



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, februari 2013



Blå tåget



Våra gamla vagnar

ÅRSMÖTE

tisdagen den 19 februari 2013 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.

2012 bestod styrelsen av

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

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med minst fyra nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 500 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 Torbjörn Ek
Kobbarnas väg 15
416 64 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med något av nedanstående
Ordföranden 031 - 57 34 49
Sekreterare 031 – 19 37 36
Sekreteraren: torbjorn_ek@hotmail.com
Redaktörn: hasses@telia.com

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

Se även vår hemsida
www.port.se/gmjs



Har Du betalt medlemsavgiften.....

Å andra sidan.....

var det skottår i fjol. Det verkar kanske inte bli det i år om man skall utgå från det som har varit hittills. Snön kom dock tidigt, redan i slutet av november, kylan också. Elmätaren knattrade på som den värsta tryckluftsborr... Jag har inget emot en vit jul. Det hindrar dock inte från att man tar sig ett glas rött vin till julsinkan och grönkålen. Rött och grönt är ju julens färger och passar väldigt bra ihop. Kylan fortsätter – bättre det än regn och rusk. Idag (23 jan) minus 18 grader. Brrrrr.....
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. Jag har länge drömt om att bygga det äldre A-loket, Spinnrocken, från 1860-talet. Lasse Bernström byggde ju ett till TÅG62 men det försvann tyvärr från klubben i och med Lasses bortgång. När vi var i England för några år sedan hittade jag Slater-hjul som passar. Sen' dess har projektet legat vilande men har nu återuppstått. Kanske kan loket vara klart till sommaren. Jag lovar dock inte vilket år....
Några detaljer måste etsas, bl.a. skyltar och drivhjuls-kåporna som skall ha tillverkarens inskription i mässing.



Apropå ingenting. Vad tycker Du om trängselkatten? Det är svårt att skatta sig lycklig. Dåligt uppskattad kan man säga. Man kan få både retskatt och restsatt. Varför man skall betala när man kör ut från trängseln övergår mitt förstånd. Där måste de haft lite otur när de tänkte.


Eller är det så att det är felstavat?
Förmodligen menar de trängselkatten!
Då är det helt OK.
De kan gott betala....



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

Hjärtligt välkommen
Hans Johansson 

Omslaget

visar redaktörn's senaste skapelse, vagnvågen i Landeryd. Som alla redaktörer vet så visar foton inte hela sanningen. Gräset på taket är lite överdrivet, men vänta bara..... 

Välkommen till klubbens

ÅRSMÖTE

tisdagen den 19 februari 2013 kl 19.00

i sällskapets lokal.

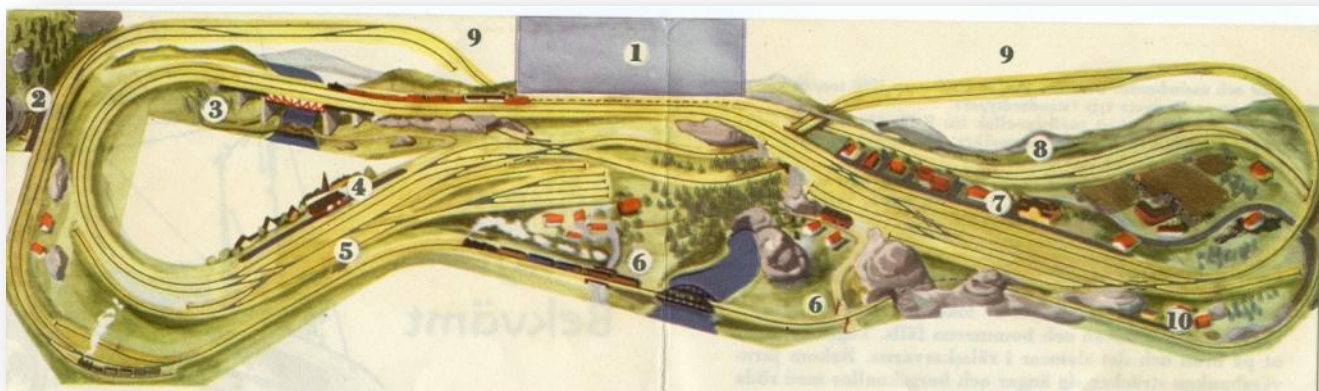
Mötet, som hålls enligt stadgarna,

avslutas med lite frågesport och

sedvanlig förtäring.

Välkomna!

Nostalgibilden



Vår spårplan från tiden runt
TÅG62. Det är en hel del som har
skett sen' dess. Självt noterar jag
följande större ändringar:



Skenköping har bara 2 spår
Alla Landshövdingehusen saknas
Skenköpings lokstation saknas
Benktåkra lokstation saknas
Benktåkra är bara en liten hållplats
Hela Helgeberga saknas
Smalspåret saknas
Hamn och kraftverk saknas
Kontrolltornet fanns nere på golvet
Rustanfors station saknas
Växlingsvallen Harpan fanns dock
Inget dubbelspår i östra kurvan
Det gick att köra från Skenköping till Ålderstigen, ångslingan
Dolda uppställningsspår i.s.f. Rustanfors
Rent och snyggt under anläggningen.....



Röda tåget ett minne blott.

men även grått...



