****Öppnande**

VTÅG ordförande Dan Carlsson förklarade Vårmötet 2010 för öppnat.

§1**Justeringsmän**

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

§2**Röstlängd**

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

Dessa var	Dan Carlsson	Per Krogh
	Jan Olsson	Lars Nilsson
	John Alsterhäll	Gunnar Andersson
	Fredrik Bergström	Per Erik Magnusson
	Magnus Sjöström	Henry Sjölund
	Peter Berggren	Jonatan Berggren
	Lennart Tynander	

§3**Utlysning**

Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.

§4**Mötesordförande**

Till att leda Vårmötet utsågs Henry S.

§5**Sekreterare**

Till sekreterare för Vårmötet utsågs sittande sekr Jan O.

§6**Dagordning**

Den dagordning som står i stadgarna antogs för mötet.

§7**Verksamhetsberättelse**

Den verksamhetsberättelse som sammanställts av Jan O med stöd av Dan C och Martin F hade detta år bifogats i TT77.

Under 2009 har vi främst arbetat med RCo1 ombyggnad till 220V värme samt med MJ anläggningen i C4 11. Efter Bluesresan i juli har verksamheten på vagnarna varit ringa.

Sekr påpekade att medlemsantalet justerats till 86, ej ca 87, som stod i den utsända berättelsen. Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

§8 Balans/resultaträkning

Denna hade sammanställts av kassören och dess huvuddrag redovisades för mötesdeltagarna. Trots den efter bluesresan minimala verksamheten var omsättningen inte obetydlig.

Intäkterna blev 129 673,50 kr och utgifterna 131 581,49 kr.

Årets resultat blev därmed ett underskott på 1907,99 kr.

Större utgifter under året var kostnader för genomförda resor, materiel för RCoI värmeombyggnad samt inköp avseende restauration.

Balans/resultaträkningen bifogas protokollet.

§9 Revisionsberättelse

Föreningens revisor har granskat föreningens räkenskaper.

Revisorn påpekade att viss kontanthantering varit lite svåröversiktlig och bör förbättras framöver.

I övrigt fanns inget att anmärka på och revisorn tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.

Revisionsberättelsen bifogas protokollet.

§10 Fastställande av balansräkningen

Vårmötet fastställde balansräkningen.

§11 Ansvarsfrihet

Vårmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2009.

§12 Fyllnadsval till styrelsen

Ej aktuellt vid detta möte.

§22 Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet

Inga sådana ärenden förelåg.

§23 Medlemsmotioner

Inga medlemsmotioner förelåg.

§24 Övriga frågor

Gunnar A ställde en fråga om det tänkta samarbetet med TÅGAB.

VTÅG ordf Dan C svarade att ett inledande möte hållits med TÅGAB och att förutsättningarna är positiva för detta. Inget slutligt avtal har ännu tagits fram.

Vår nye medlem Lennart T presenterade sig samt föreslog uppdatering av hemsidan. Kan hjälpa till om så behövs.

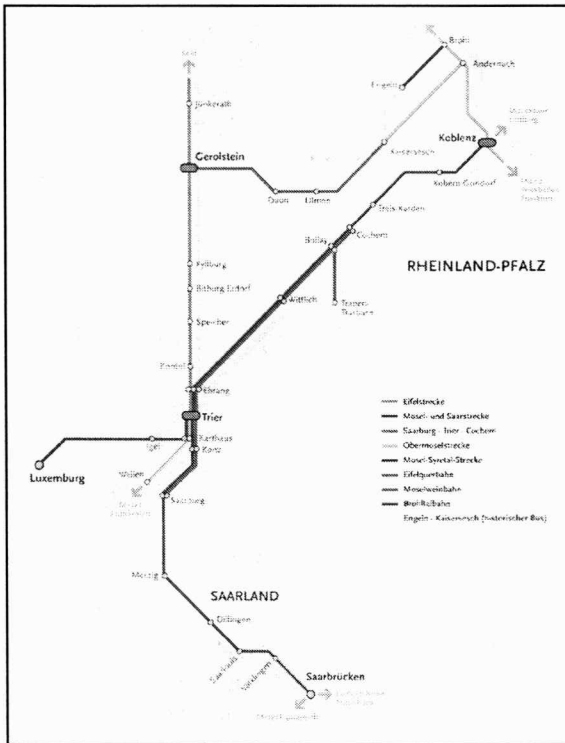
§25 Avslutning

Mötesordförande Henry S överlämnade ordet till VTÅG ordförande Dan C som förklarade Vårmötet 2010 för avslutat.

