



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, febr 2012



Läs om Anders Olssons hytt-projekt

GMJS medlemmar kallas härmed till
klubbens
ÅRSMÖTE
tisdagen den 14 februari 2012 kl 19.00
i sällskapets lokal.
Mötet, som hålls enligt stadgarna,
avslutas med kaffe och dopp.
Välkomna!

Göteborgs Modelljärnvägssällskap


GMJS är en ideell förening som äger och bygger en modelljärnvägsanläggning i skala O, 1:45. Sällskapet bildades 1945.

2011 bestod styrelsen av

Leif Johansson, ordförande
Leif Ohlsson, sekreterare
Lennart Risfelt, kassör
Hans Johansson, redaktör och vice ordförande
Nils Pihlgren, ledamot
Torbjörn Ek, ledamot

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med minst fyra nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 450 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1. Föreningens besöksadress är Volviahallen, (GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30) Bergslagsgatan, Göteborg och brevadressen är GMJS c/o Leif Ohlsson Kung Håkons gata 14 417 28 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med något av nedanstående
Ordföranden 031 - 57 34 49
Sekreterare 031 - 53 78 12
Sekreteraren: leifasta@yahoo.se
Redaktören: hasses@telia.com

Text och foto, där intet annat anges, står redaktören för. 

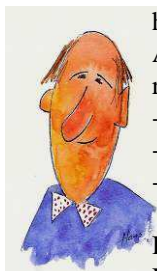
Se även vår hemsida

www.port.se/gmjs

Kal hade varit på kortvarigt besök i Stockholm och kom, gladhågad, åter till Centralstationen i Göteborg. Han gick in utefter perrongen och vände upp efter raden med väntande taxibilar. När han kom till den främsta bilen knackade han på rutan. Chauffören, som satt och läste Aftonbladet, vek ihop tidningen och vevade ner rutan.

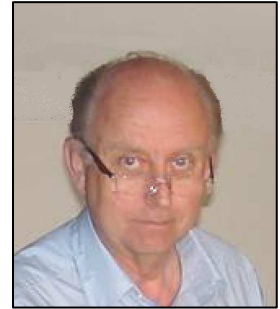
--Är du ledig frågade Kal
--Ja, svarade chauffören
--Gött va sa Kal och vandrade vidare

Hälsningar
Ralph M



å andra sidan

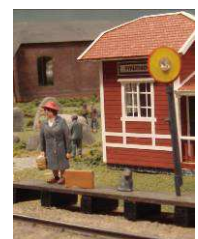
I år är det skottår. Det har det förvisso även varit de senaste två åren också! Denna jul lös dock snön med sin frånvaro till sorg eller glädje, välj själva. Personligen föredrar jag en vit



jul. Det hindrar dock inte från att man tar sig ett glas rött vin till julskinkan och grönkålen. Rött och grönt är ju julens färger och passar väldigt bra ihop. Tja vitt eller rött vin kan kanske kvitta för oss som är färgblinda. Däremot är grönkålen obligatorisk, i alla fall för oss Hallänningar. För den icke invigde ser den ut som stekt gräs. Smaken däremot är inte gräslig(k) utan kan närmast jämföras med hummer, oxfile', löjrom eller motsvarande smakupplevelser. Prova gärna själv. Fröna sås i maj och delikatessen skördas sedan inte förrän i december d.v.s det som ev. finns kvar när rådjuren och kaninerna har tagit sitt.....

Vad annars har hänt så här i juletid? Fick Du julklappen Du önskade eller hade Du smugglat ner den i säcken själv? Har Du fått tid till lite hobbyarbete? Själv har jag faktiskt det bl.a. p.g.a. det usla vädret. Vi har också varit hundvakt över julen och när inte hunden ville gå ut (p.g.a. det eviga regnandet) så har det blivit tid över så att säga. Jag har ett flertal gånger förklarat för henne (en lite lurvig Bichon Havanais, 7 år) att det idag är typiskt hundväder men hon lyssnar inte på det örat. Inte på det andra heller, om jag skall vara ärlig. Kanske dags för en hörapparat? Hon är heller inte särskilt bra på att räkna men hon tycker om matte.....

Hobbyarbetet som nämnts är en lite ombyggnad av Nypåstigens perrong. Tanten som väntat att rälsbussen skall stanna och plocka upp henne kommer snart att bli bönhörd om jag får uttrycka det så.




Årsmötet stundar. Ta tillfället i akt och hedra Din kära klubb med ett besök!

