

# TIMMERTÅGET

ÅRGÅNG 36

NUMMER 84

2013



Nu ser vi tillbaka i tiden! 1990-05-25 körde VT sista persontåget Strömtorp—Otterbäcken ToR. Fotokörning mellan Högberg och Gullspång. I hytten på T21 105 skymtar lokf Urban L. Foto: Jan O.



---

## VÄRMLANDSTÅG

---

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 36:e året!

**Utgivare och redaktion** Styrelsen

**Föreningsuppgifter:**

**Adress** Värmlandståg  
Rallaregatan 6  
665 32 Kil

**Plusgiro** 969708-7

**Hemsida** [www.varmlandstag.se](http://www.varmlandstag.se)

**Epost** [info@varmlandstag.se](mailto:info@varmlandstag.se)

**Styrelse och funktionärer 2013**

**Ordförande och Resechef** 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

**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 till Höstmötet 2013 Vagn 4

Protokoll från Vårmötet 2013 Vagn 5

Revisionsberättelse Vagn 7

Balansrapport Vagn 8

Resultatrapport Vagn 9

Bilder fr årets verksamhet Vagn 11

Vårresan 2013, del 1 Vagn 12

Modulträff Kil Vagn 20

Slutsidan Vagn 24

**Styrelsen informerar:**

Vårmöte hölls den 12/4 i Co8cs på Scanspåret, Kil.

Arbetet med försäljning av B 1143 har påbörjats.

B 1143 har annonserats ut via JHRF men ingen köpare har hittills hört av sig.

Du2 349 kommer att flyttas till Kristinehamn där det finns en person med intresse för att se om loket kan tas i bruk igen.

Co8d 219 har överlåtits till TÅGAB mot att Bo5b 3294 och Co8d 223 får reviderade hjul och 223 även MD boggier.

Resor under våren och sommaren blev:

- 24/5 resa Karlstad - Liseberg ToR för Konsum Värmland

- 13/7 Bluesresa Karlstad - Åmål ToR.

Båda resorna genomfördes utan problem och med nöjda resenärer.

I höst kommer teaterresor Karlstad—Säffle att genomföras den 26/10 och 16/11.

**Framtidsmöte**

Styrelsen och några särskilt inbjudna hade ett möte i Kil den 21/9 med syfte att diskutera föreningens framtida utveckling. Sedan den stora ombyggnaden av värmen i personalvagnen DFo6 har vi inte gjort så mycket på våra vagnar. Vi har haft hjulproblem och det har känts lite osäkert avseende hur många vagnar vi kunde ha kördugliga. Vidare har vi fortfarande ingen fast lokal och framtiden gällande vårt spår är väl inte helt säker den heller. Vår önskan är att kunna ha trafikvagnarna under tak och även lokaler för verkstadsarbeten och utrymme för aktiva. Vi tror att med bättre utrymmen kan vi dra till oss fler som aktivt arbetar med våra fordon.

**Mål om 5 år**

1. Genomsnittlig 10 besökare/ lördag
2. Genomsnittåldern på alla former av aktiva samma som idag på samma antal aktiva.
3. Långsiktigt fast plats för verksamheten fastlagd.
4. Samma höga standard på fordonen (trafikduglighet + utseende).
5. Återgått till 8 personvagnar (+ en 2:a klass sittvagn i stället för avyttrad Co8d 219).
6. Genomföra 7 resor / år.

**KALLELSE**

**Härmed kallas Du till Värmlandstågs  
ordinarie Höstmöte 2013.**

**Tid och plats:**

**Fredag den 15/11 kl. 18.00**

**Plats RCo1/Co8cs, spår ½7, Kil station.**

**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

- Diskussion avseende Framtidsseminariet den 21/9.

**Kaffe med bröd serveras!**

**VÄLKOMNA!**

**Protokoll fört vid Värmlandstågs Vårmöte 2013-04-12 i Co8cs,  
Kil.****§0**

Värmlandståg ordförande Dan Carlsson förklarade Vårmötet 2013 för öppnat.

**Öppnande****§1**

Till att justera mötets protokoll utsågs Bo Carlson och Rickard Persson.

**Justeringsmän****§2**

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

**Röstlängd**

Dessa var	Dan Carlsson	Per Krogh
	Jan Olsson	Oscar Andersson Vass
	Bo Carlson	Per-Erik Magnusson
	Rickard Persson	

**§3**

Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.

**Utlysning****§4**

Till att leda vårmötet utsågs sittande ordf Dan C.

**Mötesordförande****§5**

Till sekreterare för vårmötet utsågs sittande sekr Jan O.

**Sekreterare****§6**

Den dagordning som står i stadgarna antogs för mötet.

**Dagordning****§7**

Verksamhetsberättelsen för 2012 som sammanställts av Jan O med stöd av Dan C hade detta år bifogats i TT 83. Under 2012 har vi mest arbetat med MJ aktiviteter förutom visst vagnsunderhåll. Vi har även sålt JW50 till FSVJ i Oxelösund.

**Verksamhetsberättelse**

Vidare har fem resor genomförts.

- Till Falun ToR för aktive medlemmen Oscar Andersson Vass
- Bluesresan Karlstad – Åmål ToR
- Två resor Karlstad – Säffle ToR för Teaterexpressen
- Hjulbordsresa Kil - Lysekil ToR.

Det felaktiga datumet för resan till Falun påpekades av revisorn, det stod 2015 men skulle givetvis vara 2012.

Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

**§8****Balans/resultaträkning**

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

Omsättningen 2012 var högre än för 2011.

Under 2012 har föreningen inte haft stora utgifter för vagnsunderhåll.

2012 års resultat slutade på +40.710,20 kr.

På balansräkningen finns en fordran på 10 kkr på bandyförbundet i Kristinehamn.

Balans/resultaträkningen bifogas protokollet.

**§9****Revisionsberättelse**

Föreningens revisor Per-Erik Magnusson har granskat föreningens räkenskaper.

Revisorn läste upp revisionsberättelsen.

Revisorn tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.

Revisionsberättelsen bifogas protokollet.

