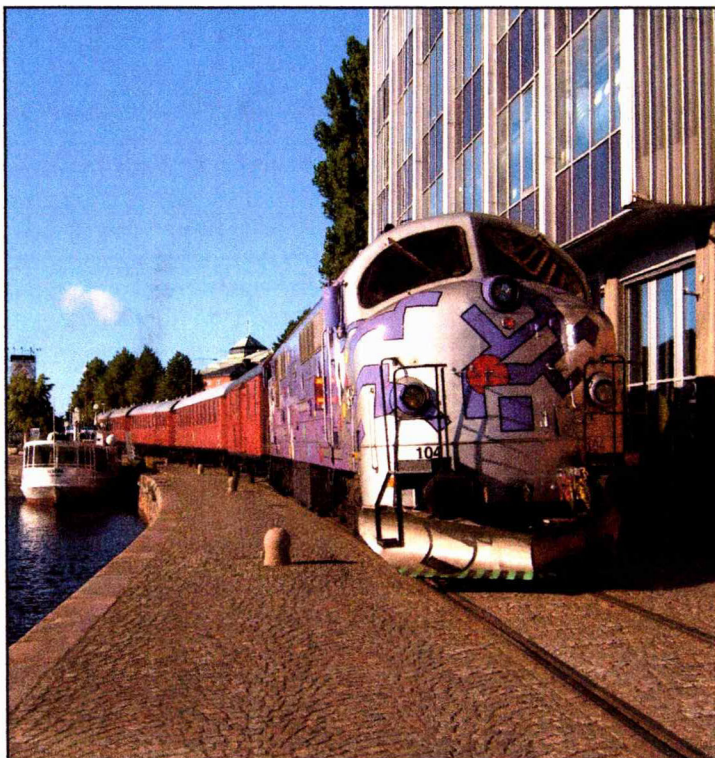


TIMMERTÅGET

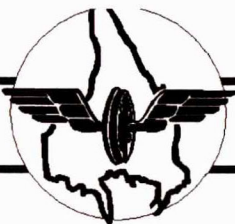
ÅRGÅNG 37

NUMMER 85

2014



Inför en resa till Rottneros 2005-08-27 växlades vårt tåg ner på spåret till konsumanläggningen på Orrholmen.
Här passeras Inre hamnen.



VÄRMLANDSTÅG

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 37: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 2014

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 Oscar Andersson Vass
070-2845368

Suppleant John Alsterhäll
0570-199 91

Suppleant Tomas Halvorsson
0532-14499

Revisor Per-Erik Magnusson
054-516113

Revisorssuppleant Rickard Persson
076-1358156

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 2014	Vagn 4
Protokoll från Höstmötet 2013	Vagn 6
Verksamhetsberättelse 2013	Vagn 9
MJ verksamheten	Vagn 14
Vårresan 2013	Vagn 17
Bilder från förr	Vagn 23
Sista sidan	Vagn 24

Fotograf: Jan O om ej annat anges.

Styrelsen informerar:

Höstens teaterresor till Säffle genomfördes med nöjd beställare.

Årets Hjulbordsresa gick till Motala med besök på Motala verkstad för de som var intresserade. I tåget ingick åter Bo5b som fått nya hjul hos TÅGAB. Nu skall den rulla många år till.

Vårt utannonserande av B 1143 ledde till att två hugade spekulanter från Karlstad hörde av sig och lite senare även Per-Åke Lampemo, som redan tidigare visat intresse för loket. Vi har inte tagit något beslut än i frågan. Det återstår den del att klara ut först. Tills vidare står loket kvar i Kil.

Vagnarbeten framöver kan bli byte från NiFe till Global batterier samt övergång till LED belysning i en/flera personvagnar.

Vidare bör 1000V värmen i Bo5b ses över i ena avdelningen.

Co8d 223 bör få 230V värme, men det är ett stort arbete, både materiellt och tidsmässigt.

Sittdynorna i Bo5b och RCo1 börjar delvis bli slitna och vi måste börja fundera på hur detta skall åtgärdas.

Diverse målningsarbeten och rostlagning är också aktuellt.

MJ verksamheten har tagit den mesta tiden i anspråk den senaste tiden.

Modulbyggnad och deltagande i modulträffar verkar bli en viktig punkt framöver. Back-to-basic skulle man kunna säga, men så långt skall det väl inte gå.

Vi kommer att delta i årets Tågsläpp, söndagen den 27 april, i Kil.



Diskussion under matrast i C4 11.

KALLELSE

**Härmed kallas Du till Värmlandståg
ordinarie Vårmöte 2014!**

Tid

Lördagen den 5/4 kl. 11.00

Plats Co8cs, Scanspåret, Kil.

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. Fyllnadval till styrelsen
22. Ärenden som styrelsen hänskjutit till mötet
23. Medlemsmotioner
24. Övriga frågor

