

TIMMIERTÅGET

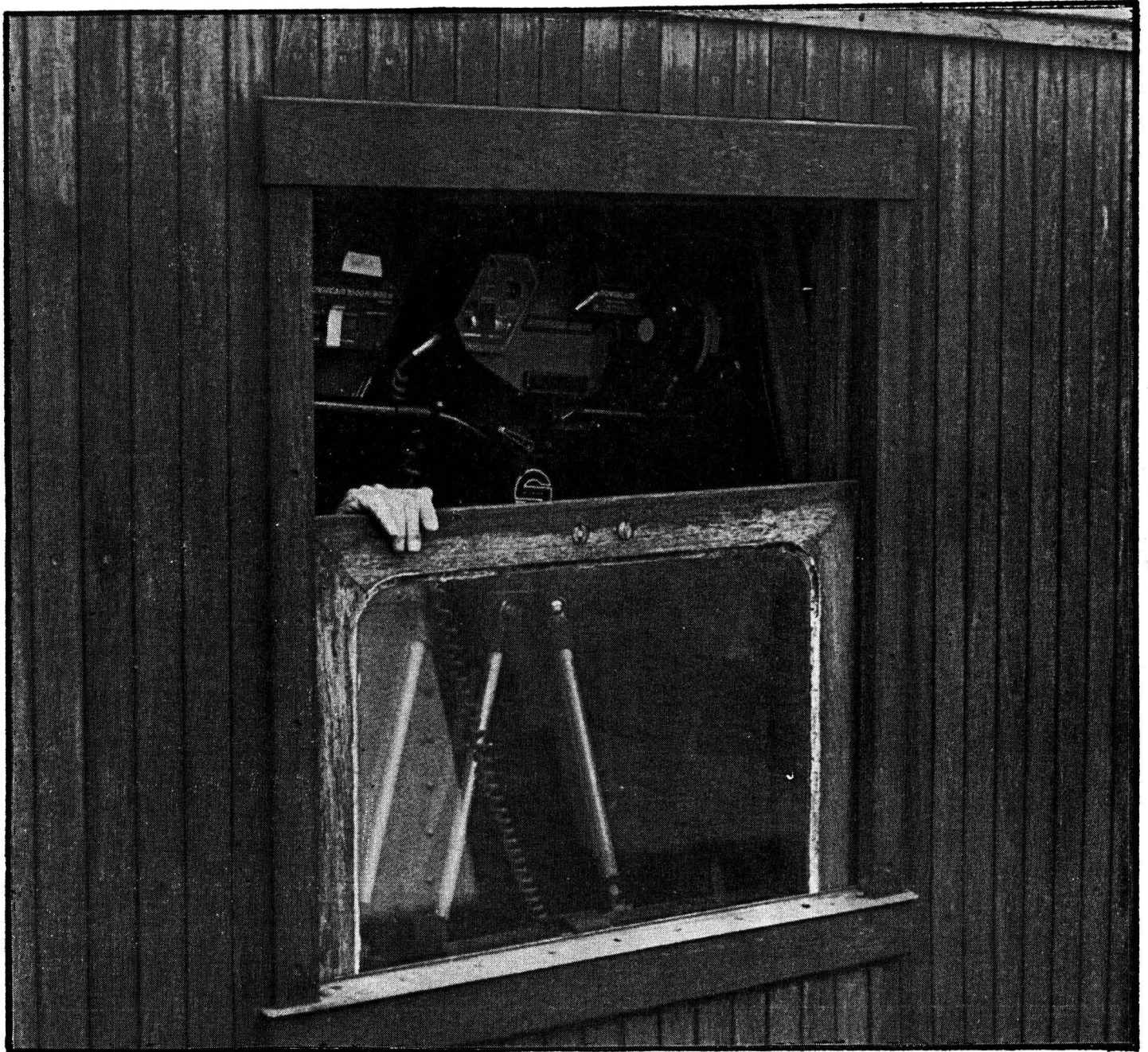


KARLSTADS MODELLJÄRNVÄGSKLUBB



Årgång 12 Nummer 30

Juli 1989



VÄRMLANDSTÅG



KLARSTAD · MALMÅ JÄRNVÄG

TIMMERTÅGET

Timmertåget har ambitionen att utkomma med sex nummer per år. Tidningen presenterar verksamheten inom föreningen Karlstads Modelljärnvägsklubb med sektionerna Värmlandståg och Modelljärnvägen Klarstad-Malmå. Artiklar till tidningen emottages tacksamt.

Redaktion: Urban Lavén
Bäckvägen 49
688 00 Storfors

Göran Sohlberg
Liljedahl 1308
660 40 Segmon

KARLSTAD MODELLJÄRNVÄGSKLUBB

Rallaregatan 6
665 00 KIL
Postgiro 96 97 08-7

Styrelse:

Ordförande Dan Carlsson
0554-12009
Kassör Göran Baeckström
08-7719601
Resechef Göran Sohlberg
0555-91542
Sekreter. Urban Lavén
0550-60666
Ledamot Per Krogh
054-159336
Suppleant Thomas Halvorsson
0532-13985
Suppleant Bengt Prins
054-162234
Suppleant Martin Forsaeus
0533- 14158

Sektionsledning Modelljärnväg:
Jan Olsson
054-830356
Urban Lavén
Dan Carlsson

Sektionsledning Värmlandståg:
Göran Sohlberg
Dan Carlsson
Thomas Halvorsson
Bengt Prins
Martin Forsaeus

1939

Skam så sägandes vet jag inte vad huvudrollsinnehavarinna i filmen 1939 heter i efternamn. Det tog lite tid innan jag kom på förnamnet, som är Helen. Det retliga är att jag både sporde personen i fråga och skrev upp det. Nu är det så att lösbladssystem inte är att rekommendera varför lappen försvann i tvätten eller någon annan stans. På lappen fanns också namnet på hennes motspelare kusinen som finns på bild tillsammans med henne här i tidningen. Dyker lappen upp i framtiden så skall jag redovisa dessa. Eller så får ni läsa på biografaffischerna framåt jul när det är premiär.