**§10****Fastställande av balansräkningen**

Vårmötet fastställde balansräkningen.

**§11****Ansvarsfrihet**

Vårmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2012.

**§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**

Inga sådana kom upp under Vårmötet.

**§25****Avslutning**

Mötesordförande Dan C tackade för det visade intresset och förklarade Vårmötet 2013 för avslutat.

## Revisionsberättelse för Värmlandståg.


I egenskap av revisor i föreningen Värmlandståg får jag avge följande revisionsberättelse för år 2012.

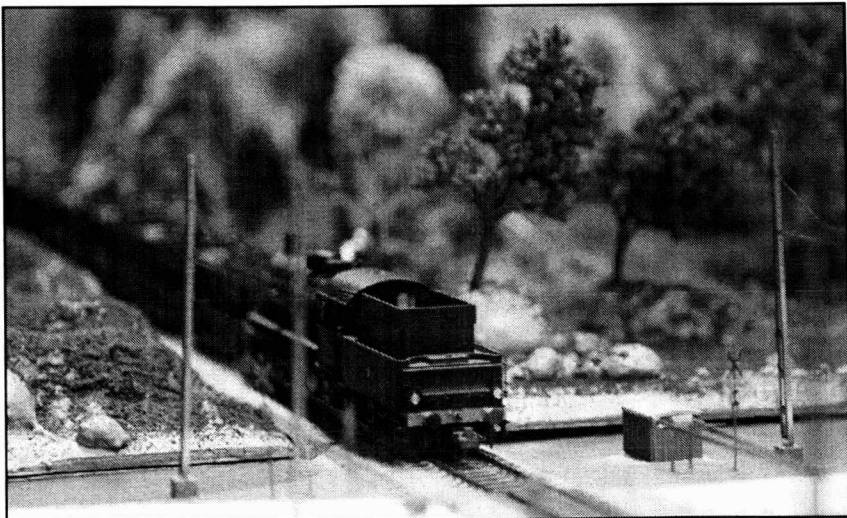
Jag har granskat föreningens räkenskaper. Räkenskaperna har förts i god ordning och revisionen har inte givit anledning till någon anmärkning.

Med hänvisning till ovanstående tillstyrker jag:

- att resultat- och balansräkningar per 31:e december 2012 fastställs.
- att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2012.

Karlstad den 2 mars 2013

  
Per-Erik Magnusson



Detalj från modulträffen i Kil 2013-05-17—18.. Foto: Tidningens utsände.

Värmlandståg  
Räkenskapsår: 120101-121231

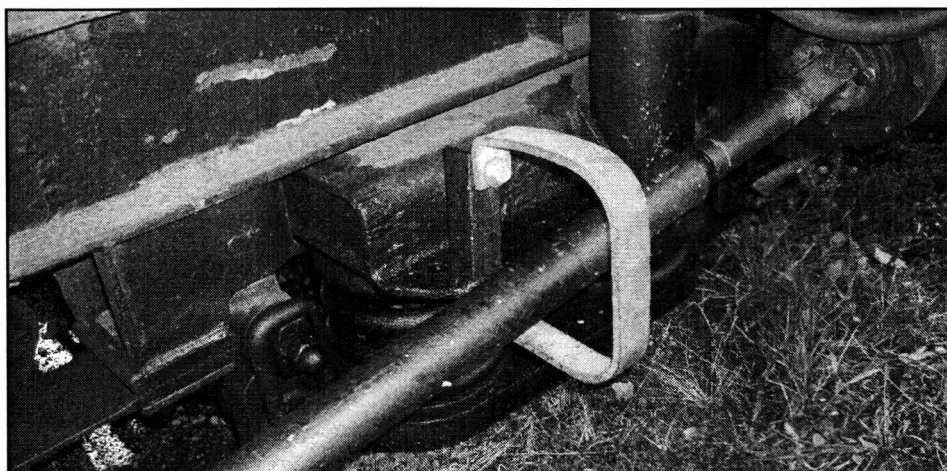
## Balansrapport

Intern rapport  
Preliminär  
Datum: 120101-121231

Sida: 1  
13-04-10 21:42

Senaste verorr: 82

	<i>Ing balans</i>	<i>Perioden</i>	<i>Utg balans</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
Anläggningstillgångar			
1010 Kassa	19 739,00	3 022,00	22 761,00
1020 Postgiro	7 511,02	32 022,70	39 533,72
1030 Girokapital	258 193,89	6 925,50	265 119,39
S:a Anläggningstillgångar	285 443,91	41 970,20	327 414,11
Omsättningstillgångar			
1414 Fordran Lars Nilsson	1 200,00	-560,00	640,00
1515 Osäkra kundfordringar	10 000,00	0,00	10 000,00
1900 Kollager	9 000,00	0,00	9 000,00
S:a Omsättningstillgångar	20 200,00	-560,00	19 640,00
<b>S:A TILLGÅNGAR</b>	<b>305 643,91</b>	<b>41 410,20</b>	<b>347 054,11</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>			
Eget kapital			
2010 Eget kapital	-244 955,04	-5 295,57	-250 250,61
2011 Föregående års resultat	-5 295,57	5 295,57	0,00
2012 Årets resultat	0,00	-40 710,20	-40 710,20
S:a Eget kapital	-250 250,61	-40 710,20	-290 960,81
Kortfristiga skulder			
2400 Leverantörsskulder	0,00	-700,00	-700,00
2415 Skuld Per Krogh	-3 050,30	0,00	-3 050,30
2712 Zsh 102	-6 463,00	0,00	-6 463,00
2713 Gbs	-1 830,00	0,00	-1 830,00
2810 MJ-fond	-4 000,00	0,00	-4 000,00
2820 A 95 fond	-40 000,00	0,00	-40 000,00
2830 Du2 349 fond	-50,00	0,00	-50,00
S:a Kortfristiga skulder	-55 393,30	-700,00	-56 093,30
<b>S:A EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>	<b>-305 643,91</b>	<b>-41 410,20</b>	<b>-347 054,11</b>
<b>BERÄKNAT RESULTAT***</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



Fångjärn på Ao 102. Foto Jan O.