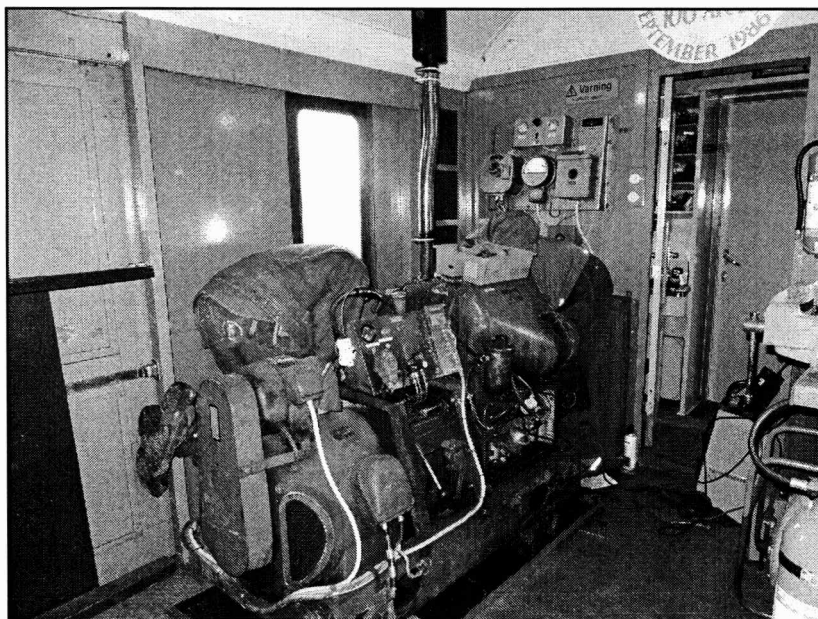
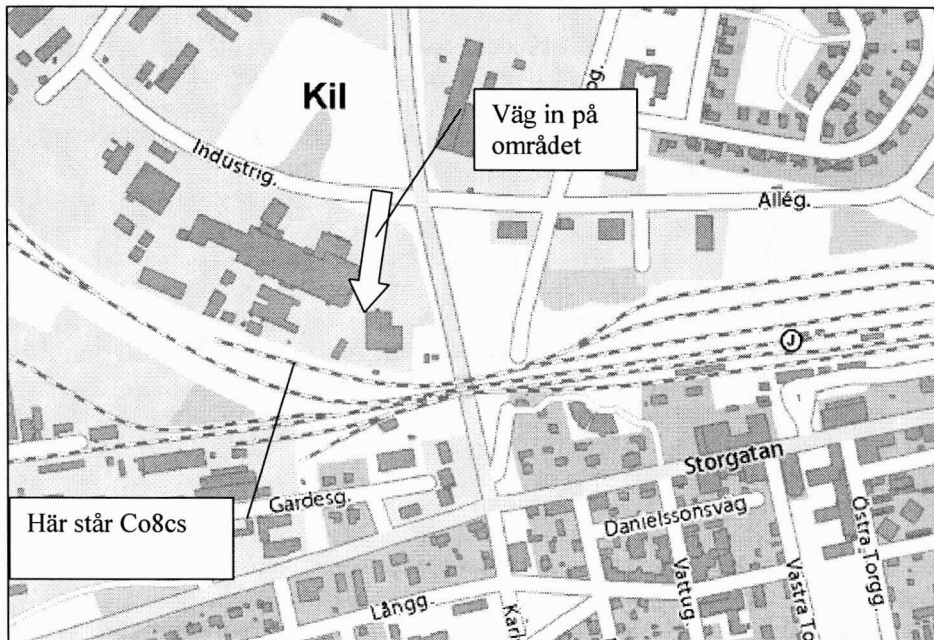
Kaffe med bröd serveras!

VÄLKOMNA!

VAGN 5

TIMMERTÅGET

Vägvisning till vårmöteslokalen.



Oscar t v och Dan t h jobbar med deutzen i DF06.

Protokoll fört vid Värmlandståg Höstmöte 2013-11-15 i Kil.**§0****Öppnande**

Värmlandståg ordförande Dan Carlsson förklarade Höstmötet öppnat.

§1**Justeringsmän**

Till att justera Höstmötets protokoll utsågs
Per-Erik Magnusson och Fredrik Bergström.

§2**Röstlängd**

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

Närvarande var:

Dan Carlsson	Henry Sjölund
Per Krogh	Bo Karlsson
Jan Olsson	Gunnar Andersson
Per-Erik Magnusson	Fredrik Bergström
Lars Nilsson	Oscar Andersson Vass
Rickard Persson	

§3**Utlysning**

Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.

§4**Mötesordförande**

Till ordförande för Höstmötet utsågs Henry Sjölund.

§5**Sekreterare**

Till sekreterare för Höstmötet utsågs Värmlandstågs sekreterare
Jan Olsson

§6**Dagordning**

Den dagordning som framgår av stadgarna och ingick i kallelsen
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 Värmlandståg ordförande för 2014.

§16**Val av kassör**

Valberedningens förslag om omval bifölls av mötet.
Per Krogh omvaldes till kassör för Värmlandståg för 2014.

§17**Val av övriga ledamöter**

Valberedningen föreslog omval av
Jan Olsson, Lars Nilsson och Martin Nordling
till ordinarie styrelsemedlemmar för år 2014.
Dessa personer omvaldes till att ingå i Värmlandståg styrelse för 2014.

§18**Val av suppleanter**

Valberedningen meddelade att Hans Sjögren avsagt sig suppleantposten.
Valberedningen föreslog nyval av Oscar Andersson Vass som ersättare för Hans Sjögren samt omval av John Alsterhäll och Tomas Halvorsson.
Oscar Andersson Vass, John Alsterhäll och Tomas Halvorsson valdes
i nämnd ordning till suppleanter för 2014.

§19**Val av valberedning**

Mötet valde Gunnar Andersson och Bo Karlsson
att utgöra Värmlandståg valberedning för 2014.

§20**Val av revisor och
revisorssuppleant**

Valberedningen meddelade att Peter Berggren hade avsagt sig
posten som revisorsuppleant.
Valberedningen föreslog som ersättare Rickard Persson.
Mötet valde Per-Erik Magnusson och Rickard Persson
till revisor resp revisorsuppleant för år 2014.

§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**

I kallelsen hade under denna punkt inlagts diskussion avseende det framtidsseminarium som avhöllits den 21 sept.