Till det här numret har bilderna rasterats och det har vi att tacka Mats Olsson, som jobbar på repron på NWT, för. Provtryckningen av bilderna blev en angenäm överraskning. Tidningen är ju fotokopierad och kvaliteten kan bli lite si och så. Som tur är har vi tillgång till en mycket bra kopieringsapparat så resultatet är mycket gott. Det är bara att jämföra med bilderna i förra numret för att se skillnaden.

INNEHÅLL.

Styrelsen informerar.....sid 3
Vårt Värmlandståg rullar vidare....sid 3
Ett leksaksparadis 1933.....sid 4
1939 - Ett filmäventyr.....sid 5
Lite av varje.....sid 9
M. Heder och tysken.....sid 10
Ritningsbilagan BC 14.....sid 12

Omslagsbilden.

Bilden föreställer filmteamets kamera i TGOJ:s träpersonvagn under filminspelningen av 1939. Inne i vagnen spelas svenska soldaters reaktion in när "tysketåget" passerar utanför fönstret.

Foto. U. Lavén

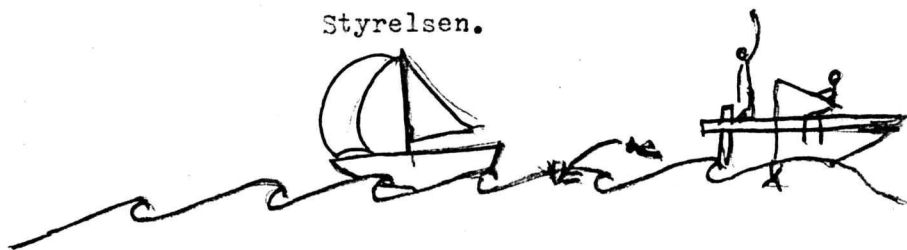
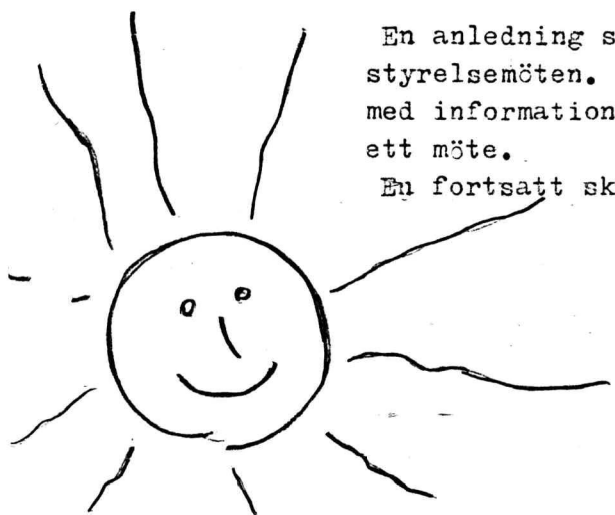
STYRELSEN INFORMERAR

Sol, sommar och bad!

En anledning så god som någon annan att inte ha styrelsemöten. I nästa nummer återkommer vi dock med information då vi i dagarna sätter oss ned för ett möte.

En fortsatt skön sommar önskar vi alla våra medlemmar.

Styrelsen.

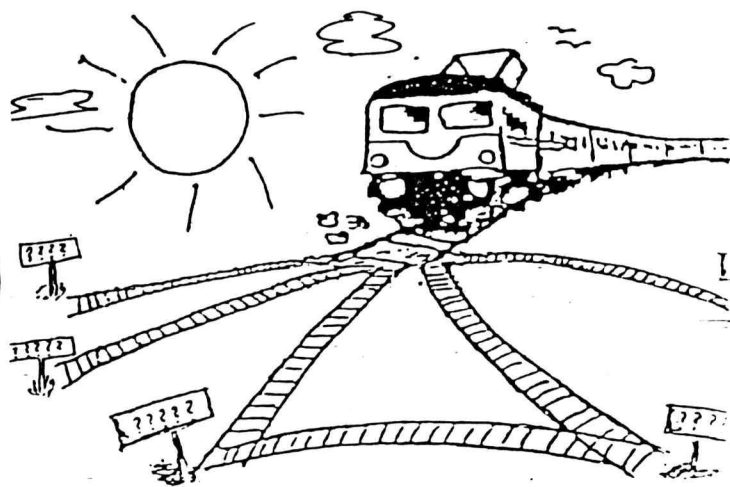
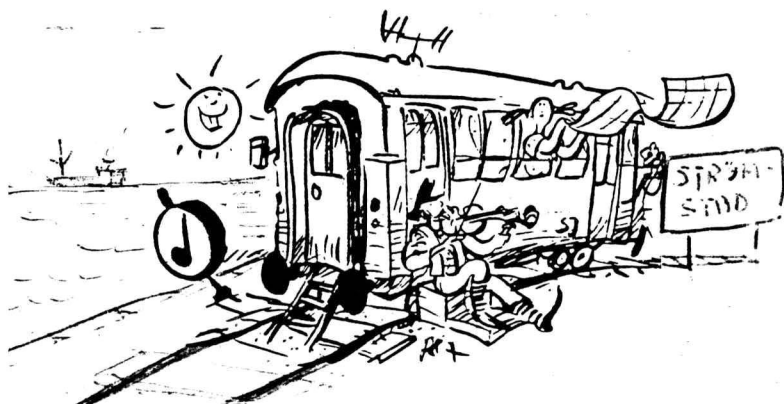
**VÅRT VÄRMLANDSTÅG RULLAR VIDARE!**