Värmlandståg  
Räkenskapsår: 120101-121231

## Resultatrapport

Sida: 1  
13-04-10 21:43

Intern rapport  
Preliminär  
Datum: 120101-121231

Senaste vernr: 82

		<i>Ack</i>
<b>Rörelsens intäkter</b>		
3010	Researrangang fast pris	75 315,00
3020	Researrangemang biljetter	31 375,00
3040	Intäkter restauration	25 085,20
3050	Medlemsavgifter	8 300,00
3061	Gåvor	317,00
3070	Försäljning	16 000,00
S:a Rörelseintäkter		156 392,20
<b>Direkta kostnader</b>		
4010	Resekostnad TÅGAB	-69 849,00
4011	Resekostnad såo	-1 729,00
4012	Övriga reskostnader	-7 414,00
4013	Försäkring resor	-2 017,00
4040	Inköp restauration	-20 464,00
4080	Inköp MJ	-237,00
4100	Vagnar ej fördelat	-1 876,50
4103	Material Ao 102	-2 250,00
4104	Material DFo6	-2 937,00
4201	Verktyg och tillbehör	-1 790,00
4302	Omkostnader bangård	-2 500,00
S:a Direkta kostnader		-113 063,50
Bruttovinst		43 328,70
<b>Övriga externa kostnader</b>		
6510	Kontorsmateriel	-682,00
6800	Telefon och porto	-2 506,50
6990	Diverse kostnader	-3 139,50
S:a Övriga externa kostnader		-6 328,00
<b>Personalkostnader</b>		
7681	JHRF	-700,00
S:a Personalkostnader		-700,00
Rörelseresultat		36 300,70
<b>Finansiella poster</b>		
8300	Ränteintäkter	4 409,50
Resultat efter finansiella poster		40 710,20
Beräknat resultat		40 710,20
8999	Redovisat resultat	-40 710,20



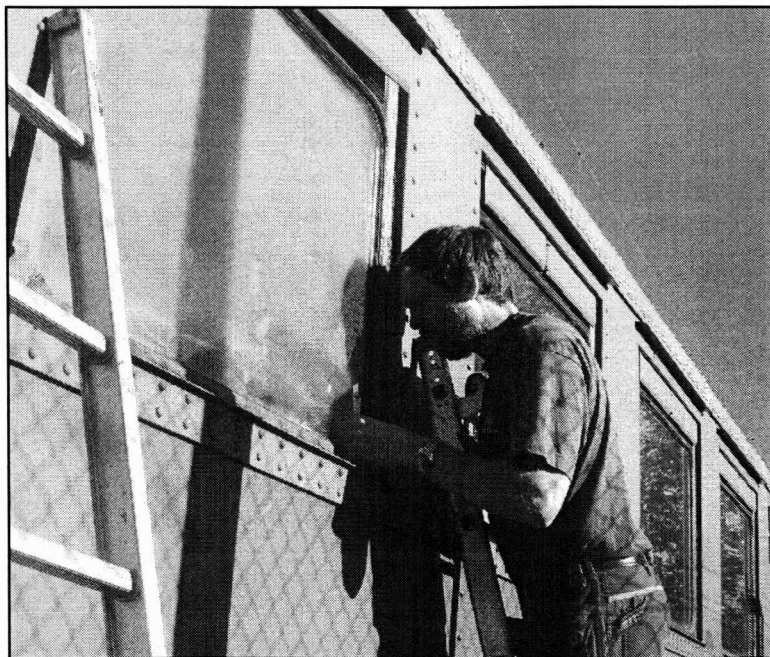
Diskussion under en rast i C4 11. Oscar, Rickard och Dan. Foto: Jan O.

## Några bilder från en av årets verksamheter.

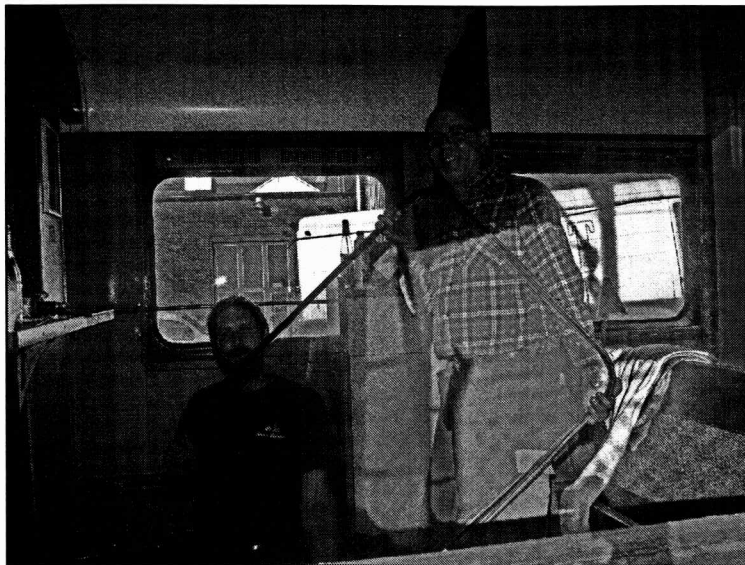
Fönstret vid "personalbordet" i RCo1 har sedan några år varit nästan ogenomskinligt. Denna höst tog vi oss samman och bytte ut det. Foto: Jan O.



Martin förbereder borttagning av gamla fönstret



Här jobbar Oscar på utsidan av RCo1



Martin och Oscar med den nya fönsterrutan.



Nu kan även personalen titta ut igen!

## VT vårresa 2013 till Bayern.

Text och foto: Rickard P.

2013 års vårresa gick till Tyskland och Bayern. Vi var 5 resenärer, och som vanligt skedde avtappningar och utgreningar under den vecka som vi var ute. Årets resa innehöll två ovanligheter, för det första så var det inga ånglok (förutom de som var kalla på DB Museum i Nürnberg) inblandade. För det andra gick vårresa till gamla Västtyskland, tidigare tysklandsresor har oftast gått till före detta Östtyskland. Enligt min mening har före detta Östtyskland blivit katastrofsanerat, det vill säga i sin iver att lyfta infrastrukturen har man slagit sönder det som fick mig att tycka om att luffa runt i de områdena. Detta visade sig finnas kvar i södra Bayern. Bland annat så åkte vi en linje mellan Salzburg och Passau som fick mig att tänka på när man som ung åkte på sträckan Ystad – Eslöv i Skåne. En linje som gick mellan småbyarna på den skånska slätten.