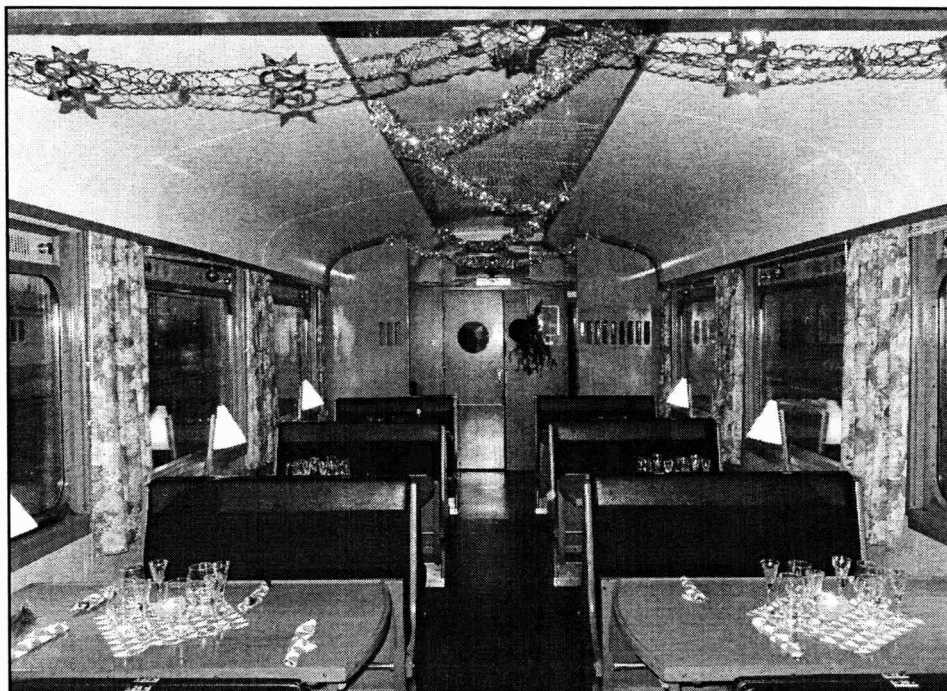
Framtidsmötets sekreterare, Per Krogh, redogjorde för vad som framkommit under mötet

och även målsättningen för de kommande fem åren. Protokoll från mötet samt målsättningen delades ut till de på höstmötet som ej varit med den 21 sept. Punkten blev huvudsakligen

en information från framtidsmötet.

§25**Avslutning**

Mötesordförande Henry Sjölund tackade för det visade intresset och överlämnade så ordet till Värmlandståg ordförande Dan Carlsson som förklarade Höstmötet 2013 för avslutat.



RC01 inför anstormning av hungriga resenärer.

Verksamhetsberättelse 2013.*Allmän översikt.*

Verksamheten år 2013 har legat på ungefär samma nivå än 2012.

Mest timmar på MJ verksamheten men en del mindre underhåll på vagnarna genomfördes också under året.

Samarbetet med TÅGAB fungerar bra, och fem resor har genomförts med dragkraft och personal från TÅGAB.

Co8d 219 har under hösten överlåtits till TÅGAB mot att vi fått reviderade hjulaxlar till Bo5b och Co8d 223.

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

Du2 349 och B1143 står på Scanspåret i Kil.

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.

SGGJ C4 11 används som personallokal för Värmlandståg.

Lokalfrågan i stort är fortfarande olöst.

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. Genomsnittligt 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.

Dykeriet har tagit över området längs kajen där vi står med vagnarna. Inga problem har uppstått i och med ägarbytet.

Samarbetet med övriga föreningar är fortsatt gott.

Organisation.

Föreningens högsta beslutande organ är medlemsmötet.

Mellan mötena leds verksamheten av styrelsen.

Under 2013 bedrevs verksamheten Värmlandståg och en liten MJ verksamhet med syfte att bygga en mindre bana i C4 11.

Medlemmar.

Totalt har vi 93 medlemmar i VT.

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

Familjemedlem får ej eget exemplar av Timmertåget.

Medlemsmöten.

Vårmöte hölls den 12/4 2013 i RCo1 på Scanspåret i Kil.

Höstmöte hölls den 15/11 2013 i Co8cs på Scanspåret i Kil.

Styrelsemöten.

Under 2013 avhölls 11 styrelsemöten.

Styrelsens sammansättning.

Ordf. Dan Carlsson

Kassör Per Krogh

Sekr. Jan Olsson

Ledamot Lars Nilsson

Ledamot Martin Nordling

Suppleanter John Alsterhäll (1)

Hans Sjögren (2)

Tomas Halvorsson (3)

Övriga poster (ej styrelseposter).

Revisor Per-Erik Magnusson

Revisorssuppleant Peter Berggren

Valberedning Gunnar Andersson Bo Carlsson

Resechef Dan Carlsson

Årets verksamhet.

VT Resor har under 2013 genomfört följande arrangemang:

2013-05-25: Konsum Värmland resa ToR Karlstad – Liseberg.

Vagnar: DFo6+RCo1+B1+B1+BS5+Co8cs+F5.

B1+B1+BS5 hyrda från TÅGAB

2013-07-11: Bluesresan till Åmål.

Vagnar: F5 + DFo6+RCo1+Co8cs + Ao.

2013-10-26: Teaterresa Karlstad – Säffle ToR för ”Teaterexpressen”.

Vagnar: DFo6+RCo1+Co8cs

2013-11-16: Teaterresa Karlstad – Säffle ToR för ”Teaterexpressen”.

Vagnar:DFo6+RCo1+Co8cs+Ao

2013-12-15: Hjulbordsresa Kil – Motala.