Denna rubrik brukar ju som bekant vara på näst sista sidan. Det har inte blivit fel på "sidbrytningsavdelningen" utan den råkade passa bättre här nu eftersom det inte finns så mycket att tillägga till vad som meddelades förra gången. Den stora grejen är i alla fall resan till Strömstad i Augusti som har alla förutsättningar att bli en riktig höjare. Med detta nummer bifogas ett extrablad med inbjudan och information om denna resa till västkusten. Resan går av stapeln den 11 Aug och

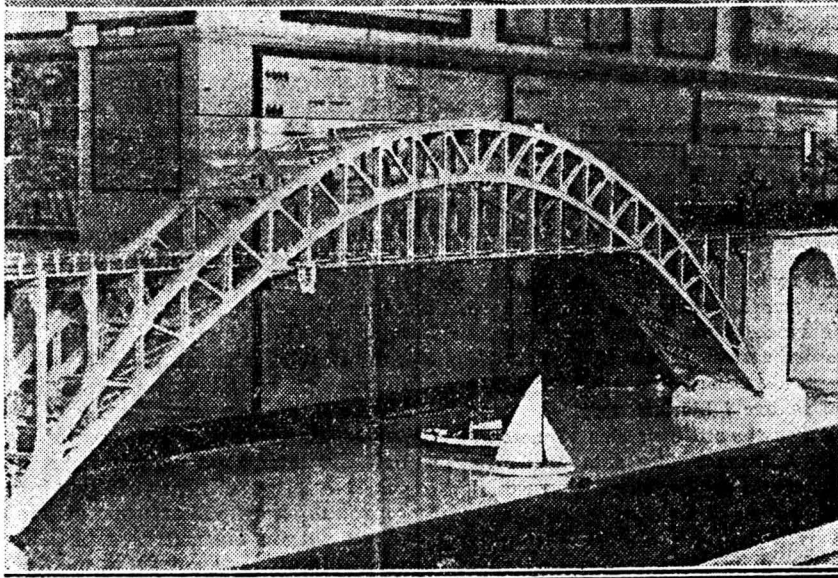
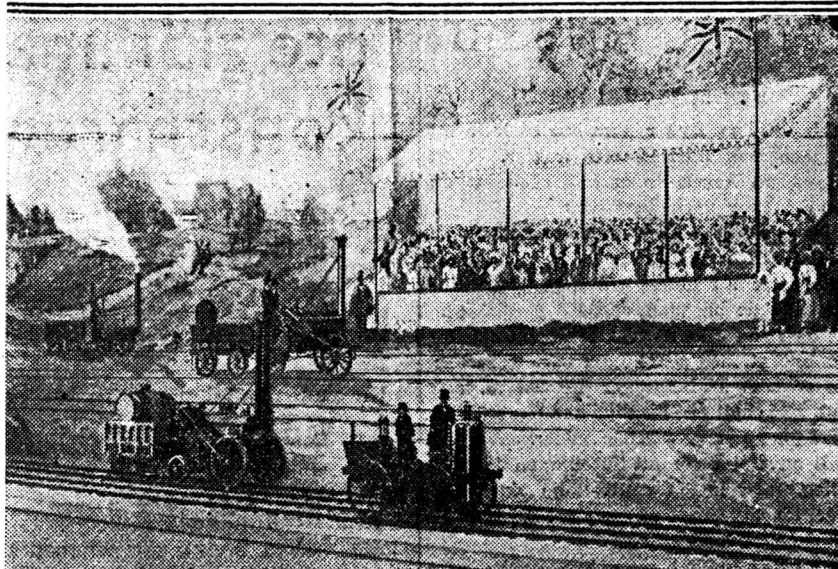
vi kommer åter hem de 13:e.

Denna resa är ett måste för alla som gillar skön samvaro på tåg och bad och båtresor i Skagerrak. Välkomna!

Vad mera är, har vi Fryksdalsbanans dag den 6:e Augusti att se fram emot. Det blir med ånglok Karlstad-Torsby Tur och retur. Sedan har vi kvar Kil hela veckan i Augusti också, även det med ånga. Några preliminära förfrågningar på resor har kommit in och vi får väl se vad det bliver av detta.



Ett leksaksparadis.



Överst modellen av John Ericssons och George Stephensons kappkörning vid Rainhill 1829, därunder detalj av Årstabromodellen med ett väntande tåg.

Järnvägsmuseets föreståndare, major Oscar Werner, har till fullo tagit fasta på den gamla satsen att allt som rör sig är roligt och följaktligen publikdragande. Och när därtill kommer att det som rör sig i detta fall är tåg och andra öithörande mekaniska agremanger, så är det uppenbart att Järnvägsmuseet måste vara ett sannskyldigt leksakernas paradis. Vilket för all del inte hindrar att museets förnämliga material äger mycket av värde och intresse även för stora barn, inte minst ur instruktiv synpunkt för sådana som ha att styra och ställa med riktiga tåg.