VT på resa.

### Fredag 3 Maj

I Köpenhamns huvudbandgård möttes undertecknad, Lars Nilsson, Per Krogh och Nils Prånge för att stiga på nattåget CNL 473 som skulle föra oss söderut på första etappen i vår resa till Nürnberg, vilket var årets övernattningsstad. Avgången skedde enligt plan 18.45, och i Roskilde steg Carsten som hade tillbringat några dagar i sitt gamla hemland på, årets grupp var därmed fulltalig. Gränspassagen Danmark – Tyskland uppmärksammades genom att passpolisen väckte oss. Tyskland införde passkontroll för inkommande tåg som svar på Danmarks införande av sina Schengenvidriga passkontroller av inkommande tåg för något år sedan.

### Lördag 4 Maj

Efter väckning och tågbyte i Frankfurt (Main) 6.50 (6.40) – 6.54 kom vi så fram till Nürnberg med ICE 1123 klockan 8.59. Här och checkade vi in på våra två rum på Hotell Marienbad vilket ligger inom behagligt krypavstånd från stationen. Tyvärr var det inte Eisenbahnblick då det låg ett annat hotell mellan oss och spåren. Nisse påstod förvisso att det skulle gå att skymta spåren från deras rum, men jag tror det bara var ett försök att göra oss avundsjuka. För övrigt så kunde man bara se beredskapsloken av typ 218 om det nu skulle stämma☺.

Klockan 10.42 steg vi på tåg RE 4986 för att resa norrut till den före detta Binnengrenzübergang i Probstzella. Vi steg av som enda resenärer 12.44. Redan innan den blev välkänd som gränsövergång så var den känd för sina stora kraftiga tanklok BR 95 som gick i persontrafiken upp i bergen. Efter delningen så blev den en av gränsövergångarna mellan Öst- och Västtyskland då den ligger på den gamla magistralen mellan Leipzig och Nürnberg. Efter sammanslagningen har den fortsatt varit av intresse för järnvägstrafiken, nu som placeringsort för påskjutslok uppför den kraftiga stigningen mot Saalfeld. Här har till och med ICE tågen fått påskjut någon vinter när det var ovanligt mycket skadeproblem, var inte alla motorerna användbara så kom tågen aldrig över 50km/h i den kraftiga stigningen.



I Probstzella står Railion 151 037 och 101 032 i väntan på att skjuta tunga godståg uppför backen mot Saalfeldt.



Reseledaren fotograferar Bahnbetriebswerk Probstzella.

Här är bangårdssanering aviserad och vi ville titta och förevisa det som finns kvar. Tanken var även att vi skulle äta lunch på den gamla anrika krogen som Martin och Nisse pratat sig varma om. Tyvärr så var den inte öppen så vi beslöt oss för att ta nästa RE tåg till Saalfeldt och äta där.



Gatusidan av Probstzella station med reklam för Binnengrenzmuseet.

Inte bara restaurangen, utan även det nyöppnade Grenzmuseet var stängt när vi kom, det skulle inte öppna förrän klockan 14.00. Då satt vi redan på RB 59354 med avgång 13.35 på väg till Saalfeldt (13.57). Här lunchade vi på ett fik på stationen. De var tydligen inte vana vid så fint besök, de hade problem att finna öglas till alla. Det blev en brokig blandning. Därpå återresa med RE 4989 14.59 till Nürnberg (17.16) för lite vila innan vi åt kvällsmat inne i gamla staden.

### Söndag 5 Maj

Om lördagen var en resa norrut i historiens tecken så var söndagsresan betydligt modernare, västerut till Stuttgart. Detta är Mercedes hemort vilket märktes på den bilmässa som genomfördes på gågatan upp till stationen. Stationen har även den uppmärksamats på senare tid. En ny station byggdes på 20-talet, säckstation vilket passade bra på ångloktiden då dragfordonsbyte var en normal företeelse på längre resor. I dagens stressade tidevarv tar ett stopp vid en säckstation för lång tid. Bland annat av denna anledning så har det tagits beslut att riva den gamla stationen och ersätta den med en ny som ligger tvärs under den befintliga bangården. Efter att man rivit ett av husen (huskroppen har formen av ett U) blev protesterna för kraftiga, bland annat har kostnaden identifierats som 'lite väl stor' och arbetet är stoppats vilket inte är populärt överallt. Bland annat skall fru Merkel ha yttrat sig i saken.

Vi lämnade Nürnberg med en nytryckt Quer-durchs-Land-Ticket biljett. Den kostar i grundutförandet € 44.00 för en person, varje ytterligare medresenär kostar € 6.00 (max 4 medresenärer) och gäller på alla regionaltåg i hela Tyskland till skillnad mot Länder-Ticket som bara gäller på alla regionaltåg i ett Bundesland (men är i gengäld billigare).

Avgång 8.36 (RE 19904) från Nürnberg med tåget mot Stuttgart, vi valde dock att hoppa av i Ansbach 9.06 för att byta till RB 58110 10.10 till Würzburg. Linjen från Würzburg är en mer direkt linje mot München då den passerar utanför Nürnberg. Den parallella linjen åkte vi igår när vi kom från Frankfurt med ICE tåget, och denna som är den äldre kurvigare sträckningen trafikeras av lokal och regionaltåg. Ankomst till Würzburg 11.18.