Hjärtligt välkommen

Hans Johansson 

Omslaget

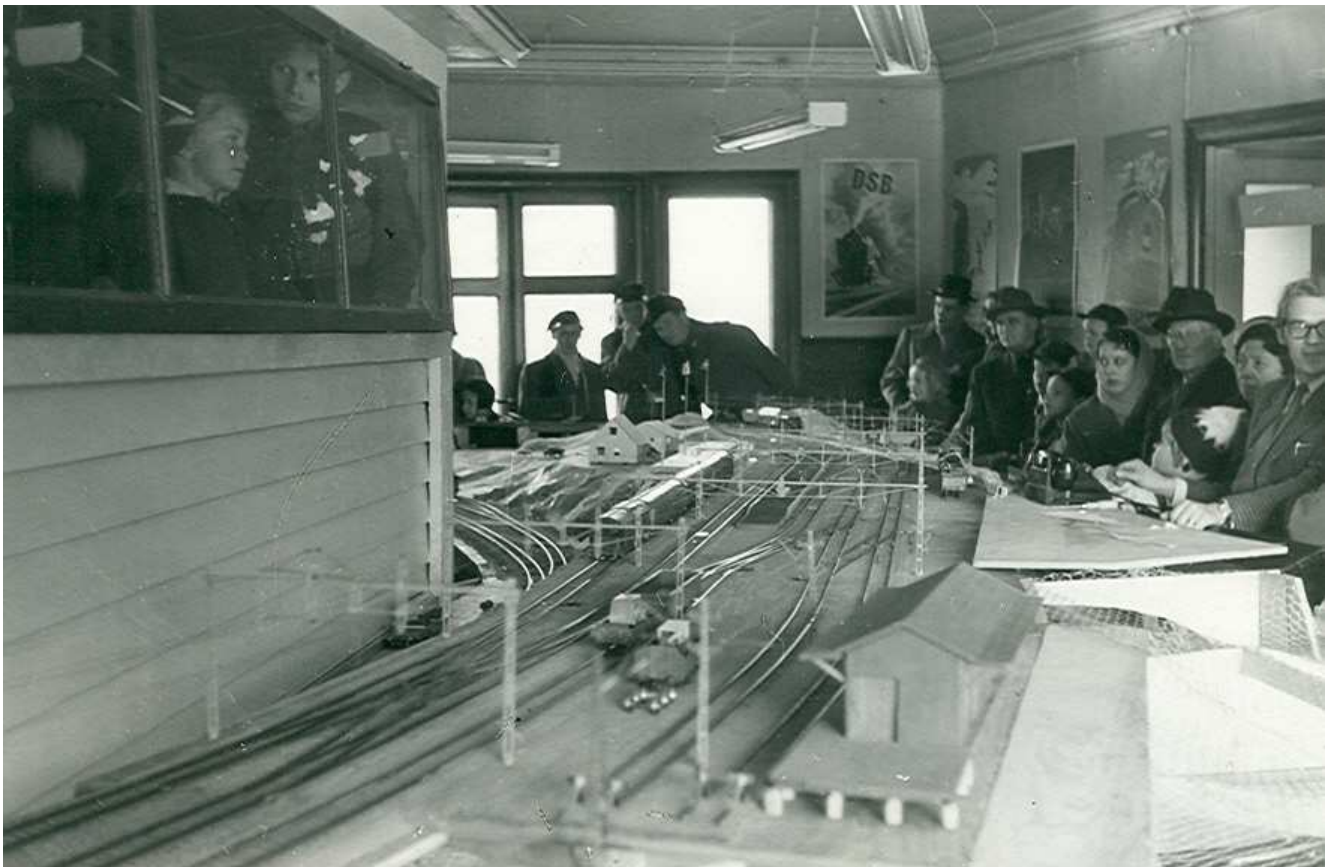
visar vår kära X2 av SJ kallad X2000. Nu när den nya generationen snabbtåg kommer döper man om X2:orna till SJ 2000. De nya Reginorna blir då SJ 3000. Tyvärr har vi inte två stycken utan det Du ser är lok och manövernagn som så fuffigt kopplats isär.

Fotot är gammalt, taget 1998. 

A photograph of a model railway scene. In the foreground, there are several parallel tracks on a light-colored base. In the middle ground, a red building with white windows and a green train are visible. The background shows a hilly landscape with trees and a clear sky.

