

# TIMMERTÅGET

ÄRGÅNG 38

NUMMER 88

2015



Ett av vårens trevliga arrangemang  
Vår kassör Per bjöd på 60 årsresa.  
Jubilaren i mitten med en blomkvast i handen.



## VÄRMLANDSTÅG

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 38:e året!

<b>Utgivare och redaktion</b>	Styrelsen
<b>Föreningsuppgifter:</b>	
<b>Adress</b>	Värmlandståg Björnsäter Banvaktstugan 1 665 91 Kil
<b>Plusgiro</b>	969708-7
<b>Hemsida</b>	www.varmlandstag.se
<b>Facebook</b>	www.facebook.com/ varmlandstag
<b>Epost</b>	info@varmlandstag.se

#### Styrelse och funktionärer 2015

<b>Ordförande och Resechef</b>	Dan Carlsson 0554-41533
<b>Sekreterare</b>	Jan Olsson 054-830356
<b>Kassör</b>	Per Krogh 054-854736
<b>Ledamot</b>	Martin Nordling 054-202 52 42
<b>Ledamot</b>	Lars Nilsson 054-521781
<b>Suppleant</b>	Oscar Andersson Vass 070-2845368
<b>Suppleant</b>	John Alsterhäll 0570-199 91
<b>Suppleant</b>	Tomas Halvorsson 0532-14499
<b>Revisor</b>	Per-Erik Magnusson 054-516113
<b>Revisorssuppleant</b>	Rickard Persson 076-1358156
<b>Valberedning</b>	Gunnar Andersson 054-525700 Bo Carlson 0554-12009

#### Uppmaning1!

Vill du ha löpande information om vad som är på gång?  
Anslut dig till Värmlandstågs sändlista för e-postbrev!  
Skicka ett e-postbrev 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 2015	Vagn 4
Protokoll från Vårmötet 2014	Vagn 6
Revisionsberättelse 2014	Vagn 9
Balans- och Resultatrapport 2014	Vagn 10
Vårresan till Tyskland	Vagn 12
Modulträffen i Kil 1-3 maj	Vagn 17
Historiska sidan	Vagn 23

Fotograf: Jan O om ej annat anges.

**Styrelsen informerar:**

Årets Hjulbordsresa är planerad till lördagen den 19 dec.  
Resmålet är ännu inte fastställt så det blir en "Hemlig resa".

Det är en hel del arbete med både julbord och annan servering ombord så frivilliga krafter till detta är mycket välkomna. Intresserade kan höra av sig till Dan C 0554-415 33 eller 0706-24 15 33.

Arbete pågår med att komplettera ombyggnaden till 220V värme i personalvagnen DFo6.

RCo1 uppvisade ett litet läckage i korridoren vid köket. Martin N tätade runt takventilen och det ser ut att hålla tätt.

Martin N och Oscar A V har arbetet lite med Du2 349. Översyn av kontaktorstativet och kontaktorer har påbörjats.

B 1143 har fått en ny presenning lagd över hyttaket.

Konsum Värmland beställde även detta år en resa till Liseberg..

DFo6+RCo1+Co8d+Bo5b+Co8cs+Ao.

Resan genomfördes den 30 maj med nöjda resenärer.

Per K bjöd på en 60 årsresa den 27 juni.

DFo6+RCo1+Ao+Bo5b.

Avresa Kil 14.10 och åter 19.55, i Charlottenberg 16.50 – 17.20.

Resan genomfördes med mycket nöjda deltagare/beställare.

Tåget fick vända i Åmotfors av trafiktekniska skäl.

Årets Vårresa gick till Tyskland med basläger i Darmstadt.

Resereportage i detta TT.

Vi har diskuterat resor till Operan på Skäret men stora banarbeten på BJ gjorde det i princip omöjligt att köra tåg dit på ett sätt som passade resenärerna. Dessvärre ser det besvärligt ut även nästa sommar.

Vi har fått förfrågan om två teaterresor till Säffle och de genomförs 24 okt och 14 nov om tillräckligt många resenärer anmäler sig.

Modulträffar genomfördes i Kil den 1-3 maj och den 10-11 okt.

Den 18-20 sept. åkte några medlemmar till modulträffen i Timmele .

Visning av moduler i Kil bibliotek planeras den 29-30 dec kl. 12.00—18.00.

Den 19-21 februari planeras en modulträff i Dallidens skola i Kil.

**KALLELSE**

**Härmed kallas Du till Värmlandståg  
ordinarie Höstmöte 2015.**

**Tid: lördagen den 7/11 kl. 11.00.**

**Plats: kafévagnen 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
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