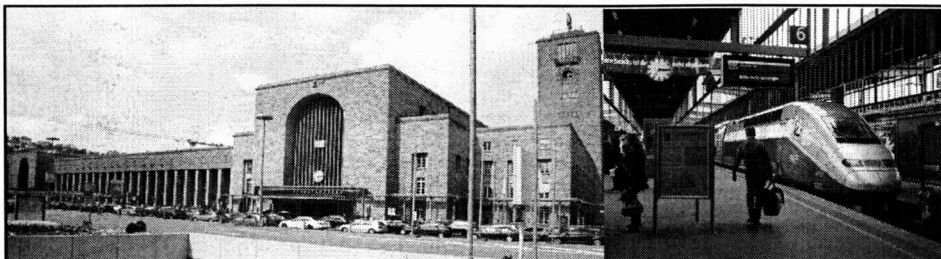
Stationen i Würzburg.

Här passade vi på att muppa runt lite innan vi åkte vidare 12.37 med tåg RE 4931 över Heilbronn mot Stuttgart. Sträckan var diggabel med mycket stationer som var i drift. Eftersom det var söndag så var det inte mycket godstrafik i rörelse, men det var gott om industrier och även gruvnäring. Men detta är i det Bundesland som idag heter Baden-Württemberg och de har gott om den industritypen. Trevlig miljö för oss tågdiggare på muppresa.



Det som återstår av Stuttgart Bahnhof, borttagna glas i banhall. Till höger BR 218 lok i beredskap. Dessa finns tillgängliga på alla stationer nära längre tunnlar.

Vid ankomsten till Stuttgart konstaterades att arbetet med att riva den i drift varande stationen pågick för fullt. Alla vertikala glasrutor o banhallen hade plockats bort. Under tornet hade projektet för den nya stationen satt upp ett informationsbås där vi kunde plocka lite informationsmaterial. I tornet fanns även en utställning som några valde att åka upp och besöka. Carsten och jag valde att gå ut på stan och ta en svalkande glass samt titta på den uppställda bilarna.



Stuttgart station från gatusidan. En TGV linje slutar i Stuttgart, en annan går vidare till München.

Eftersom det var helg gick ett direkttåg från Stuttgart till Nürnberg 16.41 (RE19923) vilket vi embarkerade. Ankomst till Nürnberg 19.25. När vi kom till Nürnberg såg vi den vackert creme-röda BR 103 stå uppställt på ett sidospår i väntan på avgången med IC tåget till München vid en okristlig tid, halv sex på morgonen. Eftersom det var så sent så beslöt vi att äta kvällsmat så snabbt som möjligt utan att passera hotellet (hotellet vi låg på serverade bara frukost). Den restaurang som Nisse kände till på södra sidan av stationen hade blivit omgjord till oigenkännlighet och ingav ingen matlust. Som tur var fanns i närheten ett rekorderligt hotell med vita dukar och resonabla priser

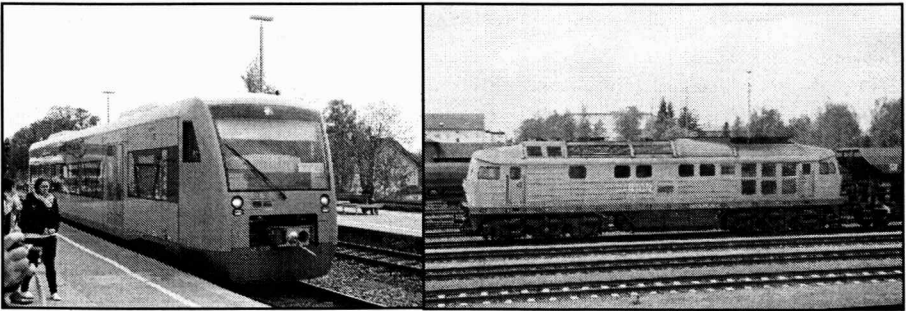
### Måndag 6 Maj

Avgång 9.48 med det kombinerade RE 3449, RE 3409, RE 3549 tåget. Det består av tre motorvagnar som viker av på olika ställen till sina respektive destinationer (Dresden, Bayreuth, Regensburg). Vi satte oss i det motorvagnssätt vars destination var Regensburg för att idag först åka så långt österut som det gick för att därefter åka en sväng norrut. Ankomst 10.57 till Schwandorf där vi bytte till Alex 355, planerad avgång 11.07. Tåget kommer från München och är en direktförbindelse över landsgränsen med ankomst Prag 14.44. Alex är en av de nya privata operatörerna som har dykt upp i Tyskland. Tyvärr var detta så mycket försenad så att i stället för att hoppa av vid Tjeckiska gränsen (Furth im Wald på tyska sidan, Cheska Kubice på tjeckiska sidan) fick vi hoppa av i Cham (tdt 11.35). Linjen går upp i bergen med tät ödslig skog tätt inpå. RB 32932 (12.07) tog oss tillbaka samma sträcka till Schwandorf (12.40) där vi bytte tåg igen, denna gång för att åka till den välkända ångloksstaden Hof. Här hade DB sina sista stora snälltågslok BR 01 stationerade, vilket är dokumenterat i många tyska DVDer.



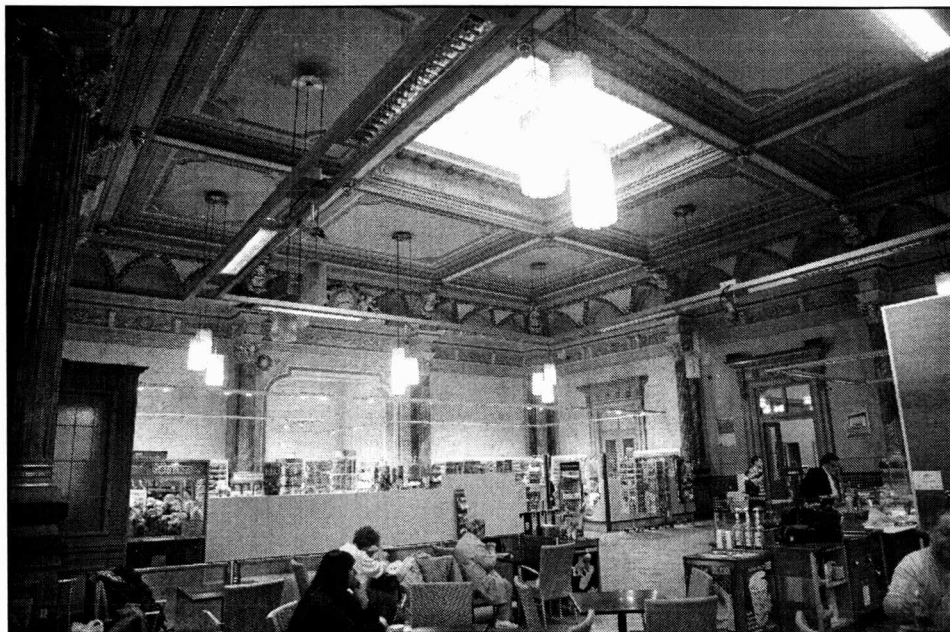
Alex tåg 355 i Cham, som synes av klockan var tåget 15 min sent.