Spektakelresa till Trier

Text och foto Nils-Erik P.

De tyska järnvägarna firar i år 175-årsjubileum. En av många aktiviteter under året var Dampfspektakel i området kring Trier i Moseldalen under påsk. Det lät så intressant att det fick bli målet för Värmlandstågs årliga vårresa. Lars bokade plats på nattåget till Köln och speciella spektakelbiljetter som gäller på alla spektakeltåg och ordinarie tåg i området. Lars bokade också hotellrum i Trier. På eftermiddagen 1 april sammanstrålade så Lars, Rickard, Martin och Nils-Erik på København H. Sedan tog vi plats på nattåget söderut och kunde inta kvällsmåltiden i den tyska restaurangvagnen. Sedan gick vi och lade oss i vår liggvagnskupé.



Karta över de olika resemöjligheterna under evenemanget.

Nästa morgon ankom vi till Köln där vi snabbt inhandlade frukost på stationen innan vi fortsatte söderut med IC-tåg till Koblenz. I Koblenz låste vi in vårt bagage och reste tillbaka ett stycke norrut till Brohl. Här finns den smalspåriga Brohltalbahn med museitåget Vulcan-Express. Vi åkte efter det nyrenoverade ångloket 99 7203 till Oberzissen.

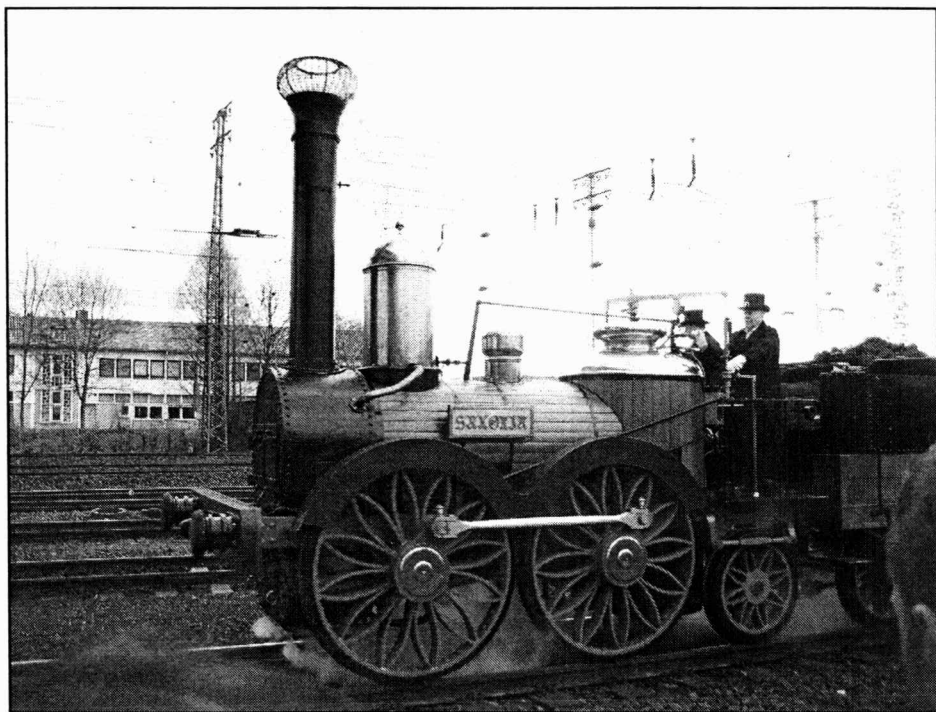
Nästa morgon ankom vi till Köln där vi snabbt inhandlade frukost på stationen innan vi fortsatte söderut med IC-tåg till Koblenz. I Koblenz låste vi in vårt bagage och reste tillbaka ett stycke norrut till Brohl. Här finns den smalspåriga Brohltalbahn med museitåget Vulcan-Express. Vi åkte efter det nyrenoverade ångloket 99 7203 till Oberzissen.