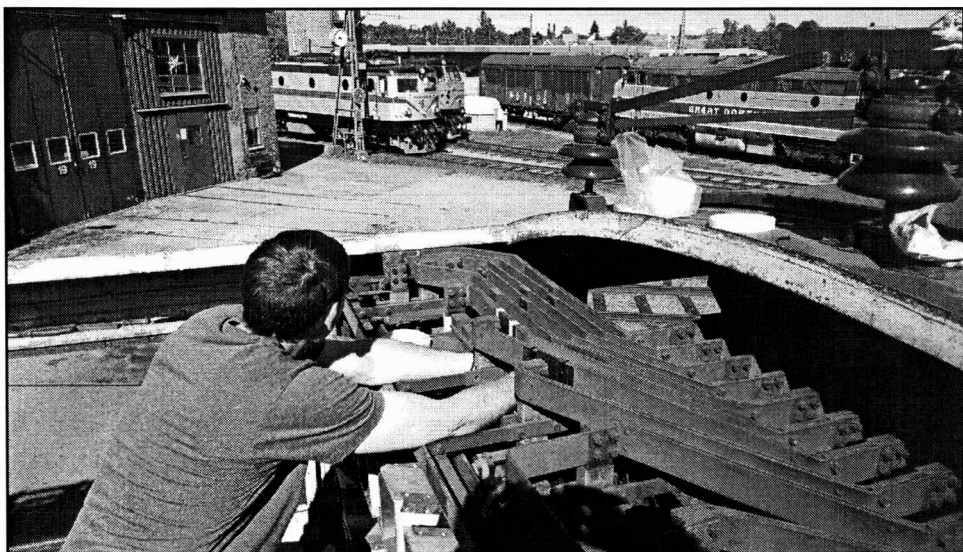
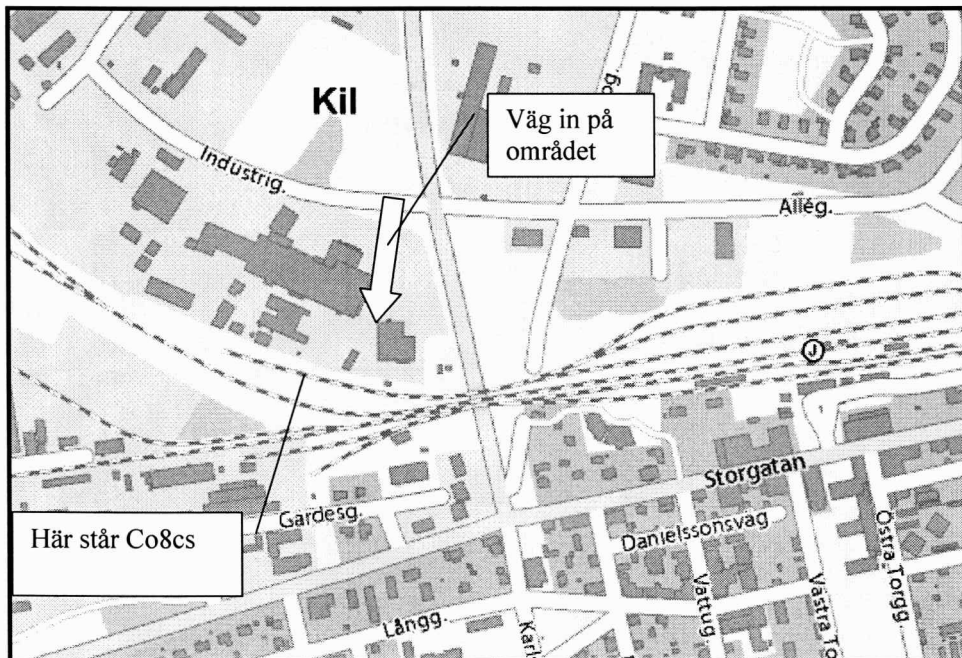
**Kaffe med bröd serveras!**

**Välkomna!**

## VAGN 5

## TIMMERTÅGET

Vägvisning till Co8cs på scanspåret.



Oscar sitter på kontaktorstativet i Du2 349 och arbetar med strömskenorna.  
Foto: Martin N.

**Protokoll fört vid Värmlandstågs vårmöte  
2015-04-11 i Co8cs, Kil.****§0****Öppnande**

Värmlandstågs ordförande Dan Carlsson förklarade Vårmötet 2015 för öppnat.

**§1****Justeringsmän**

Till att justera mötets protokoll utsågs Rickard Persson och Fredrik Bergström.

**§2****Röstlängd**

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

Dessa var	Dan Carlsson	Rickard Persson
	Per Krogh	Henry Sjölund
	Jan Olsson	Hans Sjögren
	Lars Nilsson	Stefan Nilsson
	Oscar Andersson Vass	
	Fredrik Bergström	

**§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**

Verksamhetsberättelsen för 2014 som sammanställts av Jan O med stöd av Dan C hade detta år bifogats i TT 87.

Under 2014 har vi mest arbetat med MJ aktiviteter förutom visst vagnsunderhåll.

Vidare har tre resor genomförts.

- Bluesresan Karlstad – Åmål ToR
- En resa Karlstad – Säffle ToR för Teaterexpressen
- Hjulbordsresa Kil - Göteborg ToR.

Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

**§8****Balans/resultaträkning**

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

Kassören påpekade att under Inköp Restauration ingår alla inköp av matvaror, även avseende personalmat och det fria julbordet för aktiva medlemmar medan under Intäkter Restauration bara tagits upp de måltider vi tagit betalt för, härav det lilla underskottet avseende Restauration.

2014 års resultat slutade på -5 774 kr.

Balans/resultaträkningen bifogas protokollet.

**§9****Revisionsberättelse**

Föreningens revisor Per-Erik Magnusson har granskat föreningens räkenskaper. I revisorns frånvaro lästes revisionsberättelsen upp av sekreteraren.

Revisorn tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.

Revisionsberättelsen bifogas protokollet.

Vidare hade revisorn lämnat ett brev med några synpunkter på hur föreningens ekonomi kunde skötas än bättre.

Brevet lästes upp av ordf Henry S och synpunkterna diskuterades av mötesdeltagarna.

Kontentan var att redovisningen av utlägg borde förtydligas och att någon form av budget och investeringsplan för kommande år borde upprättas.

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

Vårmötet fastställde balansräkningen.

**§11****Ansvarsfrihet**

Vårmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2014.

**§12****Fyllnadsval till  
styrelsen**

Ej aktuellt vid detta möte.

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

Inga sådana ärenden förelåg.

**§23****Medlemsmotioner**

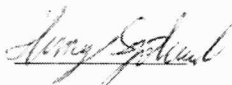
Inga medlemsmotioner förelåg.

**§24****Övriga frågor**

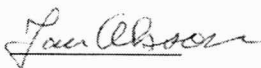
Inga sådana kom upp under Vårmötet.

**§25****Avslutning**

Mötesordförande Henry S tackade för det visade intresset och överlämnade ordet till Värmlandstågs ordförande som förklarade



Henry Sjölund  
Ordf



Jan Olsson  
Sekr

Justeras



Rickard Persson



Fredrik Bergström

**Revisionsberättelse för Värmlandståg.**

I egenskap av revisor i föreningen Värmlandståg får jag avge följande revisionsberättelse för år 2014.

Jag har granskat föreningens räkenskaper. Revisionen har inte gett anledning till någon anmärkning.