Vagnar: DFo6+RCo1+Co8cs + Ao + Bo5b.

Uthyrning av vagnar 2013.

Ingen.

Tjänstetåg 2013.

Några transporter Kil—Kristinehamn i samband med årets resor.

Timmertåget.

Jan O producerade två nr av Timmertåget 2013, nr 83 och 84.

Dessa trycktes i A5 format.

Dataavdelningen.

Vilande.

Vi finns under www.värmlandståg.se eller www.varmlandstag.se.

Arbeten med föreningens rullande materiel redovisat per verksamhetsställe:**Verksamheten i Kil 2013.**

Under året har totalt 936 bokförda arbetstimmar lagts ner i Kil, uppdelat på 48 tillfällen. Dessutom har en del icke bokförda timmar lagts ner av Gunnar Andersson och Bo Karlsson.

Totalt blev det 416 tim på stora tåget och 520 på de små tågen.

År 2013 låg huvudinsatsen av vagnarbetet på RCo1.

Följande arbeten har gjorts:

B 1143: Årlig tillsyn genomförd.

Bo5b: Har fått nya hjul och fick nypremiär i Julbordståget.

Co8cs: Ett mindre elfel uppdagades inför första teateresan till Säffle, men det kunde åtgärdas av Dan.

Ao: Den nya mattan som lades in i salongen inför förra julbordsresan justerades inför årets julbordsresa.

RCo1: Lagat ett vattenrör i köksavdelningen.

Inför årets resor har DFo6, RCo1, Co8cs, Ao, Bo5b och F5 fått nödvändig tillsyn

Verksamheten i Kristinehamn 2013.

Följande arbeten på Zsh 102 har genomförts:

- trycktankar monterade och provkörning genomförd.

Tyvär visade det sig att en topplockpackning läckte avgaser.

MJ verksamheten.

En liten MJ anläggning i inre rummet i C4 11 är under arbete.

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. Funderingar på att förlänga banan in i personalutrymmet har framkommit.

Under 2013 påbörjades ett modulprojekt. Stationen Malmö byggdes upp längs väggen i C4 11 personaldel. Den består av 4 moduler. Planer finns på att ansluta dessa till anläggningen i inre rummet i C4 11. Modulerna har använts vid flera modulträffar i Kil och Brunskog.

Ibland har vi haft besök av den MJ grupp som Lennart Tynander dragit i gång i Kil.

Våren 2013 deltog vi i en större modulträff i Kil.

Totalt har 520 timmar noterats på MJ-arbete inkl. körning/tester av diverse rullande materiel.

Trafik:

Under 2013 har vi genomfört 5 resor på TÅGABs trafiktillstånd.

Fordonsavveckling:

Vi har beslutat reducera vårt fordonsinnehav. Orsaken är främst reparationer av Du2 349 och

B 1143 samt väntade krav på ATC/ERTMS. Vi har inte resurser för alla dessa arbeten.

Du2 349 planeras att tas till Kristinehamn där en kontroll av motorer m m skall genomföras för att se om loket kan göras kördugligt igen.

Vad gäller B1143 har två intressenter dykt upp under senhösten, dels ett par intresserade ungdomar från Karlstad, dels har P Å Lampemo åter hört av sig. Vi kommer att göra en bedömning av vilka som har bäst möjligheter att ta hand om loket.

Banarbete.

Inget banarbete har genomförts detta år.

Försäljning/skrotning av fordon:

Co8d 219 överläts till TÅGAB under hösten.

Tågsläpp: Genomfördes den 21/4.

Social verksamhet.

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

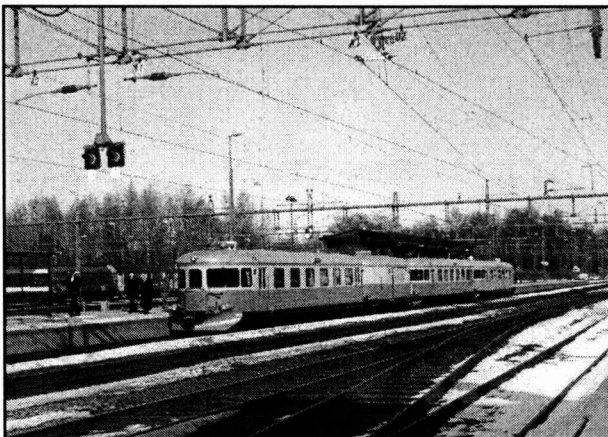
Årets vårresa gick till Bayern med basläger i Nürnberg.

I Timmertåget nr 84 infördes del 1 av reseskildringen skriven av Rickard P.

Lars N, Martin F och Nils-Erik P hade lagt ner en hel del arbete med planeringen.

(H)Julbordet hade även detta år med sedvanlig finess anordnats av Dan Carlsson med medhjälpare. I år reste vi till Motala och gjorde även ett besök på Motala verkstad. Vi backade upp tåget dit efter att icke-intresserade hade stigit av för att bese Motala. Besöket var intressant, vi fick se både renovering av X11 för Krösatåg samt ombyggnad av BFS9 till SJ RB7. När vi kom tillbaka till stationen fick vi inte stå vid plattformen utan de som besett Motala fick av vår ombordpersonal eskorteras över spåret till vårt tåg!

Stämningen ombord var god, liksom maten (som vanligt!).



SMOK passerade Kil stn med ett trevligt motorvagnståg 2013-03-23.