99 7203 i Brohl

Här byttes ångloket ut till Brohltalbahns motorlok för att klara den branta stigningen upp till Engeln som är banans slutstation. Sedan åkte vi ner till Brohl igen. I Brohl gjorde vi en tur på hamnspåret med det lilla ångloket Franzburg. Vi kunde också bese Brohltalbahns normalspåriga lok som används i lokal godstrafik. Smalspåkrets lokstall kunde vi också besöka, där bl. a ett portugisiskt ånglok var under renovering. Så inträffade resan största miss. Vi hade läst fel i tidtabellen när tåget gick tillbaka till Koblenz. Det ledde till att vi precis missade vårt anslutande ångtåg mot Trier. Så vi fick hoppa på nästa ordinarie tåg mot Trier. Inte heller kunde vi hinna ikapp ångtåget, men vi kunde se röken i tunnlarna som vi passerade. Väl framme i Trier fick se ångtåget igen. Sedan gick vi till vårt hotell i centrala Trier nära stadens sevärdhet Porta Negra. På kvällen åt vi middag på grannhotellet där det som sig bör serverades Spargelmenü.

Nästa morgon infann vi oss på stationen och väntade på ångtåg till Gerolstein. Snart kom tågsättet inbäckande till stationen och vi fick skynda oss ombord för att få plats. Vagnen blev fort fullsatt och en engelsk resegrupp dök upp och hävdade att de hade bokat alla platser i vagnen. Efter lite diskussioner med dem fick vi dock behålla våra platser. Vårt tåg drogs av 78 478 till Gerolstein. Även vid ankomsten till Gerolstein var det fullt med folk och svårt att hitta information om var tåg mot Ulmen skulle gå. Det växlad ihop ett långt tåg med ångloket T11 7512 främst, V60-lok i mitten och ett 58-lok som påskjut. Vi fick vi bra plats i en barvagn med öppen plattform. Eifel-querbahn är ganska kuperad så alla tre loken fick jobba. I Ulmen bytte vi till ett fyra-vagnars rälsbusståg till Kaisersesch. Här blev det snabbt byte till en 628-motorvagn till Andernach och lokaltåg till Koblenz. I Koblenz åkte vi till DB Museum. På bangården var det en fordonsparad med ångloken Adler, Saxonia och många ellok. Från Koblenz åkte vi snälltåg med ångloket 01 118 till Trier.



Saxonia i Koblenz

Nästa dag åkte vi med lokaltåg till Bullay. Här kunde vi se resterna av gamla Moselstrecke och beskåda den pampiga järnvägsbron över Mosel. Här fanns också goda möjligheter att fotografera många ordinarie tåg och spektakeltåg. Vi åt lunch i stationshuset. Sedan åkte vi efter snälltågsloket 01 0509 via Trier och längs med floden Saar till Saarbrücken. Sedan tog vi lokaltåg tillbaka till Trier. Sedan åkte vi efter ångloket CFL 5519 till Luxembourg. I Luxembourg gjorde vi ett kort uppehåll och hann se mycket av landets tågtrafik innan vi återvände mot Trier med en 628-motorvagn.



