

TIMMERTÅGET

ÅRGÅNG 40

NUMMER 92

2017



I Torsby växlar E2 909 till vändskivan i samband med en körning Karlstad - Torsby ToR, Fryksdalsbanans dag. På växlarfotsteget står Leif S.
1991-08-04.



VÄRMLANDSTÅG

Timmertåget är Värmlandstågs egen tidning, nu inne på 40:e året!

Utgivare och redaktion Styrelsen

Föreningsuppgifter:

Adress Värmlandståg
Björnsäter
Banvaktstugan 1
665 91 Kil

Plusgiro 969708-7

Hemsida www.varmlandstag.se
Facebook www.facebook.com/
varmlandstag

Epost info@varmlandstag.se

Styrelse och funktionärer 2017

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 Fredrik Bergström
Henry Sjölund

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
Protokoll från	Vagn 4
Vårmötet 2017	
Bilder fr verksamheten i Kil	Vagn 6
VT Vårresa 2017	Vagn 8
Modulträff	Vagn 16
2017-10-13—15	
In memoriam	Vagn 19

Styrelsen informerar:

Värmlandståg fyller i år 30 år och MJ-verksamheten 40 år.

Sedan sist har verksamheten på det stora tåget varit ganska låg. Under hösten har en del arbeten pågått på Co8cs, Bo5b, RCo1 och F5.

På RCo1 har vi börjat förbereda inför ommålning och även lagat några rosthål på taket.

Bo5b har fått en bucklig vulsthållare iordningställd.

På Co8cs måste hjulen bytas, ny sidogenerator sätts upp och en vulsthållare rättas upp alt. bytas ut.

F5 323 har fått nyreviderade hjul påsatta och årlig översyn har genomförts, så nu är vagnen trafikduglig igen. Dessvärre visade det sig ett problem med värmekabeln i samband med teaterresan till Säffle. Detta måste åtgärdas

Vagnarna Co8d, Bo5b och Ao tvättades på skuggsidan, något som förbättrade finishen avsevärt.

Trafikvagnarna har fått årlig översyn inför teaterresan till Säffle.

Ett par inbrott i C4 11 under hösten resulterade i att två fönster måste ses över. Tillgreppen var försumbara, en lättöl och en chokladkaka!

På MJ sidan har det genomförts två modulträffar, en i Sannerudskolan, Kil, sporthall A den 28 april - 1 maj 2017 och en i Sannerudskolan, Kil, sporthall B den 13 - 15 okt 2017.

Vi planerar köra en hjulbordsresa den 16 dec. Resmålet ännu inte fastställt.

VAGN 4

TIMMERTÅGET

Protokoll fört vid Värmlandstågs vårmöte 2017-04-12 i Co8cs, Kil.

§0

Öppnande

Värmlandstågs ordförande Dan Carlsson förklarade Vårmetet 2017 för öppnat.

§1

Justeringsmän

Till att justera mötets protokoll utsågs Peter Berggren och Magnus Sjöström..

§2

Röstlängd

De närvarande medlemmarna förtecknades av sekreteraren.

Dessa var Dan Carlsson
 Per Krogh
 Jan Olsson
 Bo Carlson
 Magnus Sjöström
 Peter Berggren
 Horst Kleinert

§3

Utlysning

Mötesdeltagarna ansåg att mötet blivit behörigen utlyst.

§4

Mötesordförande

Till att leda Vårmetet utsågs sittande ordförande Dan Carlsson.

§5

Sekreterare

Till sekreterare för Vårmetet utsågs VT sittande sekr Jan O.

§6

Dagordning

Den dagordning som står i stadgarna antogs för mötet.

§7

Verksamhetsberättelse

Verksamhetsberättelsen för 2016 som sammanställts av Jan O med stöd av Dan C hade detta år bifogats i TT 91. Under 2016 har vi mest arbetat med MJ aktiviteter förutom visst vagnsunderhåll. Vidare har 1 resa genomförts.

Inga frågor på Verksamhetsberättelsen kom upp och Verksamhetsberättelsen för 2016 godkändes och lades till handlingarna.

§8**Balans/resultaträkning**

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

Kassören nämnde att omsättningen varit stor trots att bara en resa genomförts. Större utgifter/intäkter var dels inköp av två postvagnar från Green Cargo dels försäljning av B1143 till Kil kommun.

2016 års resultat slutade på - 8901,60 kr.

Balans/resultaträkningen bifogas protokollet.