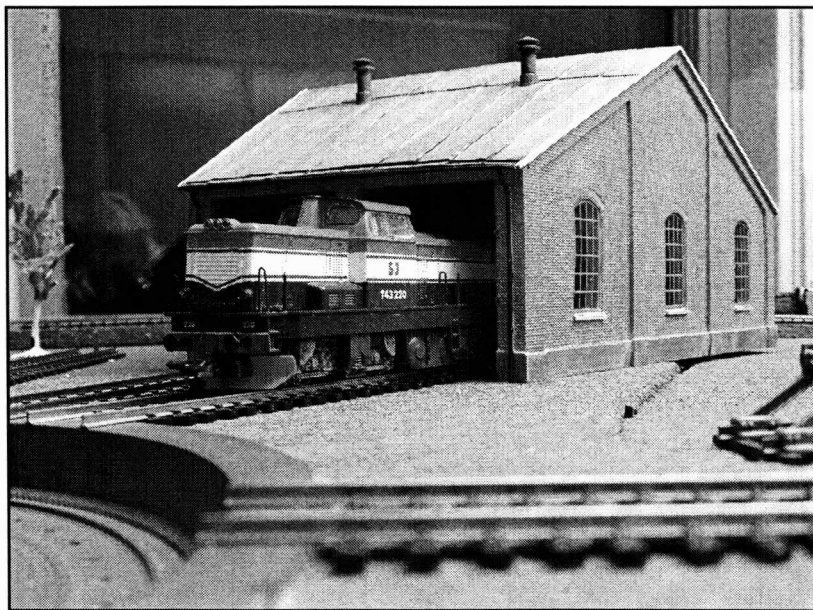
Modelljärnvägsverksamhet.

Denna del av VT har varit dominerande sen i höstas. Arbetet i C4'an pågår och den stora stationen Malmå består numera av hela fyra moduler. Efter årsskiftet fick vi idén att göra den övre stationen i inre rummet till en modul som kunde tas med till kommande modulträffar. Modulen fick namnet Lövhyttan, det namnet förekom redan på den stora anläggningen i Hagaborg, men då var den smalspårig. Anpassningen till modul gick bra och den användes första gång på den modulträff som arrangerades i Kil den 14-16 februari.

Vidare har vi gjort hål i väggen mellan Malmå och Karlsvika så längre fram skall vi kunna köra mellan de båda rummen i C4'an. Detta är numera driftsatt!

Förutom byggnadsverksamhet har vi deltagit i ett arrangemang på Kil bibliotek och som sagt på modulträffen den 14-16 febr.

Nästa modulträff som blir av det lite större slaget blir den 2-4 maj. Inbjudan med plats kommer senare under våren till berörda.



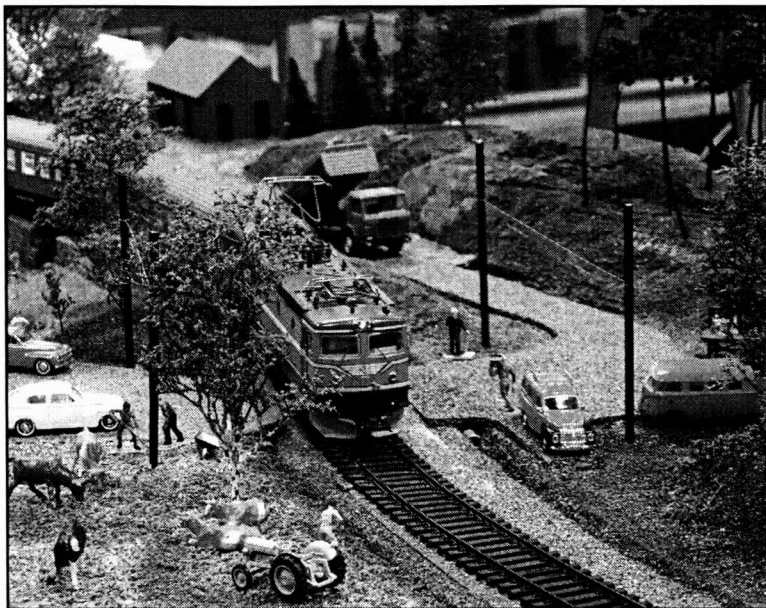
Lokstallet i Framnäs med T43 220.

Från Kils bibliotek den 3 jan 2014.

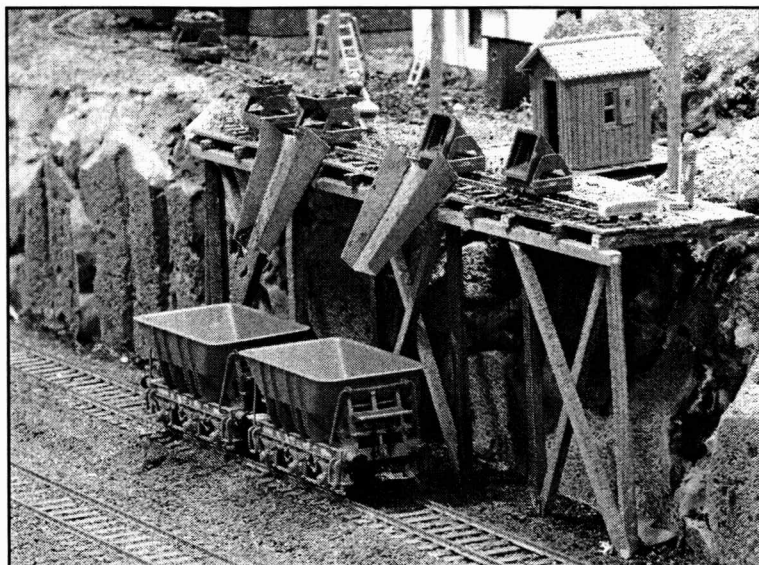


På övre bilden ser vi en del uppställda moduler samt Dan som donar med bildspelet.
På nedre bilden ser vi en del av besökarna vid modulanläggningen.