Nu när museet åter öppnas efter en genomgripande omdaning, i första hand föranledd av lokalutrymmets utökning till i det närmaste det dubbla, presentera sig samlingarna på ett synnerligen åskådligt och lockande sätt. Lekmannen, som inte kan utnyttja alla de tillfällen till studier av järnvägstekniska problem som museet erbjuder, fäster sig väl främst vid de många modellerna som prov på en beundransvärd konstskicklighet. Där finnas alla de sorters vagnar och lok, ända från "Förstlingen" av 1848 och fram till våra dagars elektriska dragare. Varje detalj är

exakt återgiven. I en restaurangvagn stå borden dukade med servis och specialblåsta glas av ett par, tre millimeters höjd, särskilt vävda dukar och mattor o. s. v. Maskinerierna äro i allmänhet gjorda för drift. Så är det de många rörliga modellerna, som givetvis ta priset: färjan "Konung Gustaf V" med vagnar som växlas in från banhallen, elektriska tåget som kommer åkande, tävlingen vid Rainhill i England 1829 mellan John Ericssons lokomotiv "Novelty" och George Stephensons "Rocket", Årstabron med rörligt lyftspann och två tåg som i full överensstämmelse med verkligheten få sin ström från över spåret spända kontakttrådar, för att nämna de viktigaste attraktionerna av detta slag. Alla tillbehör och anordningar av äldre datum äga naturligtvis sitt speciella intresse, vartill kommer ett bildarkiv av imponerande omfång, delvis exponerat i utställningssalarna.

Museet, som nu har sin ingång från Vasagatan 3, hålles öppet alla dagar, utom helgdagar, mellan kl. 1 och 3. Meningen är att samlingarna skola bli tillgängliga även mellan kl. 6 och 8 tisdagar och fredagar.

Dagens Nyheter 26 Mars 1933

ÅNGA PÅ RÄLS?

Denna bild och text hittades i svenska Järnvägsmissionens tidning Väg & Mål. Vi tillåter oss att tvivla. I alla fall på sanningshalten i bildtexten.

Trevlig sommar med en ångbåtsresa på Anten-Gräfsnäs järnväg! Reportage från en sådan resa i nästa nummer, som utkommer i vecka 37.

Foto: Ason



1939 - ETT FILMAVENTYR!

Till Amotfors och Charlottenberg gick färden i juni för inspelning av filmen 1939. För en del av oss var detta något helt nytt. Andra, som till exempel Bengt Prins var detta, kanske inte vardagsmat men dock inte helt ovant. I TV-serien Röd snö spakade han ångloket och vem minns inte hans framträdande i TV-programmet "Musiktåget" som spelades in i Örebro och Nora. Artikeln är signerad av Urban Lavén som även fotograferade.



Det kan vara svårt att tro att denna bild är tagen för bara ett antal veckor sedan, Loket är BJ Y 3 nr 74 och vagnen, en BC, kommer från TGOJ i Grängesberg. Denna vagn höll på att spoliera många scener som skulle spelas in, Då transporten till Charlottenberg klickade,

Under några riktigt varma dagar i slutet av Juni så drog vi med vårt tåg upp till Amotfors och Charlottenberg för att medverka i inspelningen av den svenska storfilm 1931 som skall ha premiär någon gång i jultid.

Söndagen den 18 Juni gick tåget upp på kvällen för övernattnig i Arvika för att dagen efter rulla vidare till Amotfors. Med oss hade vi Du2 349 och Y3 74 med våra egna vagnar och inlånade vagnar från J&A och Grängesberg.

Måndagen i Amotfors, som blev en lugn dag för vår personal, spelade man in scener typiska för en mellansvensk station under kriget. Vår personal som hade en lugn dag kunde följa det intressanta arbetet. Scenerna bestod av hur folk klev

av och på tåget och lastning i godsfinckor av material och hästar. En häst hade man tränat att stegra sig och ramla bakåt för att bryta ett ben. Det var tydligen mycket svårt att få hästen att göra som resigören ville. Det krävdes nämligen inte mindre än 16 tagningar innan man var nöjd. Man tog även närbilder på ångloket. På kvällen växladet tågsättet i ordning för transport upp till Charlottenberg.

Jimmy Mac Gann, från filmteamet, som bröt på engelska var tydligen ansvarig för att tåget var riktigt sammansatt och såg till att allt var klart för inspelning i detsamma, hade ett stort problem. Han var inte nöjd med inredningen i vagnarna som i hans tycke var lite för modern i sina färger. Vi fick förklara för honom att SJ

forts. n. sid.

faktiskt har klätt om sätena någon gång under de 50 år som vagnarna existerat.

- Well, sa han, jag vill ha en vagn med plattformar, och helst i trä.

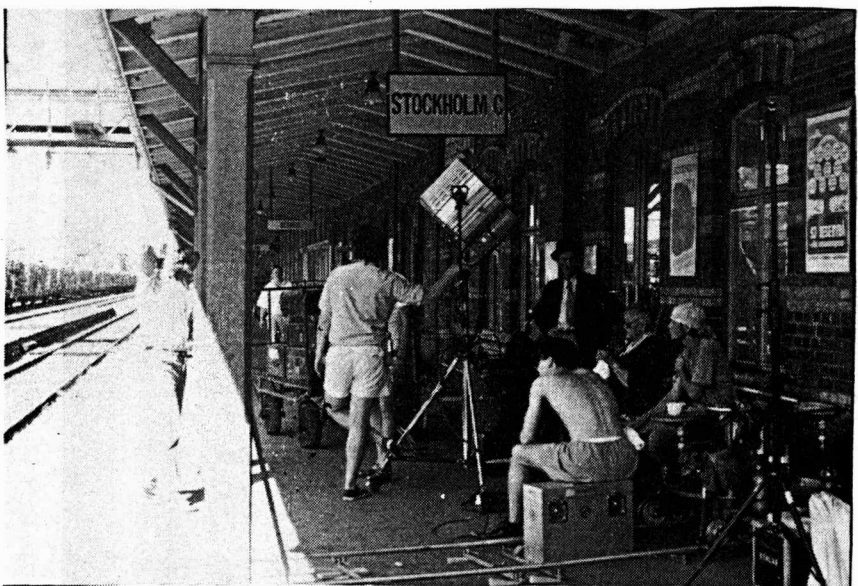
Och eftersom ingen av oss är trollkonstnär så ringde vi till Grängesbergs ångloks-sektion och frågade om de kunde tänkas låna ut en vagn. - Jovisst, sa man, vi skickar den med en gång. En fraktplan gjordes upp och vagnen skulle skickas i ordinarie godståg och skulle vara framme på onsdag morgon kl 07.10. Med det var Jimmy nöjd och arbetet kunde fortsätta