§9**Revisionsberättelse**

Föreningens revisor Per-Erik Magnusson har granskat föreningens räkenskaper.

Revisorn tillstyrkte ansvarsfrihet för styrelsen.

Revisionsberättelsen bifogas protokollet.

§10**Fastställande av balansräkningen**

Vårmötet fastställde balansräkningen.

§11**Ansvarsfrihet**

Vårmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2016.

§12**Fyllnadsval till styrelsen**

Ej aktuellt vid detta möte.

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

Inga sådana ärenden förelåg.

§23**Medlemsmotioner**

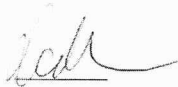
Inga medlemsmotioner förelåg.

§24**Övriga frågor**

Inga sådana togs upp under Vårmötet.

§25**Avslutning**

Mötesordförande Dan C tackade för det visade intresset och förklarade Värmötet 2017 för avslutat.

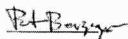


Dan Carlsson
Ordf



Jan Olsson
Skr

Justeras



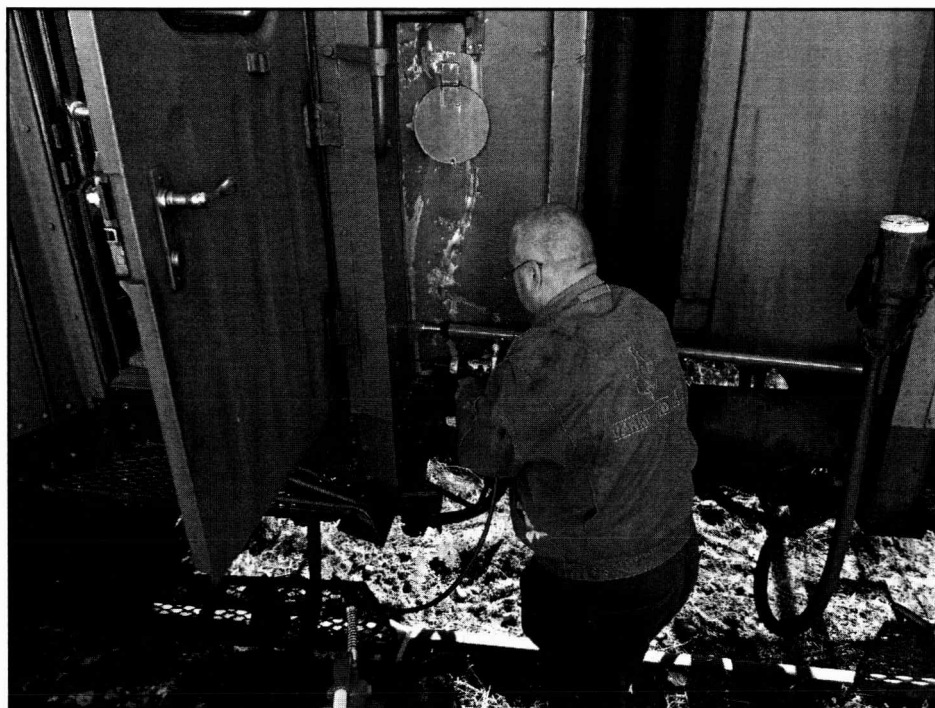
Peter Berggren



Magnus Sjöström

Bilder från verksamheten i Kil.

Martin fyller olja i en axelväxel.



Arbete med en bucklig vulsthållare på Bo5b.
Dan och Martin i arbete.

VT vårresa 2017 – Banorna runt Harz**Text: Per K.**

Årets deltagare var jag, Jan, Lars och Nisse. Vi startade den gemensamma resan i Göteborg med Stena Line till Kiel. Detta är ju ett väldigt bekvämt sätt att ta sig ut i Europa även om man skulle föredra tåg hela vägen, men det är ju inte så lättvindigt och bekvämt numera!

Nerresan från Kiel till Wernigerode skedde på en Quer-durchs-Land-Ticket där vi åkte alla 4 för 68 Euro. Då kan man inte åka före 9 på morgonen och inte med IC eller ICE, men tyska nätet av RegionalBahn och RegionalExpress är utbrett så man tar sig bra fram på roliga sträckor om än lite långsammare. Ned från Hamburg med Metronom som har alkoholförbud enligt anslag vid entrén, vilket jag väl inte tror är så vanligt i Tyskland? Visst grymtande fråga i alla fall en av resenärerna över detta! Från Uelzen via en återöppnad gränsövergång till fd DDR då banan tidigare var stängd mellan Nienhagen och Salzwedel. Utbyggnad till dubbelspår pågår längs den linjen. I Stendal en rätt komplicerad station men vi fortsatte med samma tåg söderut till Magdeburg. Därifrån med ett sammankopplad HEX-tåg med en del till Thale och så vår del mot Wernigerode fvb Goslar efter delning i Halberstadt.