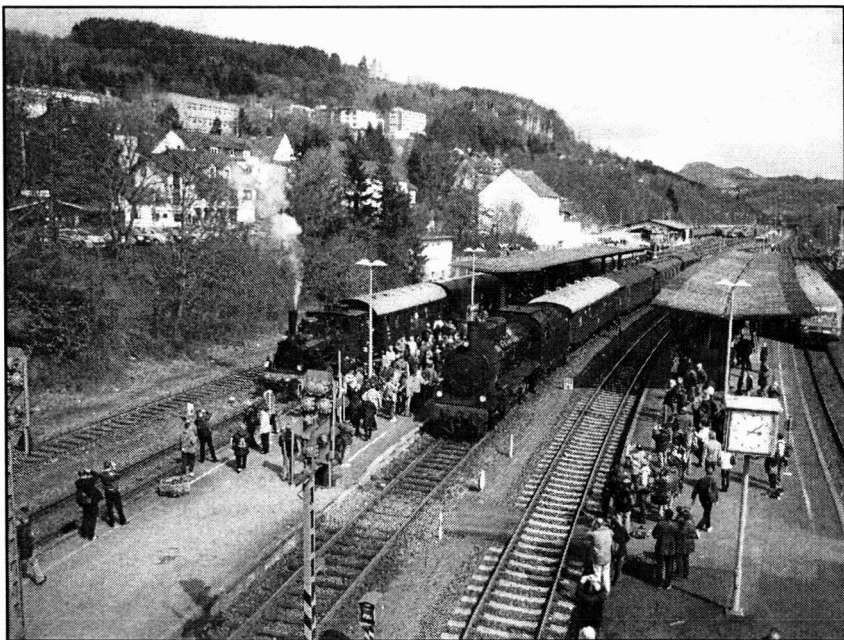
103 med TEE-tåg i Bullay

Nästa dag fanns det mycket att välja på. Lars och Martin åkte till Bullay, Rickard åkte till Saarbrücken och jag åkte till förgreningsstationen Ehrang i norra Trier. Här passerade flera spektakeltåg med både ånglok och diesellok under mitt uppehåll. Vid lunch mötte jag Lars i Trier och vi åkte med den museala elmotorvagnen 425 120 till Welleren och åter. Sedan tog vi oss med 628-motorvagn till Gerolstein igen. Därifrån åkte vi till Daun på Eifelquerbahn med dieselloket V100 2091 och ångloket 58 311 som påskjut. Under uppehållet i Daun kunde vi se på en fin modellanläggning i stationshuset. Sedan åkte vi tillbaka med ångloken 50 2740 till Gerolstein och 23 042 till Trier. På kvällen åt vi en god middag på en restaurang i centrum av Trier.

VAGN II TIMMERTÅGET

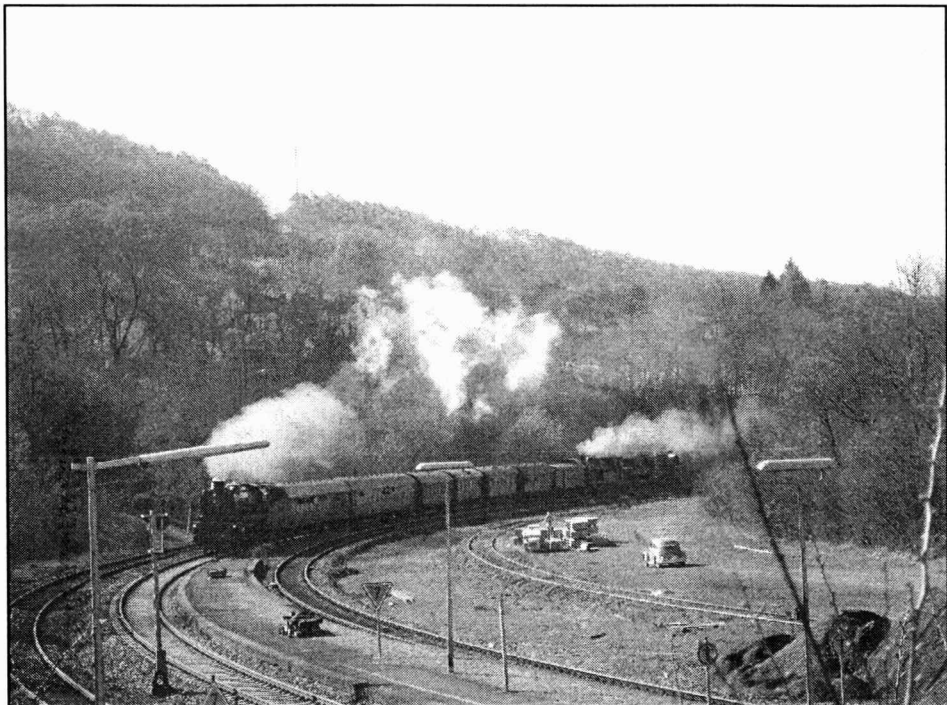


78 468 i Ehrang



P8 2455 och Waldbröl i Gerolstein

Nästa dag åkte vi lokaltåg på Eifelbahn norrut till Bitburg-Erdorf där vi gjorde uppehåll för att studera stationsmiljön med gamla ställverk i båda ändar av bangården. Vi fotograferade ett passerande ångtåg med 41 018 främst och 78- och 52-lok sist. Sedan åkte vi till Gerolstein. På bangården hittade vi en panoramavagn som tidigare tillhört Tågkompaniet.