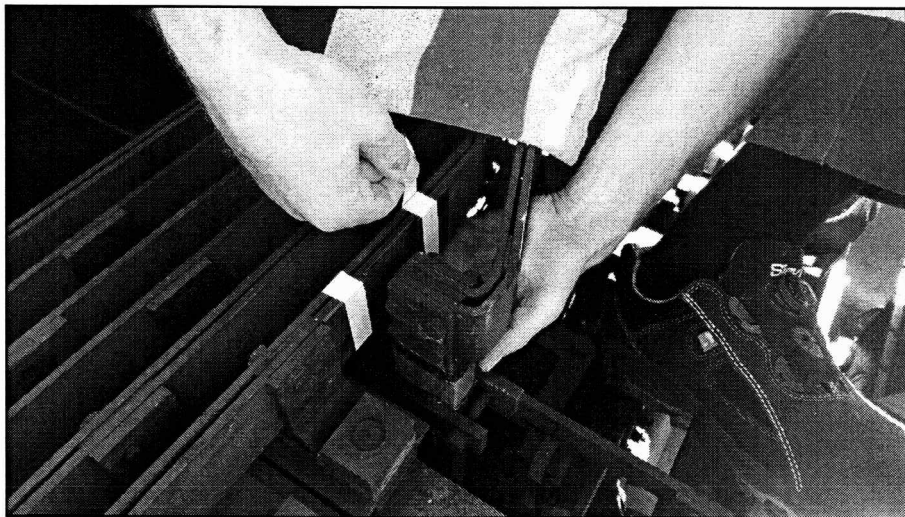
Jag tillstyrker därför att:

- resultat- och balansräkningar per 31:e december 2014 fastställs.
- styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2014.

Skoghall den 25 februari 2015



Per-Erik Magnusson



Oscar lindar strömskena på kontaktorstativet.

Värmlandståg  
Räkenskapsår: 140101-141231

## Balansrapport

Uppställning enligt ÅRL  
Preliminär  
Datum: 140101-141201

Sida: 1  
15-10-12 18:31

Senaste vernr: 99

	<i>Ing balans</i>	<i>Perioden</i>	<i>Utg balans</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
Omsättningsstillgångar			
Varulager mm			
1410 Kollager	9 000,00	0,00	9 000,00
S:a Varulager mm	9 000,00	0,00	9 000,00
Fordringar			
1511 Fodran Dan Carlsson	1 616,00	-1 616,00	0,00
S:a Fordringar	1 616,00	-1 616,00	0,00
Kassa och bank			
1910 Kassa	15 098,00	-9 871,00	5 227,00
1920 PlusGiro	68 335,33	-592,81	67 742,52
1930 Girokapitalkonto	326 532,53	-8 550,75	317 981,78
S:a Kassa och bank	409 965,86	-19 014,56	390 951,30
S:a Omsättningsstillgångar	420 581,86	-20 630,56	399 951,30
<b>S:A TILLGÅNGAR</b>	<b>420 581,86</b>	<b>-20 630,56</b>	<b>399 951,30</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>			
Eget kapital			
2010 Eget kapital	-330 099,06	0,00	-330 099,06
2019 Redovisat resultat	0,00	5 774,26	5 774,26
2021 MJ-fond	-4 000,00	0,00	-4 000,00
2022 A 95 fond	-40 000,00	0,00	-40 000,00
2023 Du2 349 fond	-50,00	0,00	-50,00
S:a Eget kapital	-374 149,06	5 774,26	-368 374,80
Långfristiga skulder			
2301 Zsh 102	-6 463,00	0,00	-6 463,00
2302 Gbs	-1 830,00	0,00	-1 830,00
S:a Långfristiga skulder	-8 293,00	0,00	-8 293,00
Kortfristiga skulder			
2440 Leverantörsskulder	-31 046,00	13 856,00	-17 190,00
2890 Förutbetalda medlemsavgifter	-450,00	-100,00	-550,00
2891 Skuld Per Krogh	-3 050,30	3 050,30	0,00
2892 Dan 50	-3 593,50	0,00	-3 593,50
2893 Jan 70	0,00	-1 950,00	-1 950,00
S:a Kortfristiga skulder	-38 139,80	14 856,30	-23 283,50
<b>S:A EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>	<b>-420 581,86</b>	<b>20 630,56</b>	<b>-399 951,30</b>
<b>BERÄKNAT RESULTAT***</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



Bandelen  
Lysvik—  
Torsby blev  
100 år i år.  
Här kommer  
BJs extratåg  
till Lysvik från  
Torsby med B  
1037 framst.

Värmlandståg  
Räkenskapsår: 140101-141231

## Resultatrapport

Sida: 1  
15-10-12 18:31

Uppställning enligt ARL  
Preliminär  
Datum: 140101-141201

Senaste verorr: 99

	Perioden	Åck
<b>Rörelsens intäkter och lagerförändring</b>		
Nettoomsättning		
3110 Researrangemang fast pris	28 000,00	28 000,00
3111 Researrangemang biljetter	35 840,00	35 840,00
3112 Utvärning	800,00	800,00
3114 Intäkter restauration	26 893,60	26 893,60
3120 Medlemsavgifter	9 250,00	9 250,00
3121 Gåvor	350,00	350,00
S:a Nettoomsättning	101 133,60	101 133,60
S:a Rörelseintäkter och lagerförändring	101 133,60	101 133,60
<b>Rörelsens kostnader</b>		
Råvaror och förnödenheter mm		
4010 Resekostnad TÅGAB	-43 541,00	-43 541,00
4011 Omkostnader resor	-3 720,00	-3 720,00
4013 Försäkring resor	-2 039,00	-2 039,00
4040 Inköp Restauration	-27 887,81	-27 887,81
4080 Inköp MJ	-7 802,30	-7 802,30
S:a Råvaror och förnödenheter mm	-84 990,11	-84 990,11
Bruttovinst	16 143,49	16 143,49
Övriga externa kostnader		
5104 Material DF06	-2 038,80	-2 038,80
5105 Material RCo1	-55,00	-55,00
5108 Material B8	-6 615,00	-6 615,00
5110 Material A 95	-1 167,90	-1 167,90
5111 Material Du2 439	-4 219,00	-4 219,00
5117 Material C4 11	-148,80	-148,80
5302 Omkostnader bangård	-249,00	-249,00
6110 Kontorsmaterial	-2 414,05	-2 414,05
6211 Telefon	-406,00	-406,00
6230 Datakommunikation	-218,00	-218,00
6250 Porto	-1 834,50	-1 834,50
6320 JHRF	-1 400,00	-1 400,00
6390 Övr kostnader	-1 543,11	-1 543,11
S:a Övriga externa kostnader	-22 309,16	-22 309,16
Personalkostnader		
7330 Bilersättningar	-693,50	-693,50
S:a Personalkostnader	-693,50	-693,50
S:a Rörelsens kostnader inkl råvaror mm	-107 992,77	-107 992,77
Rörelseresultat före avskrivningar	-6 859,17	-6 859,17
Rörelseresultat efter avskrivningar	-6 859,17	-6 859,17
Rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader	-6 859,17	-6 859,17
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>		
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		
8300 Ränteintäkter	1 084,91	1 084,91
S:a Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	1 084,91	1 084,91
S:a Resultat från finansiella investeringar	1 084,91	1 084,91
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	-5 774,26	-5 774,26
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	-5 774,26	-5 774,26
Resultat före skatt	-5 774,26	-5 774,26
Beräknat resultat	-5 774,26	-5 774,26
8999 Redovisat resultat	5 774,26	5 774,26