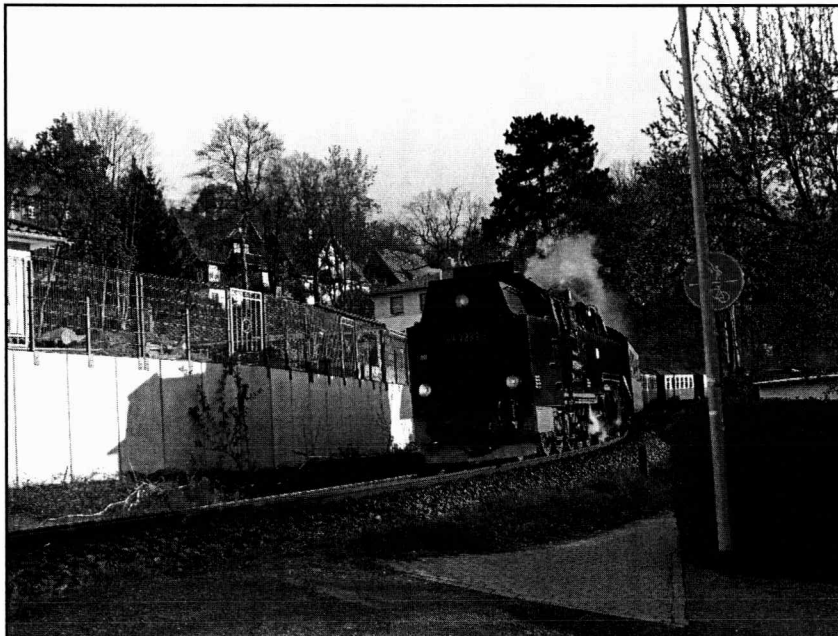
Wernigerode station liksom hela den linjen mot Halberstadt och vidare mot Aschersleben är numera fjärrstyrd, vilket ju är tråkigt för en ställverksfantast som jag. Ställverksbyggnaden i Wernigerode finns dock kvar i östra delen av stationsområdet. Första kvällen i Wernigerode innebar stadspromenad och fotande av ångtåg på nedgång ovanför station Wernigerode Westerntor. Middag på stan. I Wernigerode bor man ju bäst på hotell Altora mitt emot stationen med ångloksutsikt, men vi fick bara tre nätter där då det är allmänt trångt med hotell runt Valborg (Walpurgis). (Fjärde natten fick bli i Nordhausen.) Rum med Eisenbahnblick är något dyrare enligt prislistan, men visade sig vara slumpartat om man bokade via booking.com.

Efter tips från Hans Broman på Postvagnen (PV) om HarzTourCard inköptes sådana för 18 Euro för fritt resande på hela Harznätet i tre dagar plus vissa angränsande linjer som den användbara sträckan Wernigerode - Quedlingburg. En enkel biljett Wernigerode - Nordhausen går på 25 Euro så priset är rätt märkligt, men jag tror man gör klokt i att om möjligt köpa biljetten på turistbyrån i Wernigerode där man har en positiv inställning till den. Vill man upp på Brocken, dit vi också for, kommer man inte undan med en biljett på 41 Euro oavsett varifrån man reser, men man reser som sagt hur man vill i tre dagar dessutom!

Tidtabellen på HSB-nätet (Harzer SchmalspurBahn) består enkelt uttryckt av ett antal ångtåg Wernigerode - Drei Annen Hohne - Brocken. Så ett ångtågspår vardera Wernigerode - Eisfelder Talmühle, Selketalbahn (komlicerat) - Eisfelder Talmühle och Nordhausen - Brocken. Dessutom går motorvagnståg med lätt komplicerad tidtabell på hela nätet utom Drei Annen Hohne - Brocken och så spårvagnar på Nordhausen stadsnät - Ilfeld. Man har lyckats få till en osannolikt komplicerad trafik och omlopp på ett begränsat antal tåg på detta bansystem.



Utsikt från Hotel Altora.



99 7239-9 m ett persontåg rullar genom Wernigerode ner mot Wernigerode Westerntor.