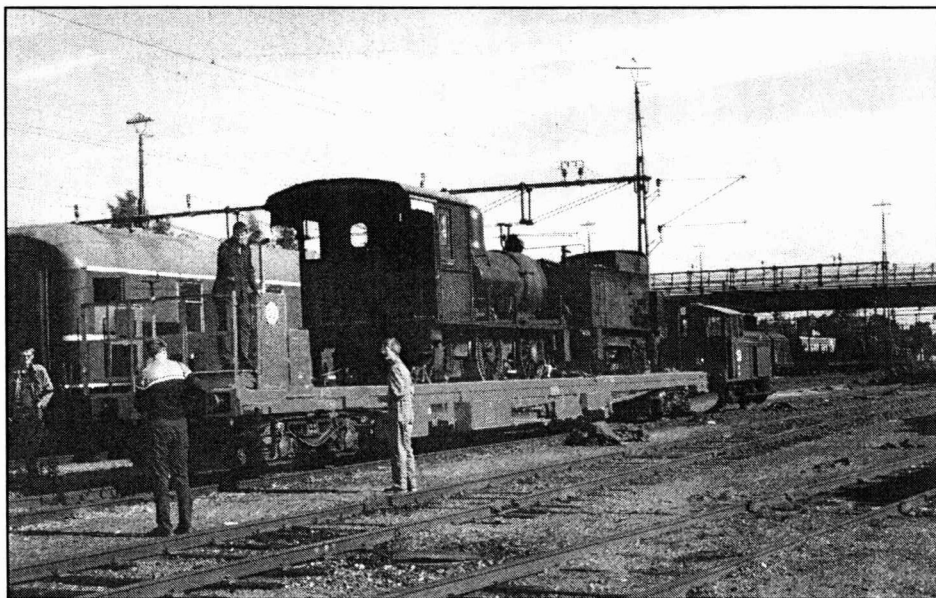
Tre ånglok ankommer Bitburg-Erdorf

Därefter gick vi ut till järnvägs museet vid lokstationen. Där åt vi lunch och tittade på alla fordon. Ett ångloksdraget godståg passerade också. Sedan åkte vi tillbaka till Trier och hämtade vårt bagage. Lars och Martin reste norrut till Köln och nattåget hem. Rickard åkte till Nürnberg och hem därifrån. Jag åkte via Hunsrück och Harz till Berlin och hem. Vi var alla nöjda med vad vi upplevt under dessa intensiva dagar. Naturligtvis gör vi en ny resa någonstans nästa år.

Bilder från förr.

Foto Jan O.

KMJ genomförde sommaren 1987 transporten av K36 från Åmål till Göteborg.