På tisdagen invaderades Charlottenberg station, för dagen omdöpt till Stockholm C, av hundratals statister iklädda tidsriktiga kläder. En underlig känsla att ha passerat tidsvallen infann sig. Inspelningarna denna dag var scener när tåget kom in på stationen och folk klev av och på. Sekvenser när skådespelarna hade repliker med varandra på perrongen spelades också in. Tågankomstscenerna som hade spelats in i huvudsak på förmiddagen fick under eftermiddagen tas om på grund av ändrade ljusförhållanden. Så det var bara för Gunde Persson och eldare Magnus Heder att äntra loket och backa iväg för att åter frusta in på stationen. Gunde gjorde stilfull entré med tåget, med bromsarna till på loket och full regulator, allt för effekten och publiken.

-Jag tror jag smäller av, sa kameramannen, det är inte klokt vad det är underbart med ånglok, det lever ju!

Man upptäckte från sminkörens och rekvisitahäll att Magnus Heder inte såg ut att höra hemma på 40-talet, varför han släpades i väg till 1939:s egen frisör där han förärades med kort nacke och riktig lugg. Läckert!

Att Charlottenberg denna dag var omskyttat till Stockholm C satte fart på många resenärer i



överst; Huvudrollsinnehavaren till höger och hennes kusin i filmen repeterar inför en tagning, Mitten; Charlottenberg som Stockholm C för en dag,

Nedan; Redo för tagning när Huvudrollsinnehavaren skall snubbla ut ur tåget.

forts. n. sid.



Nyss anlänt tåg med hela svenska soldater,....



.....trasiga tyska soldater antrar vagnarna för inspelning,

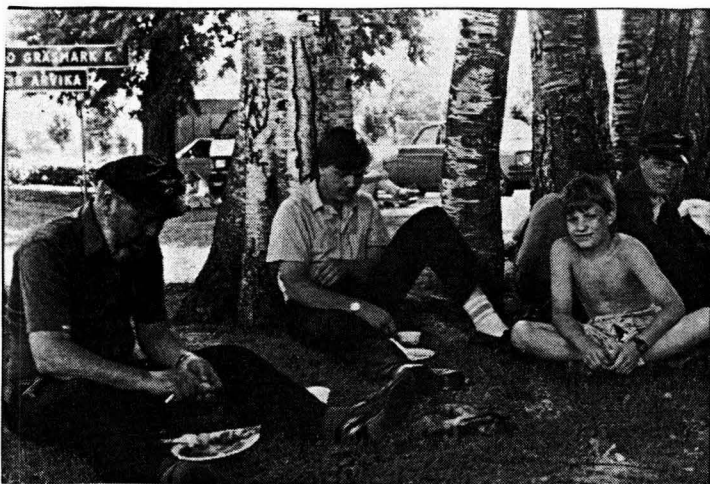


Undertecknads uppgift i filmandet, En radio till filmteamet och en till loken, Det gällde att få iväg tåget i rätt ögonblick när meddelandet "kamera - går", kom, Dagen före var det G. Sohlberg som var "samordnare".

de ordinarie tågen som passerade. En äldre dam blev nästan panikslagen och skulle av med en gång, ända till konduktören lyckades lugna ner henne. Men skönast var nog japanerna som fick rena nojan och mer eller mindre var på väg ut genom fönstret på vagnen och skrek något i stil med; - $\psi\theta\omega\pi\sigma\delta\lambda\phi\#\Psi8\theta$, tåckålm, tåckålm. En man på perrongen fattade galoppen och skrek; - Shinkansen! Och med en förudmjukande min gjorde en nedåtriktande rörelse med ena tummen. Nåväl, även dessa kunde lugnas och de kunde lätt skakade fortsätta resan.

På eftermiddagen dök Bengt Prins, Villy Andersson och Olle Berglund upp för att hjälpa till. Framåt kvällen när alla inspelningar var klara ringde vi till Hallsberg för att höra vart TGOJ-vagnen befann sig. Tanken var att följa upp den så att vi var säkra på att den kom fram i de tåg som lovats. Tur var väl det att vi slog en signal för i Hallsberg hade man inte hört talas om detta och inget vagnsnummer hade vi att ge dem för sökning i datorn. Vi slog i Charlottenbergs dator och hittade en mystisk sak med nummret PV 00013 och dessutom inbokad i rätt tåg med ank. tid 07.10. Det var den efterlyste. På telefonen igen och talade om vad vi funnit. - Ja den finns här, och står kvar här, för vi har inte fått något telegram på att den skall gå. Den kan komma till er tidigast kl. 17.30 i morgon, fick vi till svar. Det svaret var lika med att filmen går miste om vissa scener. Vagnen måste fram snabbare, sa vi. Kl. 02.00, natt mot onsdag lade vi på luren för sista gången den natten, och hade väl inte kommit så mycket längre. Under kvällen hade vi även firat Görans 38-årsdag med buller och bång.