Vi åkte hela bansystemet och med ångtåg överallt utom på sträckan Alexisbad - Harzgerode. Enda ångtåget här går tidigt på morgonen med start ca 7.30 i Gernrode eller att man övernattar i Alexisbad. Dubbla sträckor blev Nordhausen - Eisfelder Talmühle med alla förekommande fordonsslag, olika motorvagnar, duospårvagn och ångtåg. Dessutom dubbelt på sträckan Drei Annen Hohne - Schierke.

Första dagen med kortet reste vi åter mot Halberstadt. Från Halberstadt utgår banan mot Blankenburg och dess fortsättning med godstrafik på Rübelsbansbanan. Vi fortsatte dubbelspåret till Wegeleben där banan mot Quedlingburg - Thale viker av vilken vi åkte. Quedlingburg är ännu bevakat av ett ställverk. Mest uppseendeväckande där är ju annars smalspåret som dragits in från Gernrode på den gamla normalspårsbanvallen med parallella spår en bit mot Gernrode.

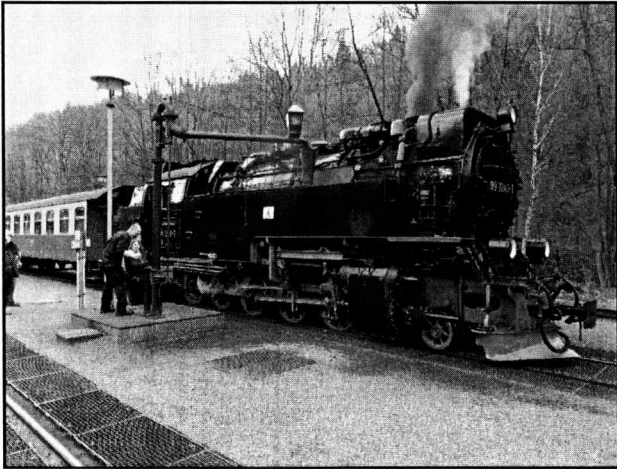
Quedlingburg är en gammal besöksvärd stad men om man är sent ute till ett tåg på stationen och tycker sig gå åt rätt håll och vara rätt nära stationen med hjälp av GPS i telefonen eller annat, så kan man råka hamna på fel sida av den gamla stadsmuren som finns kvar väldigt nära stationen och sedan ha en rätt rejäl omväg åt ena eller andra hållet för att komma runt! Detta hände oss men vi var åter i tid till ångtåget i alla fall!

Nu reste vi med Selketalbahn via Gernrode till Alexisbad. Där bytte vi till motorvagn till Harzgerode, som då blev enda sträckan på HSB-nätet där vi inte åkte ångtåg. (Enda ångtåget dit gick tidigt på morgonen och nästan omöjligt att åka med om man inte bor i Alexisbad eller Harzgerode.) Vi fann vad som verkade vara en bra servering i stationshuset i Harzgerode, men där hanns bara en öl med. Väldigt besvärliga tågtider där för att få kunder som vill hinna äta något. Ska man göra det så måste besöket kombineras med buss, eller 3 km promenad till Alexisbad. I Alexisbad finns det gamla tjusiga hotellet invid stationen, men de serverade bara lunch fre, lör, sön. Fler ställen fanns dock om man promenerade vägen i östlig riktning. Bra lunch i en modern hotellbyggnad några 100 m bort som gjorde reklam för sin 'Selkeblick' från serveringslokalen och man såg Selketalbahn också. Varken i Stiege eller Hasselfelde fanns något matställe i eller vid stationen.

Allmänt verkade hela Selketalbahn vara helt avbemannad nu. Förr fanns i alla fall tågklarare/tågledare i Alexisbad. Nu är banan helt inriktad på fjäderväxlar. Funkar ju bra på stationer med bara tågmöten, men vid en grenstation som Alexisbad ligger ju inte växlarna rätt för att ta sig i alla relationer. Går ju att lägga om växlar manuellt av tågpersonalen också men motorvagn som gick Harzgerode och vidare mot Stiege löste det hela genom att efter avgång köra åt fel håll mot Gernrode och över en fjäderväxel och sedan byta riktning och komma rätt. Sedan vidare med ångtåg till Hasselfelde och därefter tillbaka till Stiege och ner till Eisfelder Talmühle. Slingan i Stiege utnyttjades inte, vilket inte behövs heller när man gjort rundgång i Hasselfelde, men jag tror inte slingan utnyttjas alls längre. I Eisfelder Talmühle hanns en öl med i stationsserveringen under 15 min vändning och vi såg inga spår av den KMJ klisterlapp som vi satte upp för 25 år sedan i dåvarande väntsalen! Åter med ångtåget hela vägen till Quedlingburg, där middag intogs, och sedan HEX-tåg tillbaka till Wernigerode.