Modulträffen i Kil 14—16 febr 2014.



Ett snälltåg passerar genom en landskapsmodul byggd av Otti Gabert.



En detaljstudie av en gruvmodul byggd av Gunnar Andersson.
Moduler kan som synes göras mycket detaljerade!

VT vårresa 2013 till Bayern, avslutningen.

Text och foto. Rickard P.

Onsdag 8 Maj

När vi passerade Landshut igår så noterade vi dubbeldäckarvagnar efter diesellok inne på stationen. Vi bestämde då att vi skulle åka det dagen därpå, alltså idag. Från München går det dylika tåg till Mühldorf (sydöst). RB 27033 9.05 embarkerades och efter en mullrande färd var vi framme 10.16. Mühldorf är en diesel knutpunkt, åtskilliga diesellok kunde ses vid lokstationen. Gångbryggan till plattformen gav många fotomöjligheter. Förutom BR 218 maskinerna så fanns ett stort antal "T66" tillhöriga Euro Cargo Rail.

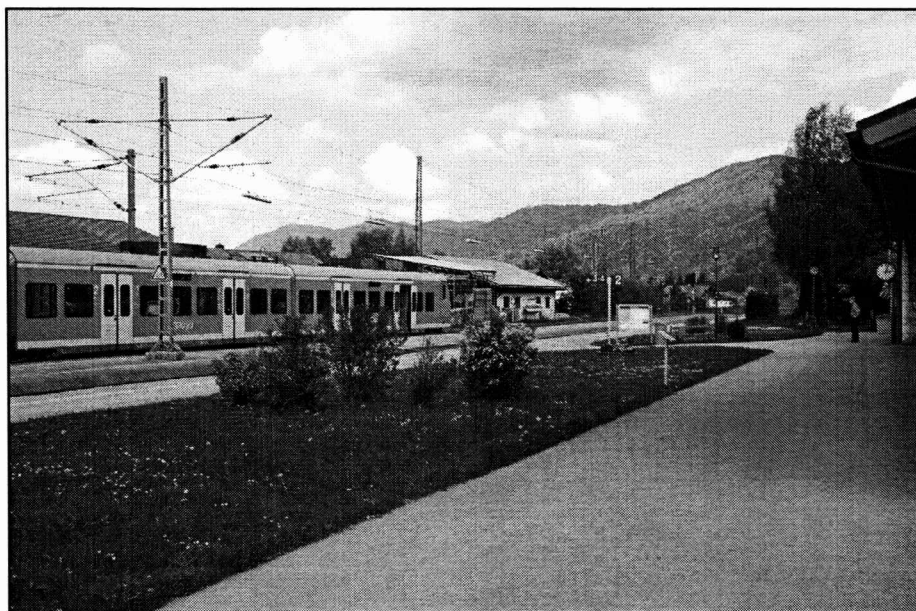


Lokföraren byter ände inför återresan till München, BR 218 356 blir nu dragande. Från Mühldorf med RB 27207 10.27 söderut till Rosenheim (11.25) på huvudlinjen München –Salzburg. Tvärs över plattformen till RB 59452 11.35 och vidare västerut till Holzkirchen (12.12). 86868 12.31 består av tåg från Lengries och Tegernsee som slogs ihop till ett tåg in till München (12.57). Solen strålar, säkert närmare 30 grader och knökafullt i tåget. Bayerische Oberlandbahn sköter trafiken på denna gaffel. Efter en snabbblunch baserad på frukt och glass på stationen i München åkte vi återigen söderut på småbanorna, 13.32 RB 59515, lokaltåg på linjen till Innsbruck. I början följer den västra sidan av en sjö. Vid Tutzing tar sjön slut och tåget till Kochel am See (RB 59633, 14.04) går söder om längs dalgången till sjön Kochel som är rekreationsort. Linbanor upp i bergen, vacker sjö att vandra runt.

Vi valde att stanna över ett tåg och dricka kaffe med tillhörande kaka på ortens konditori. Goda kladdiga söta kakor till alla.



BR 266 232 från Euro Cargo Rail kommer strax att lämna Mühldorf mot Passau.



Vårt tåg lämnar Kochel am See för att göra en tur och retur till Tutzing.

Efter energiförsörjningen så åkte vi tillbaka RB 59612 16.03 till Tutzing 16.45, byte söderut 17.10 (RB 59523) ett stationshopp, till Weilheim (17.10) där Byerische Regionalbahn väntade på oss för att 17.18 (RB 86537) ta oss denna gång sydväst till Schongau (17.51). Nu var det inte så generöst med bytestid, tåget var sent så det blev att springa över och slänga sig in genom närmaste dörr. En trevlig bana uppe i Alperna nordliga utlöpare. Långt ifrån Schweiz vindlande banor, men en liten försmak. Vi hade bestämt oss för att äta kvällsmaten i Schongau, och hade till och med sett ut restaurangen vid infartssignalen när vi åkte in till stationen. Efter sedvanligt stations och motorvagnsmuppande så fann vi en annan restaurang, i princip tvärs över gatan från stationen. Med tanke på att det luktade ”nytt” och övriga gästers beteende kan det inta varit många dagar från öppnandet. De hade god mat och kan rekommenderas till andra VTare som åker dit. 20.04 avgick RB 86560 tillbaka till Weilheim (20.42). Det går att åka två vägar tillbaka, en liten sidobana upp till Geltendorf och sedan vidare med S-bahn till stan, tyvärr så hade det blivit så sent att det varit mörkt större delen av resan och då hade vi missat det som jag tycker är trevligt, se på omgivande landskap. Förvisso hade ytterliggare en linje kunnat markeras som rest men det uppvägdde inte. Det blev istället RB 5428 som kom ända från Innsbruck (18.38) som vi åkte med 20.48 tillbaka (ankomst 21.27).