GMJS medlemmar kallas härmed till klubbens
ÅRSMÖTE
tisdagen den 14 februari 2012 kl 19.00
i sällskapets lokal.
Mötet, som hålls enligt stadgarna,
avslutas med kaffe och dopp.
Välkomna!

Nostalgebilden



En visningssöndag i lokalen i Säröbanans stationshus.. Vi flyttade från Torggatan till Säröbanan 1 jan 1953. Sejouren i stationshuset blev dock kort. Redan 1955 gick flytten till Bergslagsgatan. Bilden troligen tagen detta sista år 1955.

Hyttan i Granbergsdal

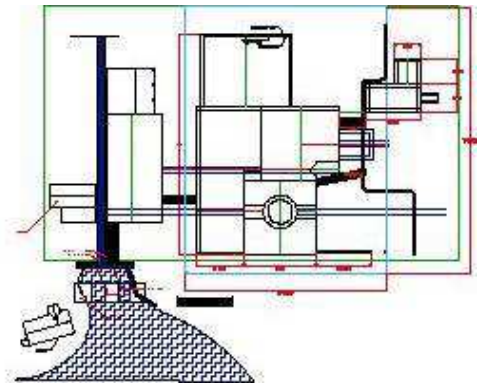
Text och bild
Anders Olsson

Under en semester i slutet av 1980-talet besökte familjen släktingar i Karlskoga. Dessa var mycket engagerade i hembygdsföreningen och eftersom både hustru och jag tycker om att bilda oss följde vi med på olika utflykter. En dag frågade vårt värdfolk om vi var intresserade att se en nedlagd hytta. Eftersom jag hade ett visst gryende intresse för industrihistoria svarade jag raskt ja tack. Vi färdades med bil till en plats ett par mil norr om Karlskoga som heter Granbergsdal. Där mötte oss en häftig syn. Ett byggnadskomplex som var byggt i olika material och med träbroar i olika plan, hundbanor och luckor. Hyttan låg i en brant sluttning alldeles bredvid en uppdämd sjö. Jag blev plötsligt intresserad av hur allt det jag såg hade fungerat.



Uppritning och bilder

Efter att ha samlat in material i form av hembygdsföreningens skrifter, skisser och beskrivningar var det dags att börja uppritning av hyttan. Det visade sig att det vara ganska komplicerat eftersom skalriktigheten i underlaget var något bristfälligt. Jag tog tillfället att åka till Granbergsdal flera gånger för att mäta, fotografera och föra anteckningar. I skiss till höger ses resultatet av ansträngningarna. Eftersom jag var intresserad i hyttans funktion fick jag tillbringa en del tid på biblioteket och göra ytterligare besök i Karlskoga hembygdsförening. I ett följande kapitel ska jag beskriva malmens och kolets väg masugnens hetta fram till det färdiga järnet.



Val av skala mm

Rubriken kan synas vara något märklig men det blev plötsligt flera infallsvinklar som behövde beaktas. Från början hade jag tänkt bygga i H0, eftersom det var det naturliga sedan min ungdoms tågbanan från Fleischman. Jag började läsa allt jag kunde komma över i tågväg. Prenumerationer av AoH och inköp av diverse böcker som Järnvägshobby och Allt om Modelltåg berikade mina kunskaper. Av en tillfällighet kom jag i kontakt med Smalspårsfrämjandet. Jag blev medlem och efter en kort tid bestämde jag mig – Det ska naturligtvis bli en smalspårsjärnväg. Hyttmiljön passar bra för en 600 mm bana med anslutning till en större, normalspårig eller 891 mm, järnväg

Men i skala 1/87 blir spårvidden 6,9 mm!! Det är ju nära Z-skalan. Jag gjorde en del försök att inventera marknaden och fann att den var kapitalkrävande och inte särskilt lämplig för konverteringar till H0. Min kropp (ögon, fingrar mm) passade också dåligt in i dessa små dimensioner.

Efter en del funderingar och beräkningar där jag studerade likheter mellan olika skalor kom jag fram till några speciella iakttagelser. I tabellen nedan har jag jämfört kommersiellt tillgängliga skalor med de mått som "mina" smalspår kunde ha.