Bandelen Vännäs—Långsele är inte direkt horisontell. Så här ser Mellansel station ut norrifrån, både infarts- och utfarts-växlarna ligger i stigning.

**VT vårresa 2015-05-11—18.**

Årets vårresa kom att gå till Tyskland med basläger i Darmstadt. Programmet bestod av ett besök på Eisenbahnmuseum Kranichstein (i norra delen av Darmstadt) samt två dagar med rundresor i omgivningarna.

Nerresan gick i två omgångar. Lars och Nisse tog nattfärjan till Travemünde redan kvällen den 11 maj medan vi andra tog färjan Göteborg – Kiel den 12 maj. Nerresan till Göteborg gjorde jag och Per med 12.14 tåget via Kil medan Martin och Ingmarie tog TÅGAB tåget på förmiddagen.

Efter en bekväm natt på färjan fick vi (Jan, Per, Martin och Ingmarie) en trevlig resa ner till Darmstadt. Tog ett RE tåg till Hamburg och sedan ett IC tåg direkt till Darmstadt via Hannover—Kassel—Frankfurt am Main. Lunch intogs på Hamburg Hbf. Resan med IC tåget bjöd på en liten överraskning då vi söder om Hannover körde på den gamla huvudlinje ner till Kreiensen och först strax före Northeim återgick till Neubaustrecke ner till Kassel. Under resan meddelade Lars att han och Nisse befann sig i Konstanz vid Bodensjön och att vi efter incheckning på IC hotellet i Darmstadt skulle gå till den intilliggande restaurangen Braustub'l och ta ett bord för sex personer för kvällens middag. Så skedde och framåt 19.30 tiden var hela sällskapet församlat.



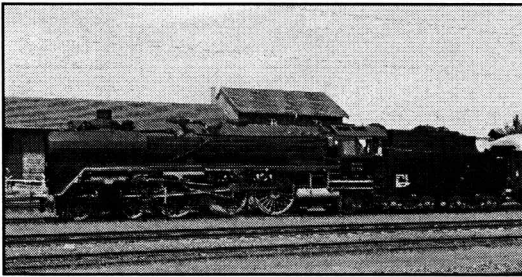
Stämningen på restaurangen var god men aningen högljudd. Maten och ölen var det inget fel på.

Dagen därpå var avsedd för museibesöket. Som hotellgäster hade vi fått frikort till lokaltrafiken och vi valde att ta spårvagn 5 ut till museet. Man kunde även åka efter ånglok 01 118 dit ut, men det gjorde vi inte.

För mer info om museet kolla på <http://www.bahnwelt.de/>

Museet var intressant med fyra ånglok under ånga (01 118, 52 4867, 23 042 och nr 184) och det fanns en hel del annan materiel att titta på. I en lokal gavs en föreläsning om hur ett ställverk hanterades, intressant, men min tyska räckte inte till helt. I samma lokaler fanns ett antal olika utställningar bl. a av spåröverbyggnad och uniformer. Vi informerades om att i inträdesbiljetten ingick en ToR resa till Dieburg alternativt Gross Gerau, vi tog turen till Dieburg eftersom den var närmast att avgå. Dock blev det försening beroende på bl. a "Kein Fahrplan"! Till sist kom vi iväg dragna av en diesel, V122. Tyckte nog att ett ånglok varit trevligare, men det fanns väl skäl. Under uppehållet i Dieburg sågs tåg till/från Aschaffenburg passera liksom en dieselmotorvagn till Dreieich-Buchsschlag via Rödermark-Ober Roden.

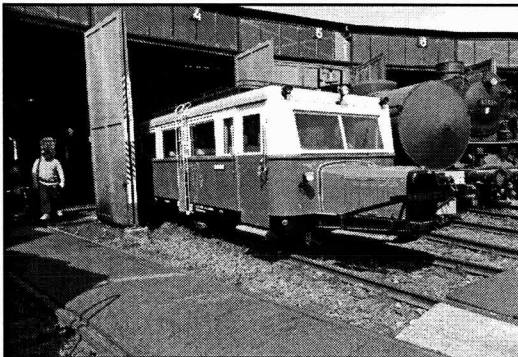
Efter återkomst till museet blev det lunch i lokstallet. Gott om utrymme fanns det, men serveringen gick sakta, pommestillverkningen var en flaskhals och även dåligt tryck i öltappen! Efter lunch mer tittande i området, fann en MJ utställning i några uppställda personvagnar. Omväxlande utställning med både Märklin och andra fabrikat och skalor uppställda. En av banorna hade rätt så fint landskap. Därefter kände vi att vi sett vad vi önskade och diskuterade vad vi skulle göra resten av eftermiddagen/kvällen.



01 118 i Darmstadt Kranichstein.

Tillv 1934 av Krupp, Essen.

Har varit i drift alltsedan tillverkningen.



Rolig motorvagn i lokstallet.

A1-dm. Tillv 1933 av Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar 20203, Typ Hann. B.