forts. n, sid,



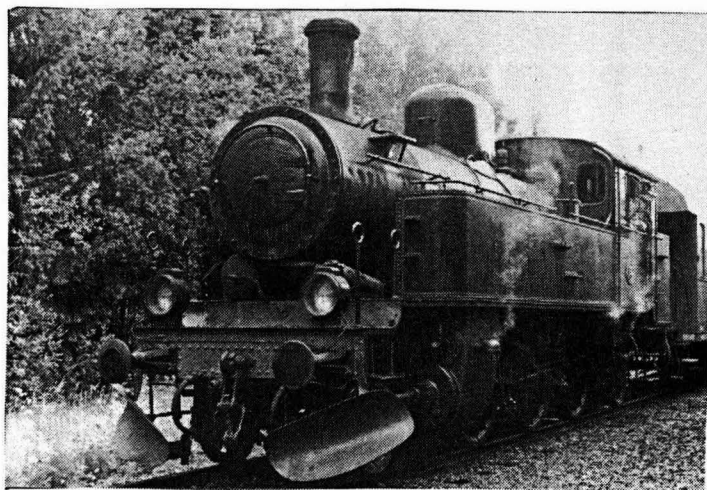
Intet är som väntans tider. Och nog fick man vänta alltid. Här sitter Gunde, Thomas, David och Magnus och äter middag just i väntan på att inspelningarna skall starta igen. Filmbolaget bjöd på middagar och luncher de här dagarna.



Mer väntan! Kent Westerberg, Thomas och Göran väntar på signal för att backa upp tåget i backen mot Amotfors f. a sedan dundra in tillbaka på stationen inför kameran.



Jimmy Mac Gann, i mitten, går igenom nästa scen med några medarbetare. Och att Bengt, till höger, väntar, kan väl inte undgå någon. Just nu är det flyttning av kamera och det tog c:a en timme.



Till och med loket väntar!

På onsdag morgon ringde vi till Hallsbergs trafikledning, lokledning, mm, mm. Till slut efter många om och men kördes vagnen i ett extratåg till Kil och där växlades den in i tåg 55 till Oslo. C:a 30 minuter försenat anlände den 12.15. Det var en mycket skön syn att se ett modernt InterCitytåg komma släpande på en trävagn från svunna tider. Det var ju tur att man kom ihåg att koppla av den i Charlottenberg också. Jimmy, som varit mycket nervös för vagnen och bannat SJ på både engelska och svenska syntes nu genast mycket gladare. Nästan genast inreddes vagnen med gevärs ryggsäckar och skitiga beredskapssoldater. Denna dag spelades filmen in på "mossen". Mossen kallas de stickspår som går en bit ut i skogen mot Amotforshället till. Nu kom både Du:n och Y3:an till användning. Där arrangerades ett möte mellan två tåg. Ett med svenska beredskapssoldater på och ett "tysketåg" med officerare och skadade soldater. Ni

kan kanske tänka er vad som händer när dessa tåg sakta möts på en station. Det var en lustig för att inte säga er obehaglig känsla att gå omkring mellan dessa tyska nazi-officerare. Visserligen svenska statister, men ändå. En av statisterna berättade att när han provade uniformen och såg sig i spegeln så mätte han pyton. Onsdagens filminspelningar avslutades med att man filmade inne i tåget under rörelse och filmade av tåget "in action" på linjen.

Kan nämnas att av en dags filmande blir det c:a 3 minuters färdig film. I snitt räknar man med att man får ut en timmes film av tio filmade timmar. Filmkameran kostade en och en halv miljon kronor.

- Och det är billigt det, sa kameramannen. Jo, Jo, allt är ju relativt.

forts. n. sid.

SILVERÄGG TILL SJ

I mitten av mars var det utdelning av guldägg för bästa reklam i Sverige under föregående år. Det var Sveriges Reklam-förbund som arrangerade jipgot och en av SJ Persontrafiks filmer var nominerad bland de 166 kandidaterna till ett pris. Att bli nominerad var bara det en prestation eftersom det var 1700 alster som lämnats in för bedömning.

SJ:s film, som föresten är den som många sett på biograferna och som talar om att "Vi släpper av folk på vägen" fick andra pris - ett silverägg.

Grattis SJ!

Källa: På Gång.

ANGLOKSREPARATIONS-DAGAR

Notisen härunder var införd i förra numret och blir snart ännu mer aktuell. Vi skall nämligen åka ner till Göteborg och byta ut Y3 74 mot E2 909 som också ägs av BJs. Det finns en hel del att göra på detta ånglok så läs nedan.

Men innan du kommer, ta kontakt med Thomas. Hans tel nr finns på sidan 2.

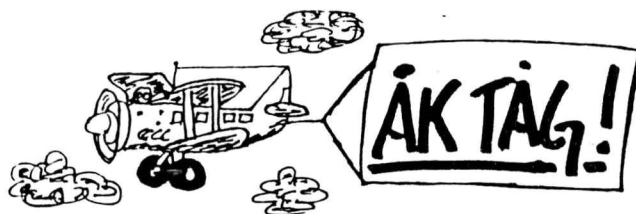
Thomas Halvorsson har lagt fram ett förslag att alla som är sugna på att greja med ångloket träffas på Tisdagar för reparationer. Detta är något som behövs för det är alltid något som behöver göras och förbättras.

Välkomna alla Tisdagar.

1939- fr, föreg, sid,

Filmens längd kommer att ligga runt 2 timmar och 45 min. Och att den skall ses råder ingen tvekan om, då vi kan skymta åtminstone två av klubbens medlemmar på vita duken med lite tur, nämligen Magnus Heder och Gunde Persson. Klubbens medlemmar kanske skulle ta och se den kollektivt och till biopublikens förvåning utstöta vilda vrål om de dyker upp.