När vi väntade på tåget till Furth im Wald så såg vi södergående Alex tåg, det hade en riktig restaurangvagn med i tåget, vilket vi naturligtvis hoppades att det skulle var på vårt Alex tåg också då vi visste att Alex hade minst två restaurangvagnar. 12.47 lämnade tåg ALX 84106 Schwandorf riktning Hof, ingen restaurang med, bara en enkel disk med små öl och torra trekantsmackor.



Tåg 32932 med VT 39, BR 232589 någonstans norr om Schwandorf.

Ankomst till Hof 14.19, och där ilade hela gruppen in i den underbart välbevarade väntsalen för att äta lunch. Det blev korv och öl, standard i det korvålskande landet.



Den imponerande vätsalen i Hof där vi åt lunch.

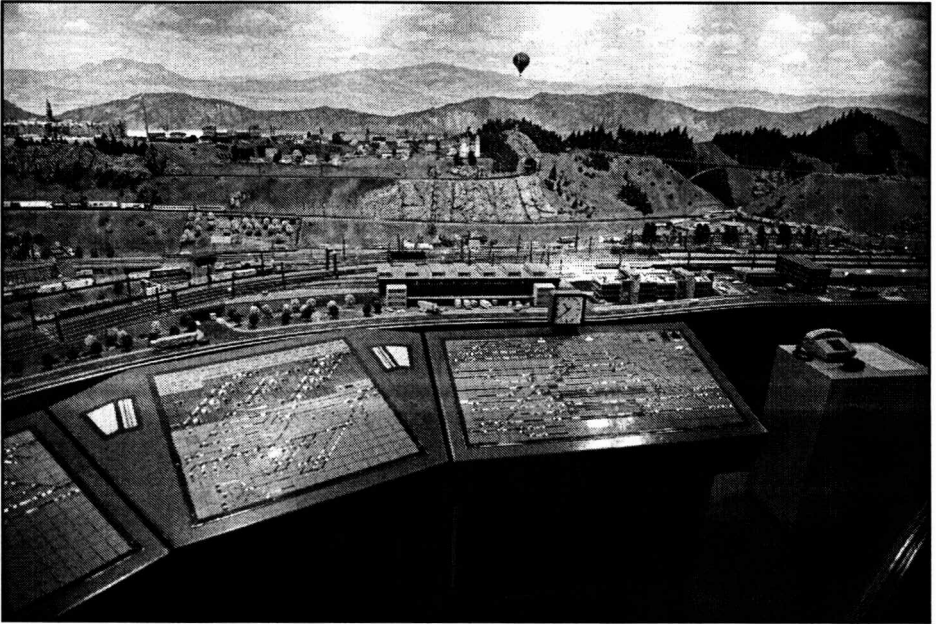
Åter tillbaka mot Nürnberg, dock en annan väg längre västerut, vi bytte i Kirchenlambach till tåg RE 3462 16.12 med destination hem. Strax innan Nürnberg, i Pegnitz, skedde det omvända mot morgonens äventyr då vårt tåg slogs ihop med motorvagnen från Regensburg.

Detta var sista kvällen med hela gruppen, inne i de centrala delarna innanför den gamla stadsmuren kände Nils till ett litet lokalt matställe. Superbt.

## Tisdag 7 Maj

Vi började morgonen med ett besök på DB Museum som ligger en bit från stationen och hotellet. Det är ett gammalt pampigt museum som byggdes redan på DRG tiden. Museet består av två delar, ett inomhusmuseum och ett utomhusmuseum. Här kan man se modeller av Tysklands första järnväg som byggdes som en privat bana mellan Nürnberg och Fürth strax norr om Nürnberg, nästan helt integrerad i stor-Nürnberg idag. Jag har tittat på utställningen två gånger tidigare, men modelljärnvägen har alltid varit stängd. Idag var det öppet och jag kunde göra ett besök. En jättestor Fleischmann anläggning som styrdes med samma reläteknik som är i drift på 1:1 anläggningen några hundra meter västerut.

Efter museibesöket så åkte Lars, Nisse och undertecknad vidare söderut till München, medan Per och Carsten åkte tillbaka norrut. Om deras resa kan man läsa i Sommarnumret av tidningen Ånghwisslan.



På DB museet finns en stor Fleischmannanläggning som styrs av ett fullskaleställverk. Bakom fotografen rasslar reläerna i de stora garderoberna.

11.36 avgick RE 4259 med destination Regensburg med oss tre ombord. Detta är ett direkttåg till München över Regensburg. Ankomst till Regensburg 12.38, avgång 12.44 söderut till BMW staden Lagenbach där vi kunde se några enstaka bilar utanför de enorma ladorna som stod där. 14.17 i München kunde vi ta oss till Hotel Goethe där vi skulle bo. Nisse hade inte bokat, men lyckade ändå charma damen bakom disken och fick ett rum mitt emot vårt. Tredje våningen ingen hiss. Det positiva var att rummen hade en PC så att det gick att komma åt livsnerven.