Differenser	Färger
0-0,5 mm	Grön
0,5-1,0 mm	Gul
1,0-2,0 mm	Röd
>2,0 mm	Röd



Skala	1:1	1:87 (H0)			1:76 (00)		
		Spårvidd	Exakt	Närmaste kommersiell	Diff	Exakt	Närmaste kommersiell
Mina JV signaturer							
EJ	1435 mm	16,5	16,5	0,00	18,86	16,5	2,36
	1067 mm	12,26	12	0,26	14,04	12	2,04
BCJ	891 mm	10,24	10,5	0,26	11,72	12	1,72
CDLJ	600 mm	6,89	6,5	0,39	7,89	9	1,11

Skala	1:1	1:64 (S)			1:45 (0)		
		Spårvidd	Exakt	Närmaste kommersiell	Diff	Exakt	Närmaste kommersiell
Mina JV signaturer							
EJ	1435 mm	22,42	22,5	0,08	31,8	32	0,20
	1067 mm	16,67	16,5	0,17	23,7	22,5	1,20
BCJ	891 mm	13,92	14,5	0,58	19,8	16,5	3,3
CDLJ	600 mm	9,37	9	0,37	13,3	12	1,30

Av färgkoderna framgår att H0 och S har den bästa överensstämmelsen mellan de olika spårvidderna och som läsaren kanske minns var ju H0 för litet. Kvar fanns alltså skala S. Nu inställde sig naturligtvis alla pessimister med uttryck som: ”S-skala!! Är du inte klok?!! Det finns ingenting färdigt att köpa”, eller ”Du kommer aldrig att bli färdig om du ska göra allt själv”. Nu är det emellertid bara delvis sant. I USA och Nya Zeeland finns en ganska livfull S-verksamhet. Även UK har en del entusiaster. Materialet är dock inte särskilt lik svensk bergslagsmiljö. Hur som helst – Jag gillar utmaningar, så varför inte?

Val av standarder

Nu räckte det förstås inte med att hitta den bästa skalan. Det gällde också att sätta standarder för spår och hjul. Från början hade jag tänkt använda den befintliga standardiserade spårvidden eftersom det blir lättare att bygga lok och vagnar från kommersiellt tillgängliga chassi men som framgår av tabellen nedan var det inte helt lätt. När jag listade spårvidder och samlade mina kunskaper om olika internationella standarder fick jag fram följande tabell.

SKALA S 1:64 Spårviddstandarder							
	Verklig Spårvidd	Exakt	Kommersiellt tillgängliga spårvidder	Avikelser Kommentarer	Beteckning Standard mm	Referenser	Vald spårvidd-standard
Normalspår	1435	22,42	S=22,5	1%	S	NMRA, NEM, S-Scale assn UK	22,5
Smalspår	1067	16,67	H0=16,5	1%	Sm	NEM, NMRA RP 4	16,5
Smalspår	891	13,92	Sn3=14,5	4%	Sn3	NMRA	14,5
Smalspår	600	9,38	H0n3=10,5	11%	Sn2	NMRA	10,5
Smalspår	600	9,38	N=9	4%	Si	NEM	9

Som synes passar S-skalan bra för alla spårvidderna. Om man inte kan acceptera 4% som ett acceptabelt fel kan man förstås definiera en egen standard. Det finns emellertid ytterligare en faktor som skall tas med i bilden. Hur pass skalenliga är standardspåren? Där visar det sig att alla spår utom N-skalan finns i hyfsat rätt storlek.

Med mitt val av tidsperiod bör rälsen ha följande dimensioner:

Original	vikt /m	Lämplig dimension (code)
NS 1435	30-45 Kg/m	Code 70/83 (1,78 – 2,1 mm)
SS 891	17,4-30 Kg/m	Code 55/70 (1,4 -1,7 mm)
SS 600	9,5-12 Kg/m	Code 40 (1,0 mm)

N-skalans spår finns tillgängliga i code 55 som minst. Jag tycker att 40 % är för stor avvikelse mellan skalaraktighet och närmaste N-spår. Jag bestämde då att göra en egen standard för 600 och 891 mm smalspår i skala S och döpte dessa till Sn2s respektive Sn3s. Avsikten är att på sikt göra egen räls (och därmed anpassa hjul) Själva standarden kommer jag att beskriva senare. Vad menas då med på sikt? Tja – jag tänker börja med N-skaleutrustning och Sn3 (NMRA) och när jag blir bättre med lödkolv och annan verktygsutrustning så kan jag växla till finskala.