Sammanfattningsvis var det hela mycket intressant och framför allt roligt att få se en filminspelning på så nära håll och framför allt få vara delaktig i den.

**BC 4237**

VÄRMLANDSTÅG har köpt BC 14 4237 av SJ då vi ansåg oss behöva en sovvagn till.

Denna vagn levererades 1935 av ASJ i Arlov till Bergslagerernas Järnvägar som BJ Co4 201 och var BJ:s första stålpersonvagn. BC 14 4237 är likadan som BC 14 2864 som vi redan har, sånär som på en del smådetaljer. Vagnen slopades av SJ som trafikvagn 87 06 05. I skrivande stund står vagnen uppställd i Långsele och väntas till Deje i början av Augusti. Då får vi ett stort arbete med att komplettera vagnen med saknade detaljer som försvunnit på de två år vagnen stått uppställd.

Martin Forsaeus.

Den vagn som martin berättar om här ovan, är i detta nummer ritningsbilaga på sista sidan.

Red.

TACK!

Reseavdelningen vill på detta sätt tacka alla som ställde upp, så att filminspelningen i Amotfors och Charlottenberg (1939) blev ett lyckat arrangemang.

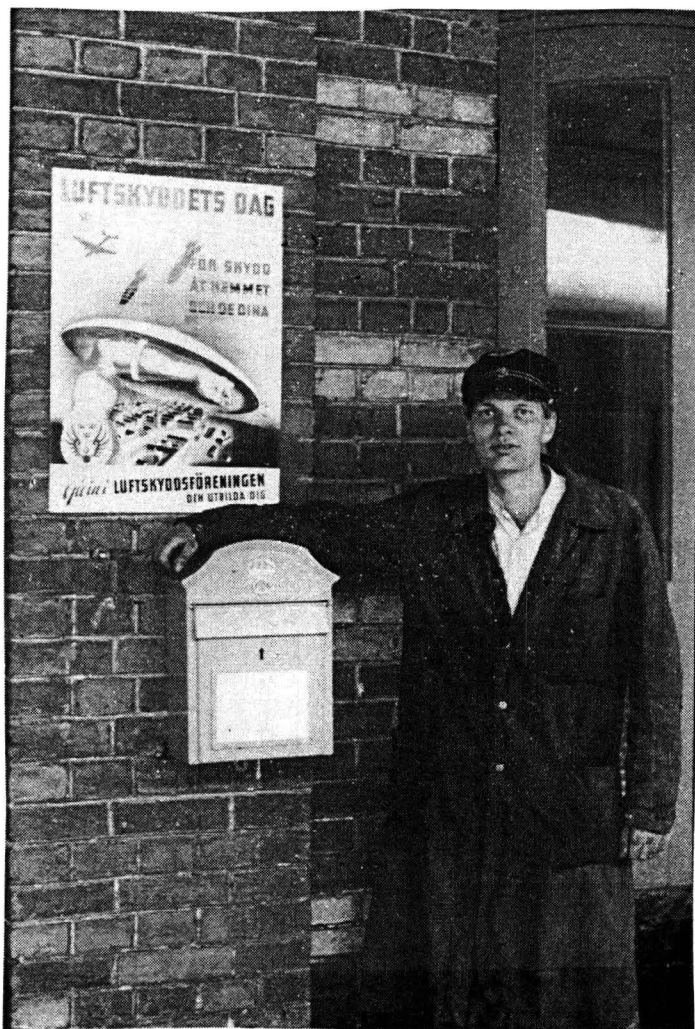
Premiären kommer att ske i Globen i Stockholm i mitten av december detta år.

Reseavdelningen
Göran Sohlberg

M. HEDER OCH TYSKEN



Den lede fi fotgraferad på stationen i Charlottenberg. Det var dessa M. Heder frågade så vänligt på svenska.



- Titta där står några jag kan fråga, tänker M. Heder. Vaddå? 1942!

Dagen började ju så bra för Magnus Heder. Hade han vetat vad som väntade så hade han nog inte klivit upp ur bingen i vagnen. Vi hade hållit på med filminspelningen av 1939 i två dagar nu och allt hade gått smärtfritt så när som på krånglet med TGOJ-vagnen.

Alltihop började egentligen med att en Y1:a rullade på vår restaurangvagn som vi hade uppställd på ett stickspår och det fick som resultat att vår vagn sattes i rörelse och rullade över tågvarmekabeln. En ljusbåge och en rejäl smäll uppstod när 1000 V och massor av amperé frigjordes. En brytare i en transformator föll men det var bara att trycka in den för återställning. Kabeln blev obrukbar och en reserv letades upp och allt var frid och fröjd, trodde vi.

Visserligen durade det lite mystiskt om transformatorn men det var ingen som brydde sig om det.

Magnus stod alldeles i närheten av trafoen när det hände. Vibrationerna och durandet ökade. Ett gulvitt ljus började rinna ut och omgav både Magnus och transformatorn.

- Det är klart att man blev lite betänksam, sa Magnus efteråt. Men det gick ju över så fort.

Det är få personer som har haft den stora upplevelsen att förflyttas i tiden, men det var just det som hände. Transformatorn hade på något sätt förvandlats till en tidsmaskin.

Den dag han anlände till år 1942 var just en sådan dag som vi höll på att spela in: Ett tysketåg anländer till Charlottenberg.

forts. n. sid.