Efter avslutat museibesök tog vi 5´an tillbaka till hotellet. Därefter tog vi en tur med Odenwaldbahn, Darmstadt—Erbach—Eberbach. Från Eberbach tillbaka till Darmstadt via Heidelberg. Lars och Nisse vände i Erbach, vi andra som hade en Interrail dag att nyttja fortsatte runt via Heidelberg.

Resan med Odenwaldbahn var trevlig och vi noterade att bolaget inte hade brist på dieselmotorvagnar. Det stod Itino vagnar lite varstans längs banan. Naturen längs banan var intressant med en 3,1 km lång tunnel mellan Erbach och Ebersbach. Tätare bebyggelse fram till Erbach, sedan blev det bergigare och färre samhällen. Fin nerfart till Ebersbach. I Eberbach inväntades SBA 38132 till Heidelberg, ett 425 sätt. Resan längs Neckar till Heidelberg var fin, dalen är riktigt vacker. I Heidelberg sågs bl. a IC 2295 till Stuttgart, gick bara 14 – 15 maj! Slutligen tog vi RB 15370 kl. 19.21 tillbaka till Darmstadt. Resan hem gick i lugn takt med många uppehåll. Sms: ellok 111+2-våningsvagnar. Avslutade kvällen med middag på Braustub´l.

Nästa dag gjorde vi en rundtur längs både Rhen och Lahn. Åkte först till Wiesbaden via Mainz och fortsatte direkt till Rüdesheim där vi stannade ett par timmar. Vi inledde med ta ett förmiddagsfika på ett café vid banan. Sedan åkte jag, Per, Nisse och Lars linbana upp till Niederwalddenkmal, en fin åktur med fina vyer över Rüdesheim och Rhendalen. Efter återkomst från monumentet sammanträffade vi med Martin och Ingmarie och gick raskt till stationen för att fortsätta resan längs Rhendalen, på Rechte Rheinstrecke. Vädret hade blivit soligt och fint efter en mulen morgon så resan blev trevlig. Dock har man numera moderna elmotorvagnar utan öppningsbara fönster vilket gör fotograferingen svårare. Fick se slott och borgar i mängder och även några tåg på andra sidan Rhen.



Passerande godståg i Niederlahnstein.

I Niederlahnstein steg vi av för att fortsätta upp längs Lahndalen. Medan vi väntade på tåget passerade ett godståg i riktning Koblenz. Vi åkte inte så långt, redan i Bad Ems steg vi av för att äta lunch. Sedan fortsatte vi resan med avsikt att stanna till på en lämplig station med semaforer, Martin hade reda på att man inom kort skulle byta ut dessa mot ljussignaler. Vi stannade till redan i Nassau och fick se semaforer och ett tågmöte. Ställverket fotograferades av några av oss.



Klart ut två vingar från Nassau mot Bad Ems.

När tågmötet var avklarat fortsatte vi till Giessen och därifrån till Hanau via Nidda. I Hanau fann vi snart en trevlig lokalkrog där middag intogs på uteserve- ringen, därefter återresa till Darmstadt via Frankfurt am Main, planen att åka med Odenwaldbahn via Gross-Umstadt Wiebelsbach fick uppges beroende på försenat tåg (jo, sånt förekommer även utanför Sverige).

Sista dagen gjorde vi lite olika turer. Martin och Ingmarie åkte till Luxembourg och Metz medan vi andra gjorde en rundtur Strasbourg—Saarbrücken—Mainz. Lars och Nisse startade lite tidigare än jag och Per, men i Mannheim Friedrichs- feld sammanträffade vi för resten av turen. Det finns ett antal vägar från Darm- stadt till Strasbourg, den vi valde gick via Mannheim, Neustad (Weinstrasse), Landau och Wissembourg. Naturen i området är väl inte så speciell, dock hade Neustadt station ett trevlig läge i en dalgång. Färden ner till Wissembourg gick längs rhenslätten med många vingårdar och berg borta i väster.

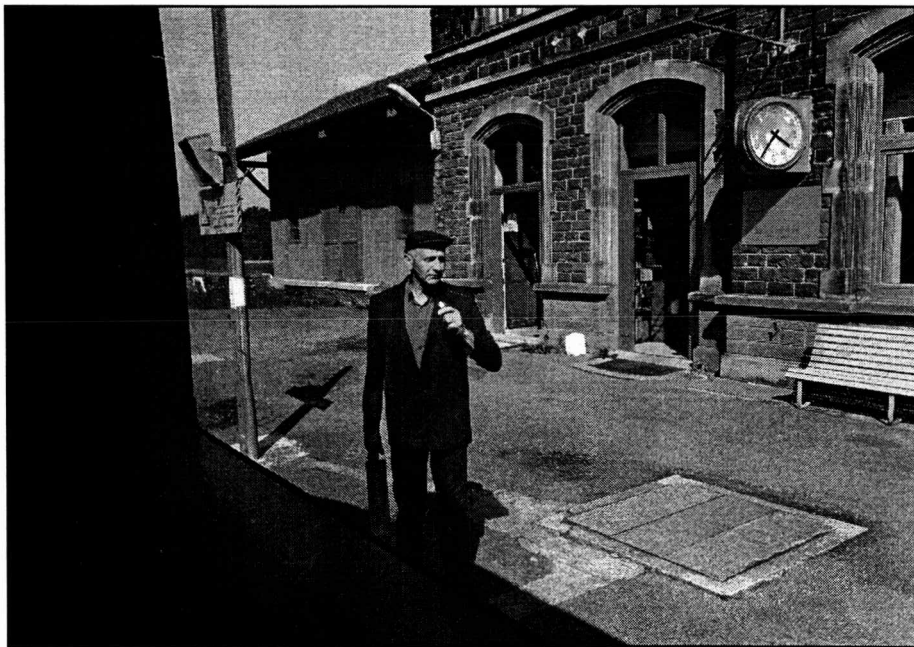
I Wissembourg blev det byte till ett SNCF tåg. Ett tågsätt med två tredelade bombardierdieselmotorvagnar väntade för färden till Strasbourg. Vi tog plats i den främsta motorvagnen och så bar det av. Fann snart att motorvagnen inte var ljudlös, ett avsevärt bonkande, värre än det beryktade reginaklonket, pågick under större delen av färden. Vi passerade Hagenau där ett antal motorvagnar stod upp- ställda. Infarten till Strasbourg var intressant med många spår och flera bangår- dar.