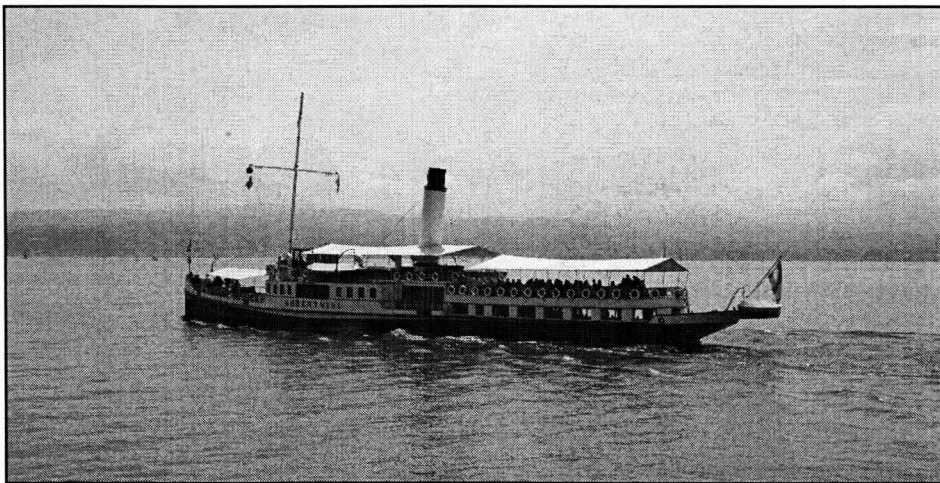
Lokaltåget passerar bron i Schongau, till vänster ligger den restaurang som vi såg från tåget och först tänkt besöka.

Torsdag 9 Maj

Nu lämnade Nisse oss och åkte till Berlin för att digga andra tåg så efter den gemensamma frukosten delade vi på oss. Nisse kommer att berätta om sina strapatser på annat håll. Reseledningen hade upptäckt att det gick att resa till Lindau som ligger vid Bodensjön på Länderbahn-Ticket, så 9.19 lämnade vi München med ALX 84144. Tåget var lite sent i avgången, det var inte ett blå-grå-gult lok i deras normala i Alex normala färgsättning, utan ett helsvart uthyrningslik som var först i tåget. Om det var normalt betingat eller ej vet kanske vår kompetenta läsekrets bättre. Resan tog nästan tre timmar och 12.00 rullade vi över banken och in på Lindau station. Lindau ligger vid östra kanten av sjön, precis vid Österrikiska gränsen så det går gott om österrikiska tåg, både fjärr- och regionaltåg in till den bayerska gränsstationen.

Under nedresan hade vi genom att göra djupare efterforskningar i den Bayerska kommunikan funnit att om vi tar tåg RB 22720 12.15 till Friedrichsafen (13.06) kan vi åka båt tillbaka till Lindau och på så sätt få lite svalka i det varma sköna vädret. Båten avgår 13.25 och man samlokaliserar naturligtvis de allmänna kommunikationsmedlen så det var gott om tid att byta. Tänkte vi. Icke.

Järnvägen gick längs med stranden, förvisso med lite hus mellan spåret och stranden, men vi visste var det låg, och det fanns till och med pilar på stationen som sade stranden 700m. Vad de inte sade var att hamnen där båtarna i linjetrafik lade till var två kilometer bort. Genom alla strandserveringarna där det vackra folket satt under parasollerna och läppjade på kalla guldbruna drycker under tiden vi ilade förbi. Det var 27 grader och strålande solsken. När vi fullständigt utpumpade närmade oss piren där det precis gick ombord ett par letade vi förtvivlat efter något som pekade på vart båten gick och biljettköpsmöjlighet. Fann inget, sprang ut på bryggan och i en tydlig tillräckligt tydlig fråga "Lindau, biljetter" framväst ur våra utpumpade kroppar blev vi vinkade över landgången av en hopp-i-land gast som vars oklanderliga vita uniform mot en mörk hy fick åtminstone mig att tänka på hur resenärerna på Mississippis flodångare kan ha känt sig.



Ångbåt på Bodensjön.

Väl ombord gick det att lösa biljett och sätta sig på däck för att njuta. Tågfärjan mellan Friedrichshafen och Romanshorn på den Schweiziska sidan kunde ses gå i hamn några hundra meter längre bort. Från vår plats på soldäck kunde vi bland annat se den schweiziska ångbåten paddla förbi. Efter en god lunch ombord ankom vi åter Lindau 14.50. Efter flanering i hamnen avgick ALX 84153 15.58 mot München. Vi valde att hoppa av innan dess, i Buchloe 17.65, för att stiga på RE 57531 med avgångstid 18.00. Vid ankomsten till Augsburg 18.30 gick vi ut på stan för att leta efter ett matställe. Vi var så hungriga att vi först missade Augsburgs egna "Brauhaus" på stationen. Men när vi väl hittade dit fick vi en mycket god måltid med god dricka. Mätta o trötta åkte vi tillbaka till hotellet för en god natts sömn.

Fredag 10 Maj

Från början var tanken att på fredagen åka till Hitlers örnäste vid Berchtesgaden, men tyvärr så visade det sig vara stängt, säsongen började inte förrän den 11 Maj! Vi valde ändå att i regnet åka till Salzburg, Bayern-Ticket räcker hit trots att det ligger i Österrike. Avgång 9.42 för RE 79013 som i ett hållande ösregn tog oss dit 11.42. En snabb lunch på ett nedgången fik tvärs över entrétorget. Stationen håller på att byggas om helt och hållet. Den ombyggda banhallen är mycket ljus och inbjudande.