Hyttan blir till

Under tankeverksamheten med dokumentation och val av skala, både spirade, exploderade och dog olika sätt att planera smalspårtrafiken kring hyttan. Flera olika mer eller mindre realistiska anläggningar skissades upp. Tyvärr kommer ju alltid verkligheten ikapp den som drömmer. Utrymme, tid och pengar är de vanliga problemskaparna för oss modellrallare. Hur som helst, jag bestämde mig för att ta det hela etappvis på följande sätt.

Trafikidé

FAS 1.

Från gruvan i "Trollberget" går en smalspårig järnväg till hyttan som jag här kallar "Dunderhyttan", Järnvägen har koncession att transportera passagerare. Järnvägen har namnet Dunderhyttan Lindhult Järnväg med förkortningen DLJ. Vid Dunderhyttan som har en del annan bebyggelse finns en anslutning till ett stenbrott för svart diabas som finns i Lindhult. Till att börja med kan det spåret sluta i ett tågmagasin men kan senare utvidgas till ett helt stenbrott.

FAS 2.

Vid Dunderhyttans station ansluter en 891-järnväg. Omlastning mellan gods- och malmvagnar samt transport av passagerare Denna järnväg går sedan mot Christinehamn, Bergfors och Carlslund och har förkortningen BCJ.

Bygget

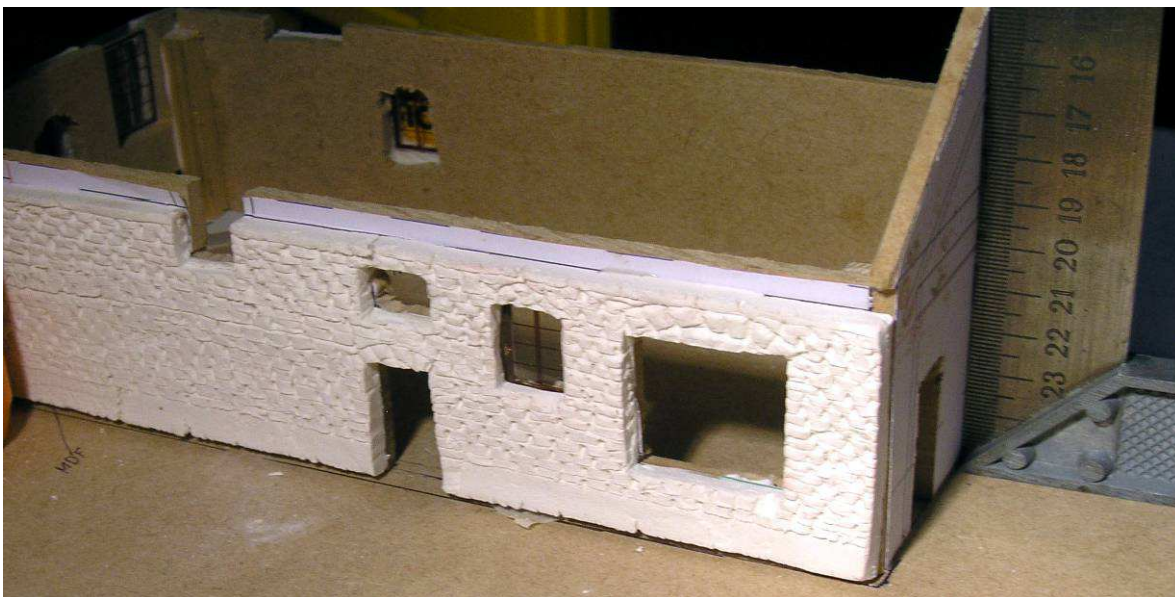
När ett så stort projekt ska byggas krävs det planering, planering och planering. Det visar sig emellertid att det trots all planering dyker upp nya problem som ska lösas. Käre läsare, bli inte förundrad över ologiska hopp och kast mellan metoder och principer. Det bara blir så.

Väggar

Sinnersten

Byggstarten blev själva hyttan. Jag behövde någon metod att göra slaggsten eller "sinnersten" som man sa att det heter. Själva sinnerstenen gjorde jag genom att bre ut ett ca 4 mm tjockt lager av spackel över en modell av väggen där ursparningar var gjorda för fönster och dörrar. När detta nästan hade torkat formade jag stenar och valv mm med en utskrift av ritningen som mall.

Fönster gjordes så att dessa ritades i färg i ett ritprogram i datorn. (Jag har själv använt ett gammalt exemplar av Adobe Illustrator.) Därefter skrevs dessa ut på "overheadfilm". Karmar och spröjsar (i vissa fall) gjordes i 0,5 x 1,5 mm styrén som limmades på filmen. Jag valde att göra väggarna av 4 mm ply eller masonit – jag hade en del av båda. Ovanpå dessa väggar limmades fönster och därefter limmades sinnerstensväggen.