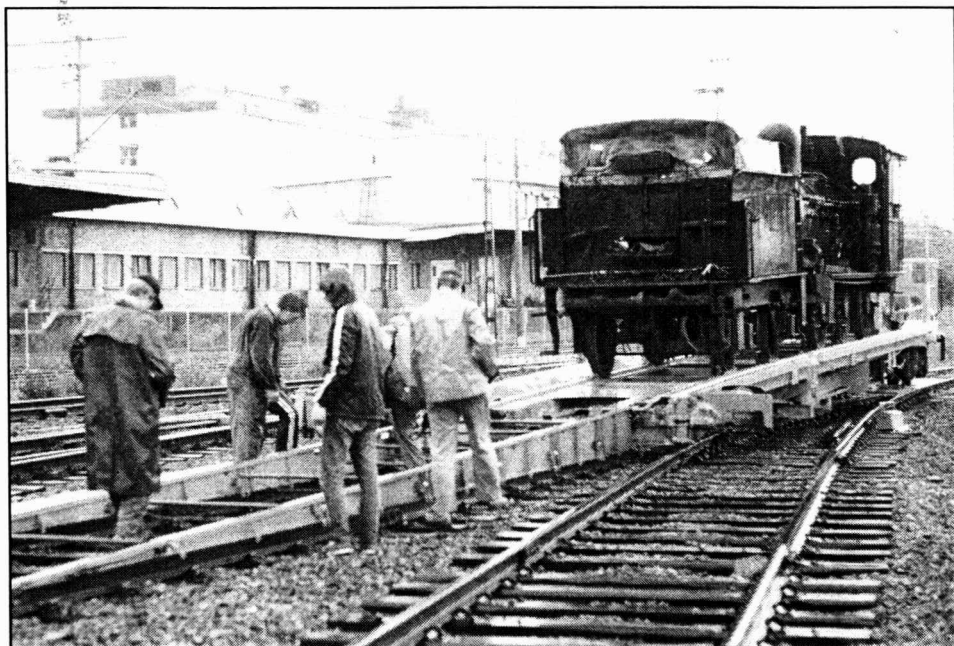
K36 lastad på en Qbo i Åmål 1987-07-18



Personal vid nålastad K36 1987-07-18

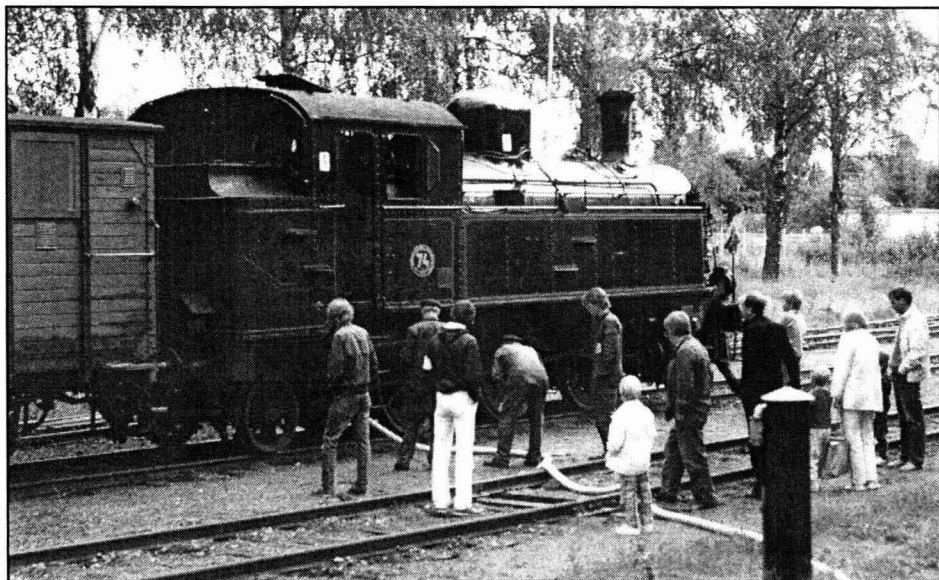


KMJ extratåg i Trollhättan 1987-07-18

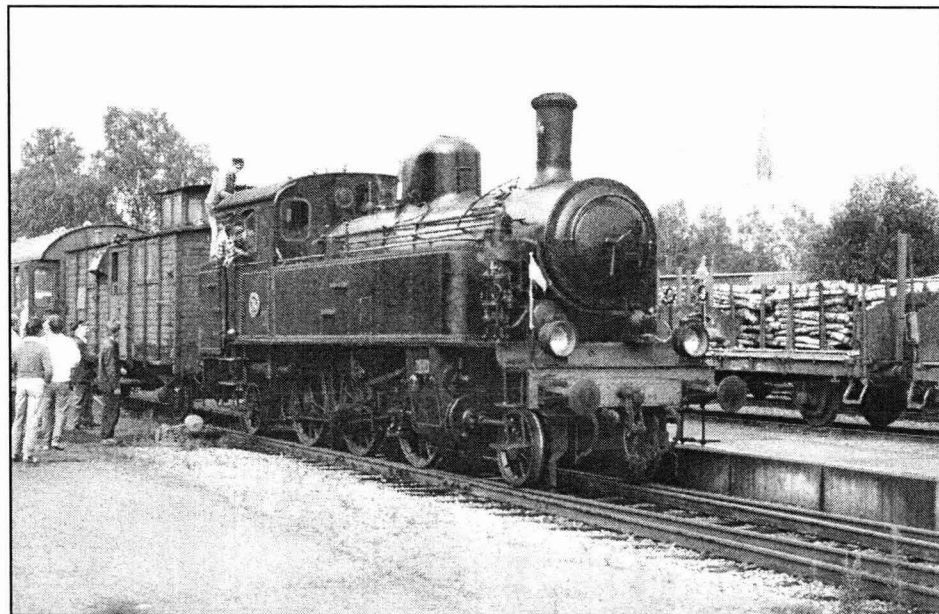


Lossning av K36 i Göteborg 1987-07-18

Vi körde även ett tåg till Torsby senare under sommaren,
med från BJs inlånade Y3 74. Nedan visas två bilder från Sunne 1987-08-09.



Vattentagning



Kontroll av kolförrådet

SLUTSIDAN



Våren 2010 anordnade Jvm i Ängelholm en dieselhelg.
NJm körde extratåg till Ängelholm och på återresan anordnades ett extratåg
Landeryd - Sm Burseryd ToR draget av T23 119.

Bilden tagen strax söder om Broaryd.

Foto Jan O.