Resenärerna i HSB motorvagn 187 018-7, Alexisbad - Harzgerode.



99 7240-7 tar vatten i Alexisbad inför den fortsatta färdens till Hasselfelde och Eisfelder Talmühle.

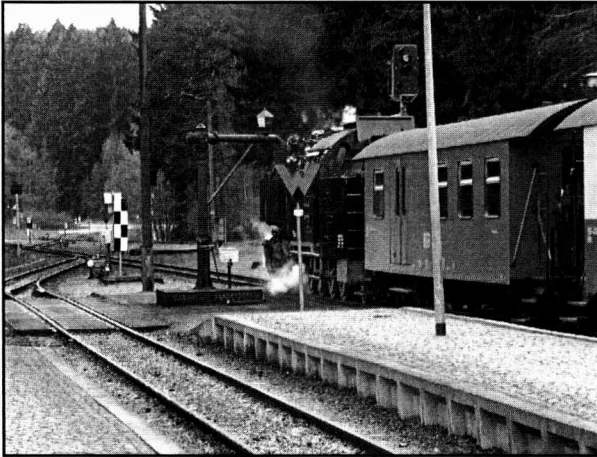


Eisfelder Talmühle med 99 7245-6 som får lite vatten inför sista etappen till Nordhausen

Nästa dag tog vi huvudvägen upp från Wernigerode till Drei Annen Hohne och vidare via Schierke till Brocken. Drei Annen Hohne har en servering i stationshuset men jag tycker den är lite lustig och tror serveringen i hotellet ovanför stationen är bättre, men den hann inte studeras närmare. I Schierke finns en trevlig servering i stationshuset som om man inte åker upp till Brocken direkt kan stanna till och ta en måltid och en öl. Brocken har ju en stor servering på toppen men är ju ingen mysig stationsservering och vid snabb vändning hinns inte mycket där. Tillbaka till Drei Annen Hohne och så banan ned via Benneckenstein till resans andra besök i Eisfelder Talmühle. Även denna gång hanns en öl med under vändningen och innan återresan till Wernigerode. Denna gång middag på hotellet. Restaurangen har järnvägsutsikt, det finns en tågbanan i taket där ett tåg ständigt går runt och dryckesbeställningarna levereras till bordet med ångloksdraget transporttåg som stannar vid det bord som har gjort beställningen och efter lossningen trycker man på en knapp för att tågsättet ska återgå.

Nästa morgon åter mot Halberstadt och vidare österut. Efter Wegeleben har vi Frose som var andra vägen till den slinga normalspår som gick via Gernrode förut men som nu är nedlagd. Aschersleben passerades och vi vek av mot Sandersleben som är en östation med i princip en linje på var sida av stationshuset och inte mycket mer. Ena linjen kommer från Halberstadt och fortsätter mot Halle. Andra linjen kommer uppifrån Magdeburg, och var nog en del av gamla Kanonenbahn från Berlin via Güterglück tidigare, och fortsätter söderut mot Sangerhausen - Erfurt. Banorna korsas några 100 m norr om stationen där banan från Magdeburg går över den andra banan på en bro, som verkar vara i dåligt skick nu för det var extrem krypkörning av tågen över den bron, 10 km/tim är min bedömning. Enda övergång mellan dessa två banor var ett förbindelse-spår söder om stationen så att man kunde komma från Halberstadt-hållet och svänga ned i riktning mot Erfurt. Det kom också ett dieseldraget godståg och gick den vägen när vi där för att byta tåg. Intryck annars att Sandersleben var en öde järnvägs korsning ute i ödemarken! Nybyggt långsmalt ställverkshus i betong och enligt Sören Heise i PV lokal bevakning där men i så fall utan någon utsikt alls till skillnad mot de ställverkstorn som annars är gängse för bemannade stationer i Tyskland.