DB har lokbrist så därför har man återregistrerat ett antal utrangerade ellok av typen BR 103. Denna loktyp togs fram på 60-talet för att dra snabba lyx-tåg i (för den tiden) höga hastigheter. Loktypen anses också vara det vackraste elloket som tagits fram. De går i ett IC tågpar Nürnberg – München, och några går uppe vid Frankfurt am Main. Vi ville gärna åka i ett BR 103 draget tåg så vi köpte en enkel till Augsburg, placerade oss så långt fram som det gick och diggade för fullt. IC 2206, avgång München 15.39 ankomst 16.10 till Augsburg. Tåget var glest besatt, åtminstone i vår vagn. Men det märktes att det var något speciellt med tåget, det dök upp ett antal personer med kameror som smattrade.

Efter returresan i RE 57185 16.40 – 17.22 så var det dag för kvällsmat. Den intar man naturligtvis på Brauhaus Augustiner.

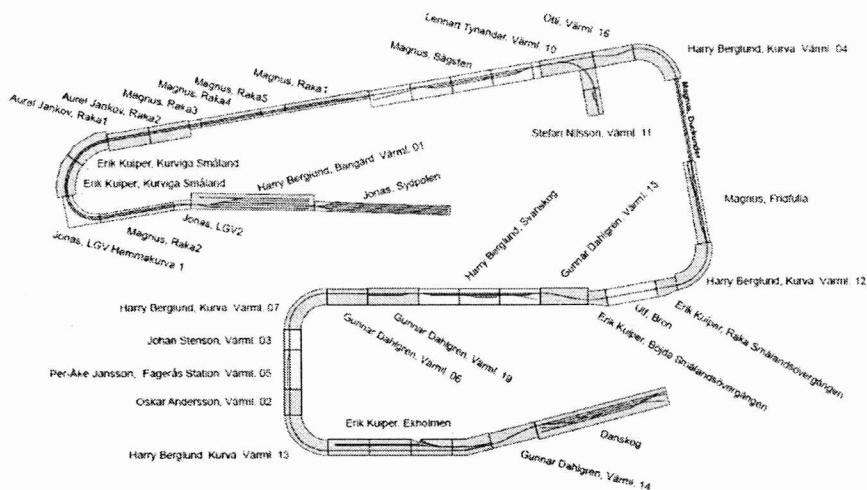
Fortsättning i Timmertåget nr 85.

## MJ möte i Kil 17-18 Maj 2013

Text och foto: Tidningens utsände

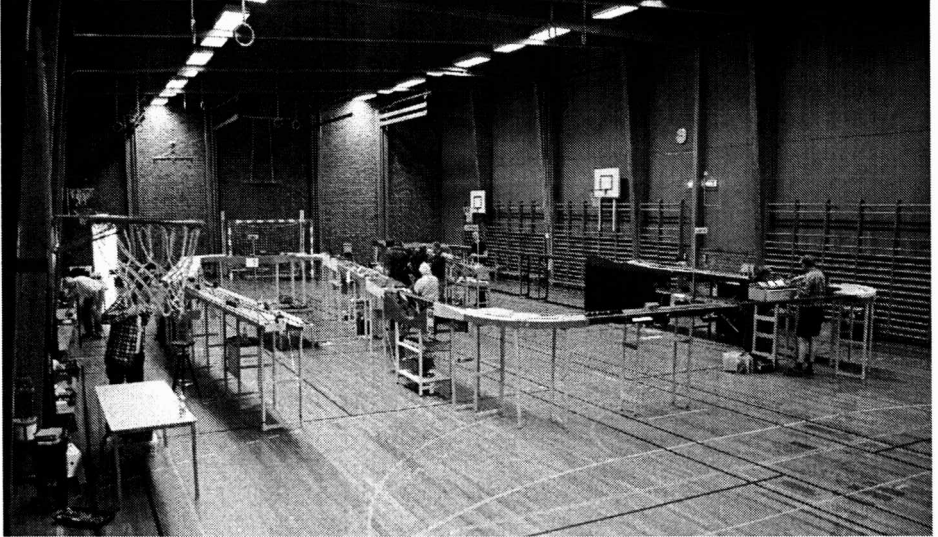
Den 17-18 Maj stod Värmlandståg som värd för Kils första Mälarmodulträff i länet. Mälarmodul är en standard för flyttbara moduler, avsedda för de av oss som inte är så lyckliga att vi kunnat designa en modelljärnväg i källaren och sedan bygga resten av huset runt det (se till exempel den välkände John Allens modelljärnväg i tidiga 60 tals Model Railroader.) Lennart Tynander drog igång en MJ-verksamhet i Kil för några år sedan och där har medlemmar från Värmlandståg deltagit från början. Då låg fokus i första hand på modellerna under mötena. Efter ett tag så beslöt sig delar av de närvarande att själva ta fram ett antal moduler, varav Värmlandståg insåg fördelarna med att göra sin planerade utökning av modelljärnvägen i form av tre enmeters moduler. Valet föll på en genomfartsstation som fick namnet Malmå (måste vara ett beklagligt felslag på tangentbordet, det skulle egentligen ha stavats med ett ö, Malmö ☺), men nu har felstavningen tyvärr blivit gjuten i den digitala rymden).

Efter en provkörning i PRO:s lokaler i Brunskog av alla kilgruppens moduler insåg Värmlandståg att vi behövde ytterligare en modul för att få en intressant körning och trevliga mötesmöjligheter. Den totala stationslängden blev då fyra meter. För att få till det som önskades, en stor och intressant modelljärnväg med intressanta körmöjligheter så behövdes fler moduler än de som vi tog fram inom kilgruppen, Lennart förde därför in en notis i forumet för likasinnade, [www.modulsyd.se](http://www.modulsyd.se) och det blev napp. Det kom likasinnade från sydligare trakter (Jönköping, Linköping, etc.) och utlänningar (Normän) med moduler och rullande materiel på fredagseftermiddagen.



Banans uppbyggnad med namn på aktuell byggmästare.

Värmlandståg hade nämligen fått låna en gymnastiksal av kommunen under helgen där det byggdes upp den första MMM-banan (standarden heter MMM v2.1 som vi bygger efter) i Värmland. Eftersom det var vårt första försök så hade Johan Stenson samarbetat med Erik Kuiper från Linköping för att ta fram lok och vagnslistor, samt en tidtabell och en snabbgående klocka. Japp mina kära läsare, här körde vi enligt tidtabell och vagnslistor precis som på de stora järnvägarna.