M. Heder ligger risigt till bakom tysketågets vagnar.

- Jag tyckte att det var lite lustigt att *alla* hade klätts ut till statister och att de som var utklädda till tyskar nu snackade tyska, sa Magnus och fortsatte; Jag gick fram till en officer och frågade om han hade sett vart mina kompisar tog vägen. Han tittade på mej och svarade på tyska att han inte förstod. Detta retade mej lite grann. Visserligen skulle han ju vara utklädd och föreställa nazi-officer men att leva sig in i rollen, så till den milda grad, att han inte begriper svenska, var väl att ta i. Jag försökte en gång till, men med samma resultat. Jag sög tag i officeren brevid och upprepade min fråga. När han svarade lika dumt så kunde jag inte hålla mej längre och slängde ur mej de otidligheter och förolämpningar jag kunde på detta germanska stenbrytarspråk. Oj,Oj,Oj, detta var något jag aldrig skulle gjort. Först log man och vinkade med mej bortåt vagnarna till och jag tänkte att äntligen så skall dom visa mej vart mina Värmlandstågskollegor är. Väl bakom en vagn slet den ene fram en pistol och nu var det dags att idiotförklara honom rejält. Helt plötsligt kunde jag massor av dåliga ord på tyska. Jag pressades ner till marken och tysken skrek någonting om att nu fick det vara slut på dumheterna och att man skulle visa herrefolket respekt. Jag lyckades slita mej loss i ett obehagat ögonblick och sprang i riktning mot transformatorn där allt började. Jag höll hela tiden uppsikt bakåt för att se om de kom efter mej och det var väl just i ett sådant ögonblick transformatorn stod i vägen. Det bara tog stopp och och small till. Min första tanke var att nu fick dom mej i alla fall.

När jag vaknade till liv, så var det



M. Heder ligger ännu risigare till. Det han sa skulle han uppenbarligen aldrig sagt.

första jag fick se, mina klubbkompisar stående i en ring runtomkring.

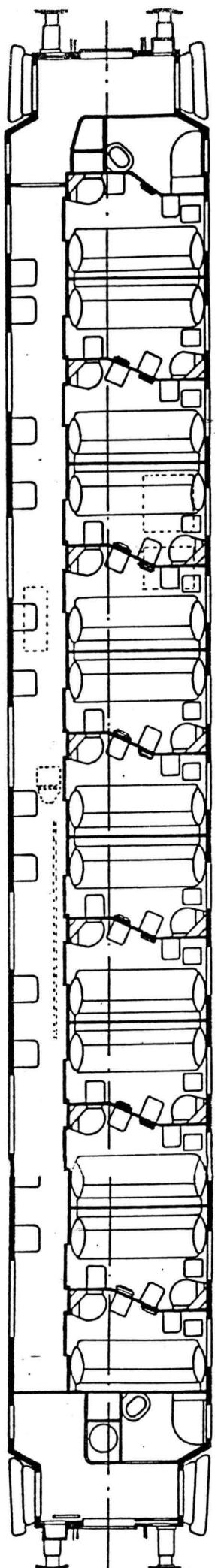
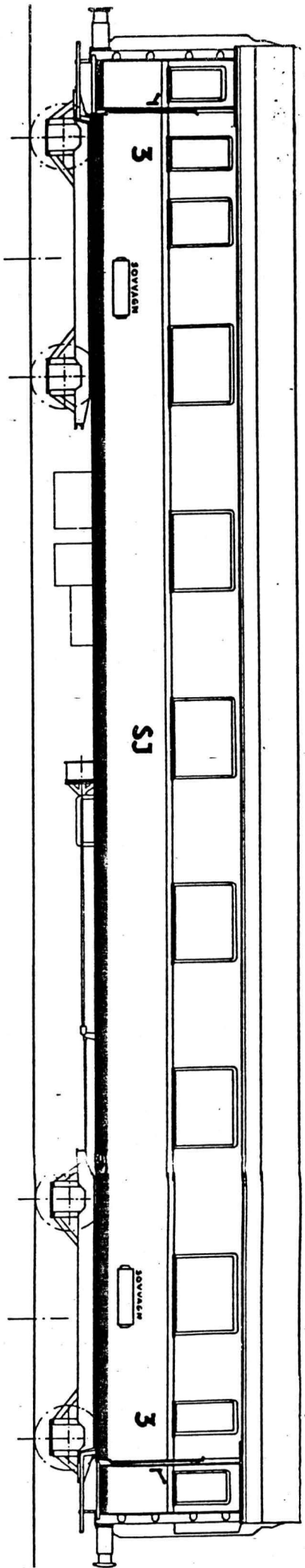
- Klantskalle, var det första jag hörde någon säga. Stå så nära trafon när man kan höra att det är något fel på gång.

Jag reste mej upp på darrande ben och tänkte att den här upplevelsen måste med i TIMMERTÅGET.

Epilog:

Det är lätt att sitta och hitta på sänt här när man aldrig upplevt krig på nära håll. För många var händelser likt denna lika med terror och förintelse. Det är i år 50 år sedan 2:a världskriget startade och vi får av hela vårt hjärta hoppas att det aldrig upprepas och att vi får fortsätta att leva i fred.

Urban.



SOVVAGN LITT Co14

Nuvarande littera WL14. 14 vagnar satta i trafik 1931—1939 varav två av BJ (Bergslagens Järnväg). Alla vagnarna fanns kvar i trafik 1.1.1972 med numren 2861—2867, 3274—3278, 4237 (med littera WL14K) och 4238.

Vagnen har 13 sovkupéer med sammanlagt 39 platser.

Längd över buffertar 23 500 mm, tjänstevikt 48—52 ton och största tillåtna hastighet 130 km/h. Boggier vid leveransen typ Görlitz, numera typ MD.