Vi fortsatte söderut i ett intressant område och nu började gamla bevakade ställverk dyka upp på stationerna också. I Hettstedt träffade vi på ett smalspårnät av gamla gruvbanor som nu är museibana och fortsätter vidare mot Klostermanfeld. Där finns bibanan till Wippra som väl varit nedlagt ett antal gånger vid det här laget men trafik pågår än. Denna dieselbana svänger nu in på elbanan mellan Halle och Nordhausen i Blankenheim för att sedan svänga av söderut igen i Sangerhausen, dock nu på elbana även om vi åkte i genomgående dieselmotorvagn. Många ställverk nu senaste sträckan! Ställverken i Oberröblingen lär vara från 1912 och ännu i drift. I Sömmerda korsas Pfefferminzbahn i en intressant stationskonstruktion igen. Vi kommer i övre planet i nordsydlig riktning och under oss går banan mellan Grossheringen och Strausfurt. Här hade jag gärna åkt mot Strausfurt men den linjen är numera nedlagt men linjen mot Grossheringen trafikeras ännu och man kunde se en motorvagn stå på undre plan. Det förbindelse-spår som finns mellan de korsande banorna här är från väst mot syd, dvs relationen Strausfurt ned mot Erfurt, men lär knappast inte trafikeras normalt mer än för transport av fordon. Ned mot Erfurt känns det mera fjärrstyrt igen.



Efter den långa stigningen upp från Wernigerode måste 99 222 få mer vatten i Drei Annen Hohne.



På väg upp mot Brocken går banan delvis längs en gång- och cykelväg. Toppen skymtar i bakgrunden.



99 7247-2 m tåg fr Brocken ankommer till Schierke.

I Erfurt så hade vi vad som alltid måste vara med under en Tysklandsresa för att den ska bli fullständig, nämligen en SEV, dvs SchienenErsatz/Verkehr. Denna gång den korta biten mellan Erfurt Hbf och Erfurt Nord. Man kunde se bron ut vid infarten från norr till Hbf som var under arbete och orsakade denna ersättningstrafik några dagar.

Nu tog vi banan mot Nordhausen och nu började det bli riktigt välbemannat längs vägen. Kühnhausen, Ringleben-Gebensee, Strausfurt med banan mot Sömmerda som dock kan ha lite godstrafik kvar ut från Strausfurt, Greussen som är beskriven i ett av Sören Heises alla reportage och vars tre ställverk ska vara byggda 1902 och 1904 enligt www.stellwerke.de (tips från Sören H förstås!), Wasserthaleben, Hohenebra, Sondershausen, Kleinfurra varav de flesta med två ställverk per station. Till detta kom också några manuella bomvakter som ännu vevar bommar för hand. Den totala bemanningen är minst 15 personer för en bana som tar drygt en timme att åka.

Den har entimmestrafik med motorvagnar så tre tågsätt behövs för banan och så går det nog lite godståg emellan också. Det svenska systemet med att tidvis kunna ställa en station i oöversiktligt läge och lämna semaforerna i kör i båda riktningarna, verkar inte finnas i Tyskland utan man måste ha bemanning i alla ställverk så fort ett tåg ska passera! Nordhausen har flera bemannade ställverk på stationen för normalspåret förutom det ställverk som finns för HSB och spårvagnen. Sedan på kvällen åkte vi med olika fordonstyper upp till Eisfelder Talmühle igen och tillbaka 2 gånger med olika fordonstyper, gamla och nyare motorvagnar och ångtåg. Ingen öl hanns dock med i Eisfelder Talmühle dessa gånger, första gången på grund av endast 2 min för överhoppning mellan tåg och andra gången hade serveringen stängt tidigare än annonserad tid! Det verkade ligga en trevlig servering i Netzkater som vi då passerade flera gånger. Den trevliga serveringen vid HSB-stationen i Niedersachswerfen som vi bevisat tidigare, verkade dock inte ha öppnat nu. Övernattning och middag i Nordhausen.

Hemresan skedde åt nordväst på ännu en välbemannad bana där man först kommer till Niedersachswerfen som alltså har en normalspårsstation och nära även smalspårsstationen Niedersachswerfen Ost, med sitt numera vad det verkar, nedlagda Gasthaus. Så Woffleben innan Ellrich som var ändstation för persontrafik under DDR-tiden i västra Tyskland (Niedersachsen) är första station då Walkenried men här verkar man ha rationaliserat bort ett antal mellanstationer och i stället ha ett dubbelspår i drift. Nästa station är Scharzfeld intill Bad Lauterberg som också har varit ett Sören Heise-reportage i Postvagnen (PV). Ganska nära till Herzberg med banan upp mot Seesen som får åkas någon annan gång. Dessa tre stationer med gamla dubbla ställverk och semaforer, men blir ju rätt få stationer på sträckan till Northeim med ca en timmes restid. Northeim har ett halvgammalt stort ställverkshus där personalen kan se långt åt alla håll. Byggt på 70-talet då man ännu tyckte att tågklarerna borde kunna se alla sina tåg. I Nörten-Hardenberg går Neubaustrecke och gamla sträckan nära varandra och där finns övergångsspår mellan gamla och nya linjen. Undrar om det befintliga stora ställverket styr både gamla och nya banan här? Så in till Göttingen varifrån vi denna gång åkte IC-tåg via Hamburg till Kiel och därifrån med Stena Line tillbaka till Göteborg där den gemensamma resan avslutades.