I Strasbourg var det dags för lunch. Vi lämnade stationen som har en ny märk-

lig glasbubbla på gatusidan och gick inåt staden. Vi gick inte så långt in i stan men kom så långt in att vi fick se stadens spårvagnar i trafik. Moderna och långa enheter uppdelade i fem sektioner. Kom inte till de riktiga restaurangkvarteren och återvände snart till gatan upp till stationen där vi fann L'Expresso där vi fick god mat och dryck av varierande slag. Mätta och belåtna återvände vi sen till stationen för att ta 15.33 tåget till Saarbrücken.

Detta tåg bestod av två "valfiskar" och som det var fullt med folk på plattformen blev det att snabbt komma ombord och finna platser. Åkte i främre motorvagnen och satt längst fram så banan kunde studeras genom förarhytten.

Resan genom denna del av Frankrike till Saarbrücken var riktigt trevlig. Banan dubbelspårig men inte elektrifierad. Naturen omväxlande med både berg, skog, slättland och floddalar. Ingen tät trafik dock, mötte något enstaka tåg. Godstrafik verkade inte finnas. I Kalhausen fick vi se en fransk tågklarare som pratade med föraren och sen gav avgång med vit-grön-vit rektangulär skiva. Såg under första delen av resan att en äldre gentleman stod framme och konverserade föraren. Undrade först om det var någon form av inspektör/lots men efter ett tag tog han en plastkasse och steg av tåget, så det var nog pappan som åkte med sonen hem till byn! Som sagt, en fin resa till Saarbrücken var det. Lite speciell var också infarten till Sarreguemines där vi slingrade oss genom flera växelgator in till stationen. Likaså var infarten till Saarbrücken intressant med ett antal linjer kors och tvärs.



Tkl i Kalhausen.

I Saarbrücken möttes vi av Martin och Ingmarie. Egentligen hade de tänkt åka till Kaiserslautern 1 min före vår ankomst, men det var förseningar på den linjen så de väntade på oss. Efter viss diskussion fann vi att bästa vägen hemåt gick via Mainz.



Tåget från Strasbourg i Saarbrücken.

RB 18817 med avgång 17.51 tog oss på dryga två timmar upp till Mainz. Tåget bestod av två dieselmotorvagnar typ 622. Banan var elektrifierad till Neubrücke strax bortom Türkismühle. Vädret mulnade på under resan till Mainz, men naturen längs banan var trevlig. Rotenfels vid Bad Münster am Stein var riktigt sevärd. Trafiken tätare än den på banan till Sarreguemines. Intressant sträcka Bad Munster am Stein – Bad Kreuznach – Mainz Hbf med ett antal banor åt olika håll.

I Mainz var det avgjort dags för middag. Tyvärr ligger den gamla trevliga stadsdelen en bit från stationen så vi letade bara i närområdet. Mitt emot stationen fanns några ställen, men de var väl livliga tyckte vi. En gata bort fann vi en italienare med god mat och stilla och lugn invändigt. Efter middagen blev det så RB 15733 med avg. 21.49 hem till Darmstadt. Passade också på att boka sittplatser Naumburg – Berlin på ICE 208. Ytterligare en fin resdag därmed avslutad.

Sista dagen inleddes med att 09.30 åka med S3 till Frankfurt Süd där vi bytte till ICE 1457 med avg. 10.22. Platser gick att finna utan större problem. Resan upp till Naumburg gick längs ”vanliga” banor och gick i lugnt och behagligt tempo. Åkte genom Diestelrasentunneln och såg anslutningarna söderut mot Würzburg. Fin natur längs banan och solsken gjorde inte resan sämre. Smet förbi Bebra på ett triangelspår. Kom så fram till Naumburg där vi bytte till ICE 208 med avg. 13.29. Här var det mer folk ombord så det var bra att ha bokade platser i förväg.



Alexanderplatz med S5 till Strausberg Nord.

I Berlin blev det ”fria aktiviteter” i ett par timmar innan vi samlades på stamlokuset Hopfingerbrau im Hbf där vi åt middag inför den stundande hemresan med Snälltåget. Jag, Per och Lars hann med en sväng bort till Alexanderplatz. Under middagen meddelade Martin att tåget inte skulle gå från Berlin Hbf (tief) utan från Gesundbrunnen. Vi tog oss till Gesundbrunnen med ett lokaltåg. Innan dess hann vi i högtalarna höra lite oklara besked avseende Snälltåget.

I Gesundbrunnen kom en välbekant dragare, 109-3, med ett antal fd DSB liggvagnar. Många resenärer på plattformen men alla kom ombord och vi fann vår kupé utan besvär. Intressant var att under hela resan till Malmö C syntes ingen ombordpersonal alls till, jo, i Gesundbrunnen såg någon av oss en ombordare.

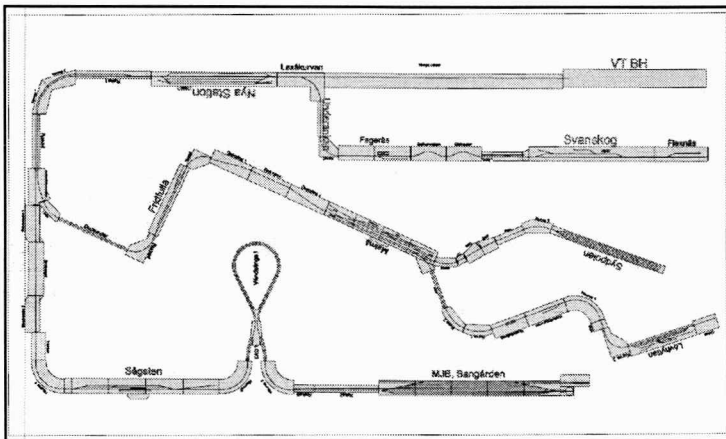
Nattresan blev varm och bullrig. Ankomsten till Trelleborg var redan vid 3-4 tiden och då blev det lite lugnare ombord. Växlades iland vid 7 tiden och sen rullade vi upp till Malmö C, framme vid 8-snåret. Vi konstaterade att det nog var sista gången vi nyttjade denna förbindelse. Visserligen var det billigt eftersom vi hade IR biljetter, men standarden var allt i lägsta laget.