Modulerna uppställda i gymnastiksalen.

En köromgång täcker ett dygn på den snabbgående klockan där en timme motsvarar fem-sex minuter (vi började långsamt för att prova på, och när det gick bra så hällde vi på lite mer ström i datorn så att klockan gick lite snabbare och då krävdes det lite granne mer av oss deltagare). Strax före gryningen och första tåget så fördelades stationerna till de hugade stinsarna medelst sedvanliga ”frivilliga ett steg fram” metoden.

Övriga medverkande blev då lokförare, vilka tilldelades tåg genom den nyckfulla ”fru Fortunas” fördelning. Alla tåg hade ett eget tidtabellsblad där alla tider, platser, lok och vagnar är listade. Dessa läggs i en hög i den ordning som de blir aktuella under dygnet och här tar en lokförare den översta tidtabellen i högen när han anmäler sig till tjänstgöringen hos ”fru Fortuna”. Sedan är det bara att bege sig till utgångsstationen för tåget, erhålla körkontrollern och vänta på avgångstiden.

Om man istället valt att bli STINS, (med vackert imaginärt rött band i den likaså imaginära uniformsmössan) så bekantar man sig efter ankomsten till sin tilldelade station med sina kollegor å angränsande stationer för att kontrollera att kommunikationskanalen fungerar (det vill säga via direkt oralt anrop; till nästa år har en av våra gäster fått tag i en växel med tillhörande tal och lyssningsorgan – då blir det ännu roligare!) och ge klart in för första tåget.



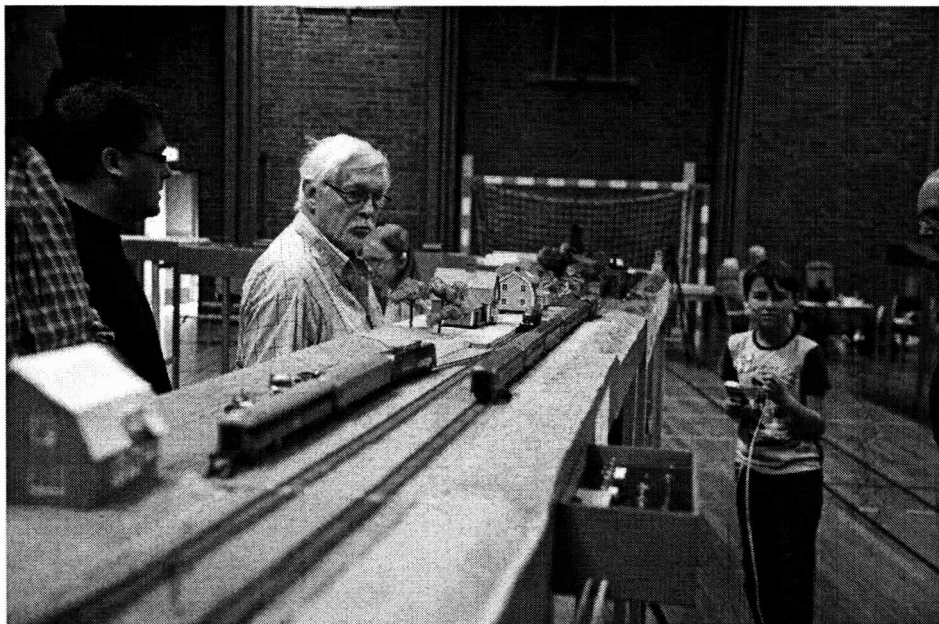
VTs Dan och Johan diskuterar rundgång av Blue-X med gästande lokförare

Eder utsände upptog bevakningen å Svanskog station sista tjänstgöringsdygnet, och kan intyga att likheterna med att upptaga bevakningen på en verklig station, så som till exempel Ljungbyhed i arla ungdom gav en välbekant känsla.

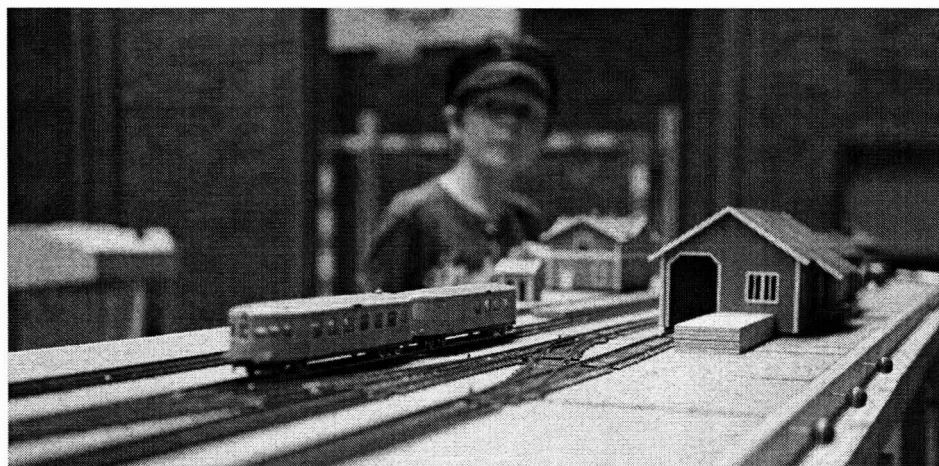


Deltagare och gäster.

Vid ett besök på den årligen återkommande festen på Westergötland – Nerikes Jernvägar i Skövde någon månad senare så stötte eder skribent på en av gästerna. Han uttryckte då sin stora glädje över besöket, och hur trevligt det varit, lagom blandning mellan fri körning och tidtabeller under trevligt umgänge. Han tillsammans med övriga långväga gäster hade beretts möjlighet att sova över i Värmlandstågs postvagn. Tågsnack över ett glas läskande dryck och frukost i restaurangvagnen gjorde naturligt vis sitt till.



Unga och äldre deltagare i modulträffen.



Morgontåget lämnar Malmå station, lokförare Abbe övervakar i bakgrunden.

# SLUTSIDAN



BR 103 245-7 får rutorna putsade inför färden till Nürnberg.