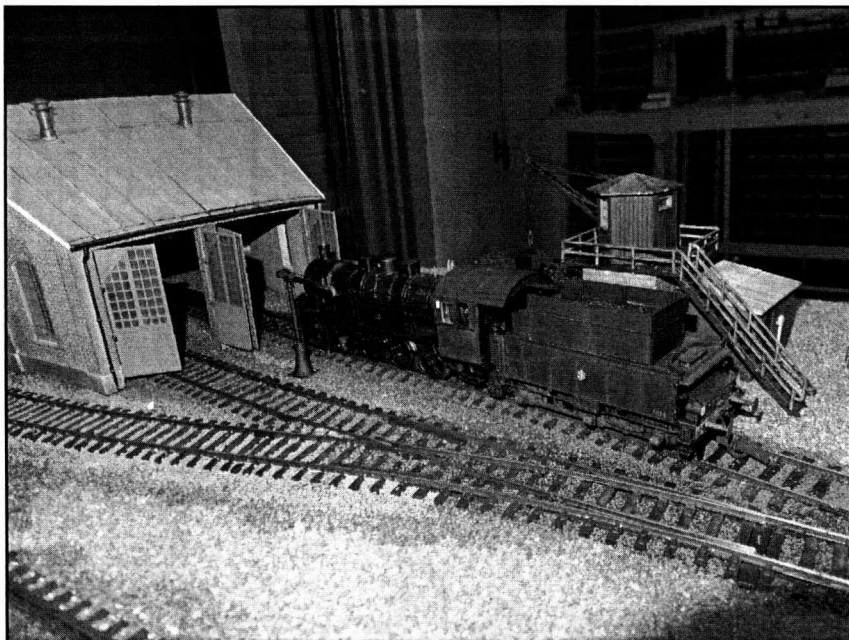
På banan Erfurt - Nordhausen fick vi de denna bomvakt vid sin bomvev.



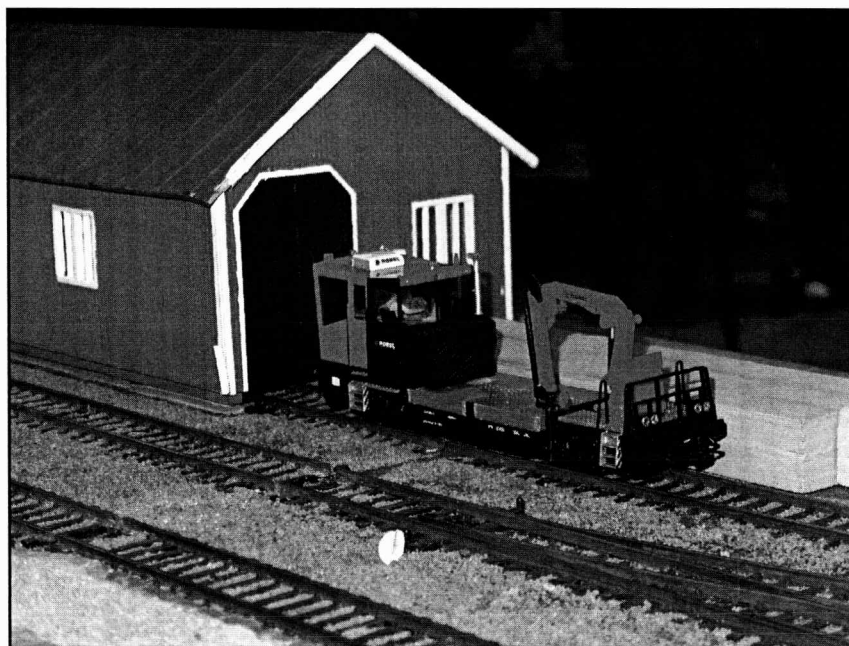
En duospårvagn på Nordhausen Nord station. Till höger skimtar ett ångtåg från Wernigerode.