I Malmö delades sällskapet upp och vi återvände hem på lite olika sätt. Jag och Per var bokade på en X2 till Linköping, byte till lokaltåg till Katrineholm och sen med nästa X2 till Karlstad, men förseningar gjorde att vi missade X2'an i Katrineholm och fick ta IC tåget lite senare i stället. Nå, vi kom hem till sist.

**Modulträff i Kil 2015-05-01—03.**

Träffen genomfördes i Sannerudsskolans gymnastiksal. Många deltagare däribland ett antal personer och moduler från Klöfta, Norge. Norgemodulerna var mycket fina med många detaljer. Uppsättningen påbörjades på fredagen den 1 maj. På lördagen blev det förutom fri körning även trafikspel som leddes av Erik Kuiper från Modul Syd.

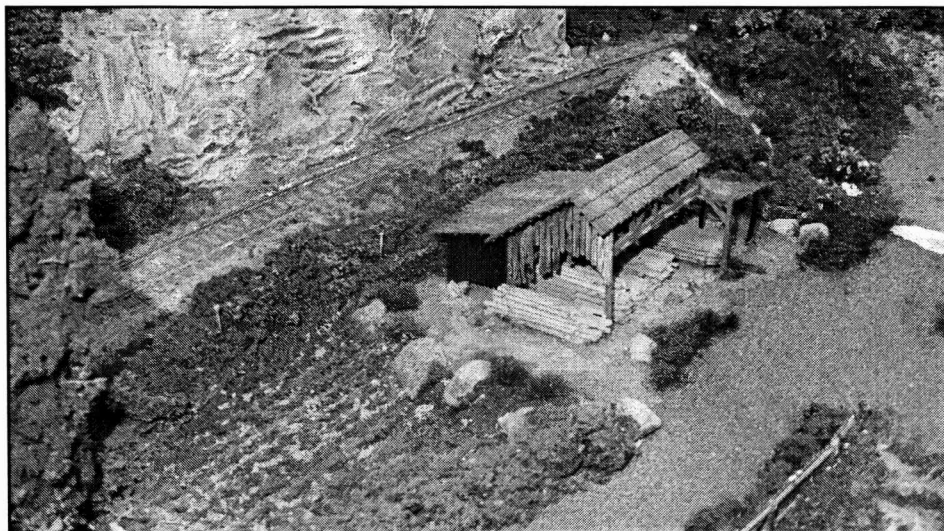
Några bilder från detta evenemang kommer här.



Så här blev den slutliga spårplanen.

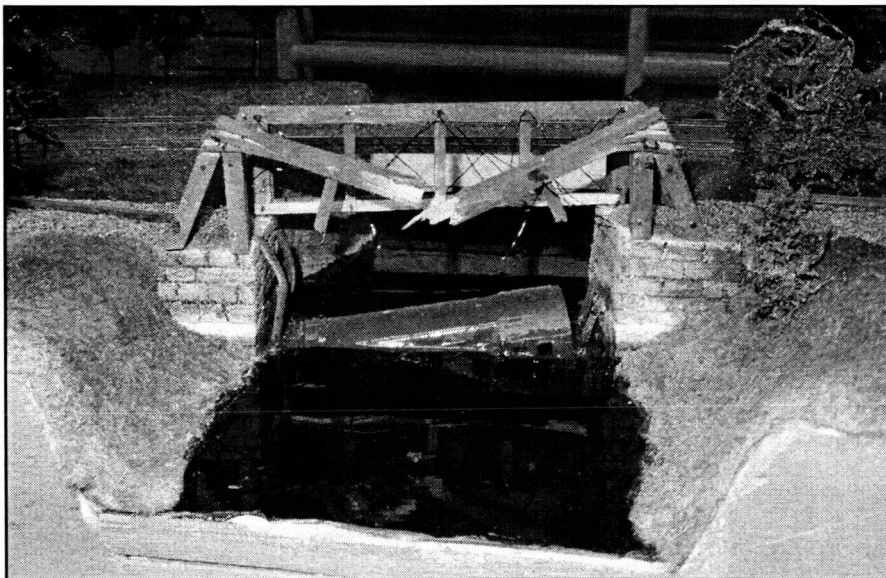


Uppställda moduler i gymnastiksalen .

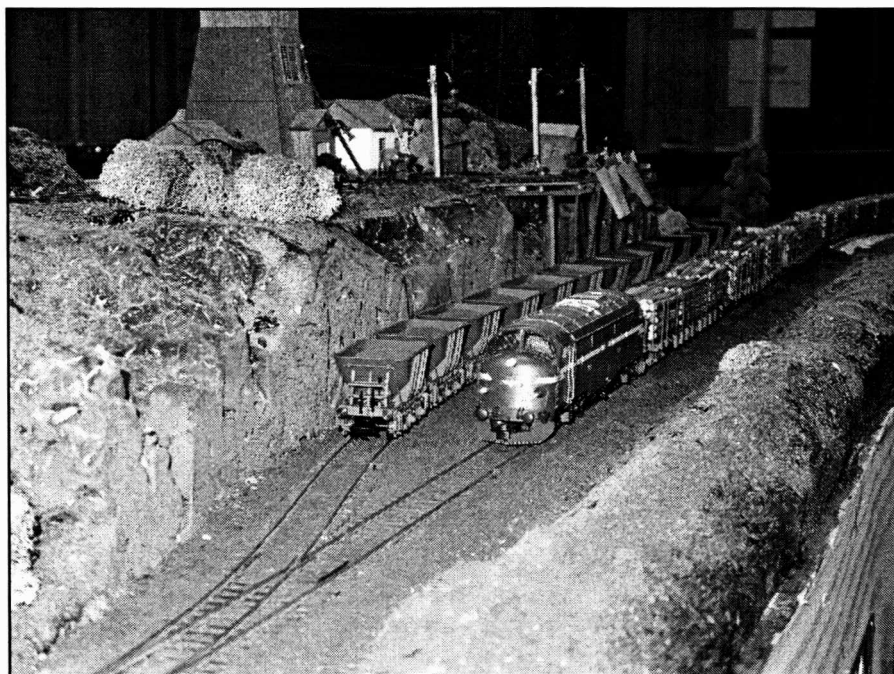


Exempel på de norska modulerna. Detaljnivån kan man inte klaga på.