RE 79028 (13.09) tog oss tillbaka till Tyskland och Freilassing (13.17), vi var sena från Salzburg och var lite oroliga att vi skulle missa RB 27088 13.20 till Mühlendorf (14.14). Tågbyte här, RB 27331 14.34 kommer under 2.5 timme ta oss i ett lugnt och stilla tempo till Passau (16.55). Linjen går genom ett jordbrukslandskap med många



små byar. Det är timmestrafik och relativt mycket resenärer och på många stationer kunde man se godsvagnar stående på stickspår som var i trafik. En syn som jag inte sett på våra resor i forna Östtyskland. Vi hade bestämt oss för att vi ville äta i Passau när vi kom dit. Efter en snabb flukt på stan kom vi fram till att stationsrestaurangen troligen var det bästa alternativet. När vi bänkat oss fått vår öl så bad vi få den schnitzel som de annonserade utanför, fick svaret att vi har bara korv här, den gamla annonsen gäller inte! Med det svaret insåg vi att det fanns ingen kvällsmat i Passau att hämta, så vi lämnade ölen och rusade ut till perrongen där RE 4081 17.16 var på väg att avgå. Ankomst 19.35 i München där vi tog en enkel kvällsmåltid.

Den nya ljusa banhallen i Lindau



Garching i regnet, en typisk station på linjen mellan Freilassing och Mühldorf.

Lördag 11 Maj

Hemresedag.

Vi började med en tur på stan. Första besöket blev Gleis 11, en modelljärnvägs affär som ligger lägligt vid lokalstationen. Efter att lättat plånboken och tyngt ryggsätten fortsatte vi vår rundtur. Jag hade sett annonser om en bokhandel som skulle vara intressant, vilket resulterade i en liten S-tågs resa söderut. Efter att hoppat av vid Krauss-Maffeis gamla verkstadsområde blev det apostlahästarna en stund innan vi kom fram till en liten dörr i väggen. En mycket trevlig affär där jag fick ytterligare bättrat på min järnvägstyska via en diskussion kring Bayersk järnvägshistoria med innehavaren. En god stund senare, med tömt bankkonto och två tunga kassar var jag styrketränad med 4 volymer ångloksteknik från 1920. Det var detta år som alla de olika tyska delstaternas järnvägsföretag slogs samman till DRG, Deutsche Reichbahn Gesellschaft och var troligen en historiesammanfattning initierad av detta.

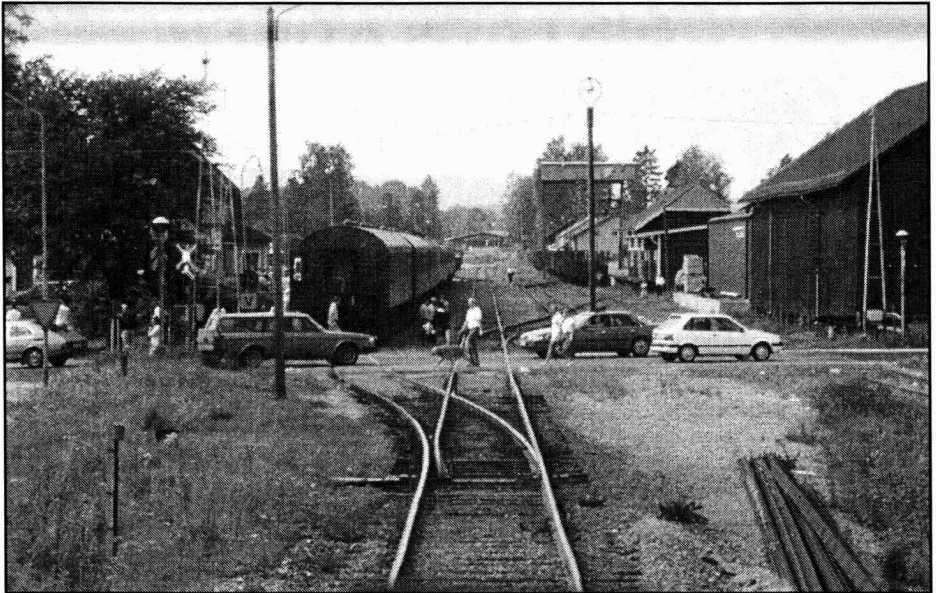
Åter till stationen där vi åt kvällsmat innan vi steg på IC 360 16.48 till Karlsruhe (19.53). Här kunde vi se en av deras unika spårvagnar. Dessa går dels som vanliga spårvagnar i staden, men mellan dem går den på de vanliga järnvägsspåren.

Från Karlsruhe avgick nattågen CNL 1271 20.35.

Söndag 12 Maj

Vaknade strax före gränsstationen till Danmark där jag gick till restaurangvagnen. Här mötte jag Nisse som stigit på en annan gren av tåget, vi hade blivit sammanslagna till ett och samma tåg till Köpenhamn någonstans i Tyskland under natten. I och med ankomsten till Köpenhamn får Vårresan 2014 anses avslutat.

Bilder från förr.



Torsby stn 1991-08-04. Långt ångtåg på sp 1.



E2 909 vänds i Torsby 1991-08-04.

TIMMERTÅGET

SISTA VAGNEN



Två stationsmiljöer från 1978.
Överst ser vi Bredsjö station 1978-06-23 och nedanför
Koppom station 1978-05-07.