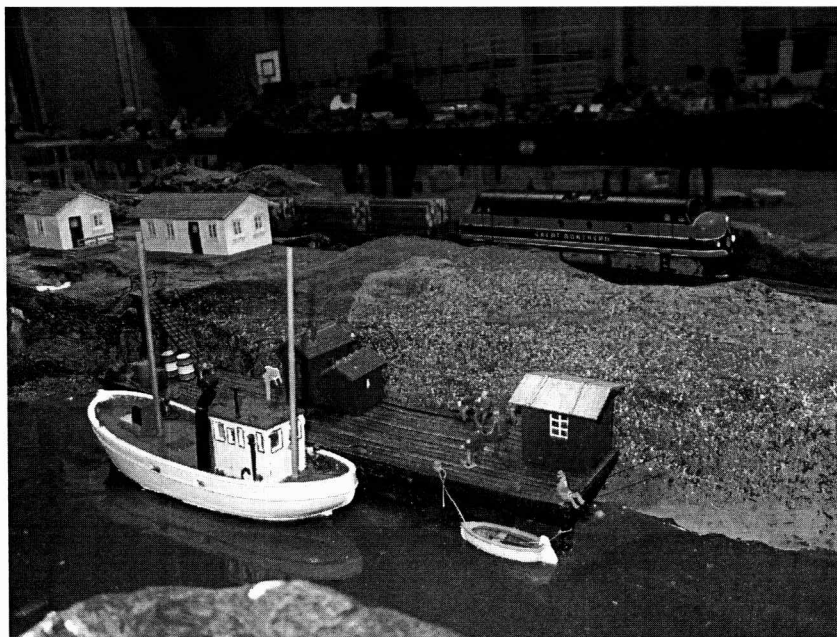
I Ellrich står detta bevakningstorn som ett minne från den gamla interzontrafiken.



Ga 1414 vid lokstallet.



Arbetsfordon vid magasinet i Malmö.



Liten hamn med passerande timmertåg i bakgrunden.



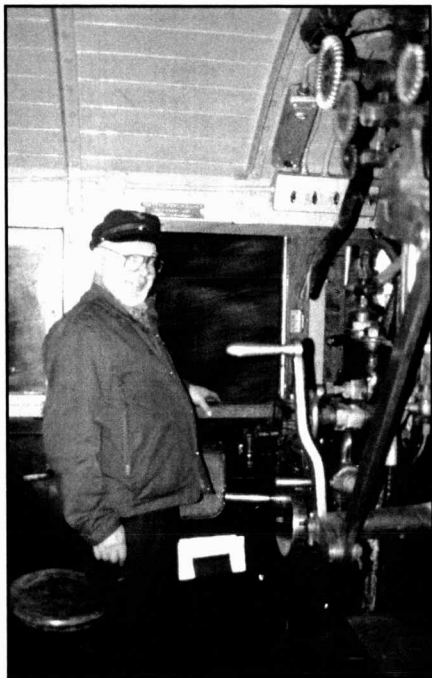
”Älvenäs midsommartåg” i Lövhyttan.

In memoriam.

Två medlemmar som var aktiva under vår ångloksperiod har lämnat oss.

Leif Sörensen, Charlottenberg, avled den 9 maj 2017. Leif gjorde en fin insats under vår ångloksperiod med både reparationer och eldning av vårt ånglok.

Bengt Prins, Karlstad, avled den 1 nov 2017. Han var en stor tillgång för Värmlandståg under den period vi körde ångtåg med eget lok. Han tillhörde den äldre generationen lokmän med erfarenheter av "riktig" ånglokstjänst vilka han gärna delade med sig av. Intressant var att Bengt eldat vårt B-lok under sin tid i Ludvika, då som SWB A95. Vi märkte om det till B 1143 år 2000.



Här ser vi till vänster förare Bengt på A95 någonstans på Inlandsbanan Kristinehamn - Storfors och till höger eldare Leif som håller utsikt bakåt vid avgång från Nässundet. Bilderna från en "Oxhälga" körning 1994-09-04

TIMMERTÅGET

SISTA VAGNEN



I Värmlandståg får man ta på olika roller! Martin som här tvättar Co8d 223 kör ibland vårt tåg, är ombordansvarig och leder delar av vagnsarbetet. Han och sonen Hilding kör även små tåg i C4 11 och på modulträffarna.