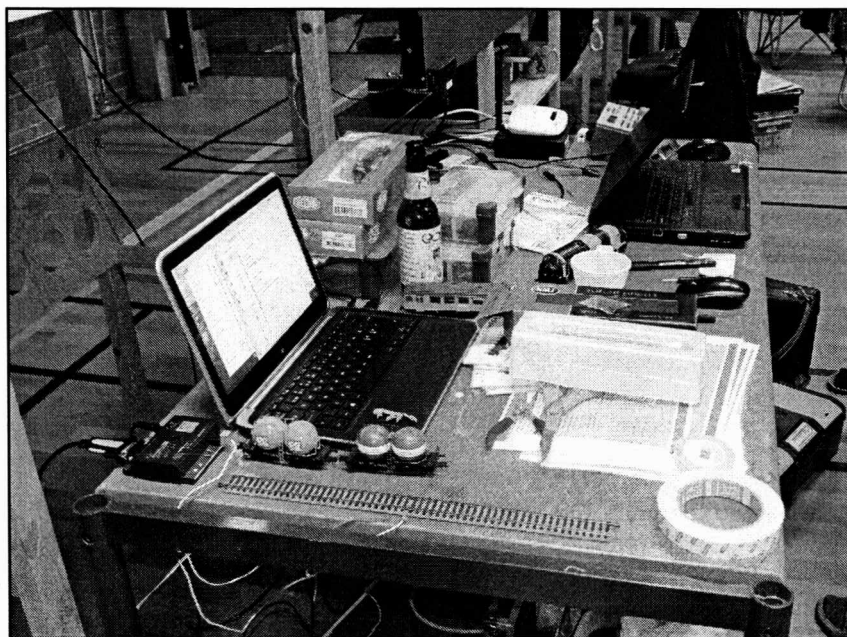
De norska modulerna har senare övertagits av Värmlandståg.



Aj då, vad har hänt här?



Virkeståg m Di3 passerar Krakvikgruvan.



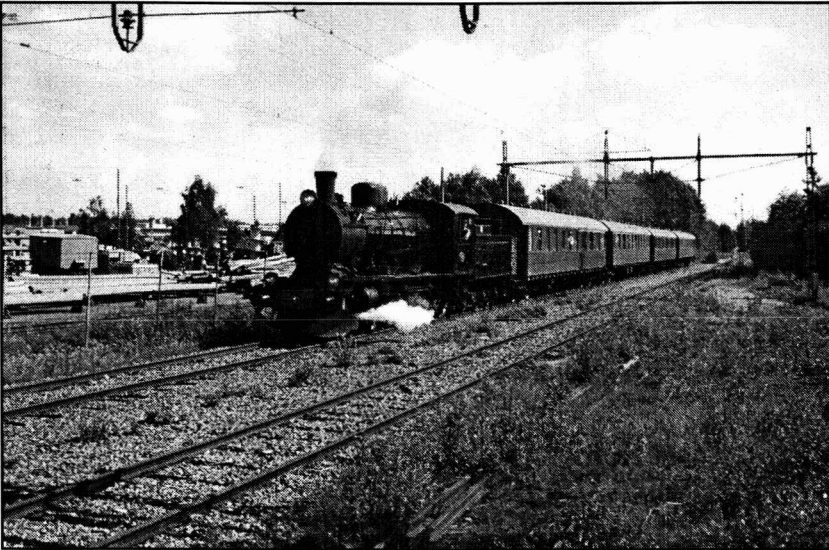
Moderna MJ-rallares arbetsbänk.



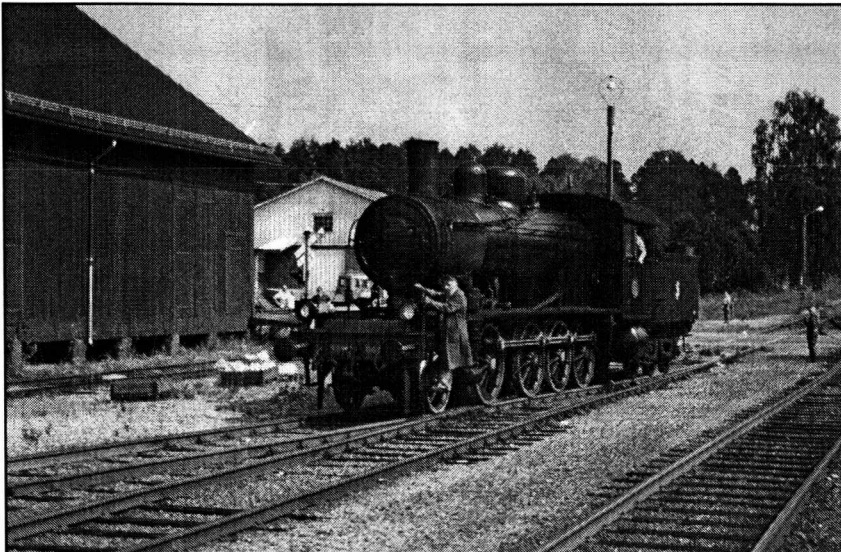
Deltagarna i modulträffen.

## Historiska sidan.

Vi tittar tillbaka på den tid vi körde med inlånade ånglok.



Karlstad hamnjubileum 1988, vårt extratåg till Skoghall med H3 56 fr NBVJ passerar Våxnäs.



Fryksdalsbanans dag 1991-08-04. E2 909 fr BJs växlar till vändskivan i Torsby. På fotsteget Leif Sörensen..

TIMMERTÅGET

# SISTA VAGNEN



Teknik på utgående.  
Hävstångsställverket i Nassau.  
Linjen kommer att få ljussignaler inom kort.