Här visas uppbyggnaden av väggarna. I detta fall ses bokhuset s.a.s från hyttplansidan.

Lockpanel

Flera väggar och gavelspetsar är av typisk stående träplank lagda omlott i s.k.lockpanel. Som jag tidigare har nämnt finns det mycket lite byggmaterial att få tag i när det gäller S-skala så här fick jag komma på något själv. Det bästa jag har hittills är följande:

En form för gipsgjutning gjordes med hjälp av maskeringstape som i lagom antal lager skars ut i smala remsor. Sedan lägger man vanlig hushållsfolie på formen och börjar vid ena sidan och trycker in folien i alla springor och kanter. (Ha inte sönder folien). När detta är gjort, håller man ut någon lämplig gjutmassa. Jag använde vanligt snickarlim. Nackdelen är att den kan ibland fastna i formen med en del förbannelser som följd. Fördelen är att när den tas ut ur formen är den seg, mjuk och formbar. Den färdiga träpanelen målas och skärs i därför lämpliga delar. Fotot nedan visar hur gavelspets på hyttkammaren och stampen vid bokhuset ser ut efter första målning.



Gjutmassa på väg att stelna



Hyttkammare och bokhus. Väggar klara – Vädring och tak återstår



Tegel

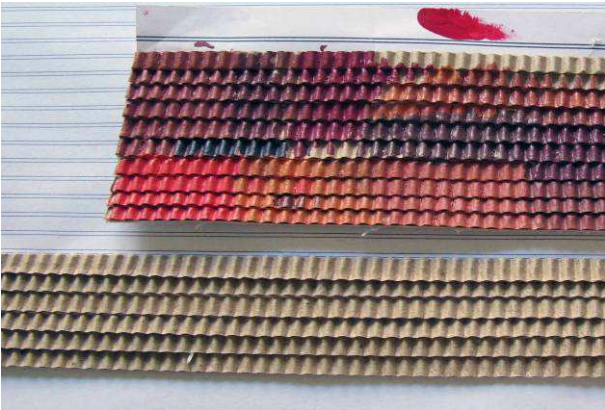
Tegelväggar har varit och är problem för mig. Jag hittade tegelväggar i pressad papp i USA men dom var enfärgade och själva tegelförbandet var inte rätt. Sedan prövade jag med att fotografera slitna tegelväggar och sedan klippa och klistra i Adobe Photoshop. Detta blev inte bra så jag valde att rita tegelväggarna i Adobe Illustrator där jag använde fyra olika tegelstenar och kombinerade dem i olika mönster. Metoden är bra men mycket tidsödande och jag tror att färgerna behöver skärpas.



Jämförelse mellan grov och fin wellpapp

Tak

Nästa steg i bygget var att se sig om efter något som kan användas till tillverkning av tegeltak. Det finns flera metoder beskrivna i hobbylitteraturen. Tyvärr fann jag ingen glädje med någon av dem. Antingen blev det för jobbigt eller också blev resultatet dåligt. Som läsaren märker är jag kanske både lat och slarvig. Lösningen fanns i en utveckling av wellpappmetoden. Det finns i handeln en typ av emballage som är en wellpapp med små dimensioner. Pappen används på följande sätt: Wellpappen skärs i 5 mm breda remsor. Varje remsa bildar en tegelrad. Remsorna limmas på ett papper där ett hjälpmönster är uppritat, kan se ut. För att tegelpannorna skall se ut som att de överlappar varandra limmas en 0,5 tjock och 1 mm bred "list" under den nedre delen av remsan. Fortsätt så rad efter rad tills ett tak är färdigt. Måla taket i lämplig "tegelväggfärg". Vilken färg som är lämplig varierar från fall till fall. Nedan några bilder som visar hur det slutliga resultatet kan se ut.



Taktegel i olika stadier av tillverkning



Tak på Hyttkammaren. Färgerna kan förbättras



Nuvarande utseende (november 2011)

Jag har tagit ett par bilder som illustrerar den nuvarande situationen. De visar hur processen framskrider. Det går dock inte fort. Bilden till vänster visar interiören i hyttan vid masugnskransen med de olika facken för malm från de olika brytningsställena samt för kalksten mm. Trappan går ner till entrénivån.

Anders Olsson