För ett par år sedan, 2010, så stod den första av röda tågets fem vagnar helt nyreviderad på GMJS spår. Den hade bytt skepnad i både färg och form och gav så vagnparken ett helt annat intryck. Dörrpartierna hade fått ny utformning på långsidorna. Även kortsidorna hade förändrats och var nu utformade mer i linje med hur de ser ut på riktiga vagnar, med tillhörande gummivulster. Och sist men inte minst så hade vagnen skiftat färg från rött till blått med blåsvart ovanför midjelinjen. Det blev för oss på GMJS en helt ny upplevelse av vagn vi haft som passagerarunderlag under snart trettio år. Att vi samtidigt passade på att prova ut en ny innerbelysning, små dioder förstås, med därtill blinkande slutljus gjorde ju inte saken sämre. Men hallå där. Detta var ju bara ett första prov för att se om det gick att göra något vettigt med våra gamla vagnar. Och det gjorde det ju med besked. Nu beslöts av styrelsen att även de andra vagnarna skulle få samma grundliga revision som nummer ett. Järnsnikarna också tänkte den revisionsansvarige som förstod att han nu hade fått fyra nya vagnar att genomföra samma procedur med. Det blev till att sätta igång omedelbart. Tanken var att ha klart två vagnar till, tills näst-kommande höst-visning. Det blev många sena nätter under våren med fil, skalpell, lim, spackel, slippapper, plasticard och en förbenad massa tålmod. Så sent som i maj 2011 såg det ut som att tidplanen skulle hålla. Fortfarande under juli och augusti månad låg vi bra till men sen kom bakslagen. Vi fick inte tag på riktiga hjulpar. Det saknades boggiesidor till vagnarna och utlovade leveranser av detta material uteblev av outgrundlig anledning. I oktober, veckan innan visning-arna 2011, hade vi bara två delvis färdiga men dock grund-lackerade vagnkorgar att titta på. Det kändes lite tungt den veckan måste jag nog erkänna. Vi fick sätta upp en helt ny tidplan för projektet som ni nog förstår. 2012 slets det febrilt i verkstaden med revisionen och även en tredje vagnkorg inkluderades i projektet. Under det här året så klarade vi att slutföra hela arbetet inkluderat att få tag på hjul och korrekta boggiesidor vilket inte var så lätt som vi trott från första början. Även utprovning av nya koppel för utvärdering skulle genomföras mellan två av vagnarna. På Bankalaset i Skövde 2012 visades två av vagnarna upp för beskådan om än ej helt färdiga. Under september månad var vagnarna helt körbara och veckan innan visningarna satt även gummivulsterna på plats. Fortfarande kvarstår lite småarbete på vagnarna innan de kan anses vara helt klara. 2012 års höstvisning blev en succé med fyra nya 60-talsvagnar varav en "Bio/Bistro", dragna av ett RC-lok. Därför ett stort tack till alla ni som varit inblandade i att vi blev färdiga i tid. För att inte avslöja allt för mycket ska jag avsluta artikeln med berätta att även den femte och sista vagnen är inne för revision. Vad det blir av den får ni se så småningom men helt klart är att även blått är rött.

Vid pennan *Torbjörn*



Vi har tyvärr inte så många foton på våra bruna vagnar. Här ett par tillsammans med Rapiden, som för övrigt genomgår en ganska stor revision. Vi återkommer till den i senare nummer.

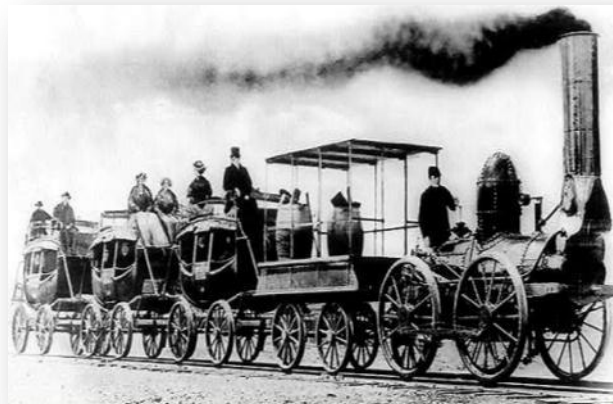



Våra första vagnar

Klubben har genom Lars-Erik Bernströms gedigna byggkonst en mycket sevärd samling av våra första personvagnar. Originalen beställdes i december 1855 hos Lauenstein & Co i Hamburg. Leverans skedde hösten 1856 i god tid till öppnandet av statens första linjer Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund den 1 december 1856. Att man köpte utomlands berodde på att svensk industri inte hade någon erfarenhet av att bygga järnvägsmaterial på 1850-talet. Både i England och Tyskland hade man ju redan byggt vagnar i ett 30-tal år. Dessa första vagnar var efter tidens förhållanden både bekväma och eleganta. Den första leveransen omfattade vagnar för 1:a och 2:a klass. Båda vagnstyperna var klädda med grönlackerad plåt. Förstaklassvagnarna var indelade i 3 kupéer. Sofforna hade resår i rygg och sits och var stoppade med tagel och klädda med plysch. I varje kupé fanns en rovoljelampa. Andraklassvagnarna var indelade i fyra kupéer. Sofforna var stoppade men hade inga resårer. Belysningen bestod även här av rovoljelampor men man snålade in så att en lampa fick lysa för 2 kupéer. Lampan satt nämligen i mellanväggen.

När trafiken började 1856 fanns det inga 3:je klassvagnar. Man använde helt sonika godsvagnar som hjälpligt inretts. 3:je klass vagnar beställdes först 1857 och levererades då blåmålade. Varje vagn var indelad i två avdelningar men utan mellanvägg. Ingång skedde endast genom en dörr på varje långsida. Sofforna var av trä och oklädda och endast 1 rovoljelampa fanns för hela vagnen. Det torde varit ganska skumt. Västra stambanan fick sina 3:jeklassvagnar 1857. De tillverkades av Brown Marshall & Co i Birmingham, England. Södra stambanans vagnar kom dock fortfarande från Lauenstein i Hamburg. De Engelska vagnarna skilde sig dock från de Tyska genom att de hade 5 kupéer men även här saknades mellanväggar.

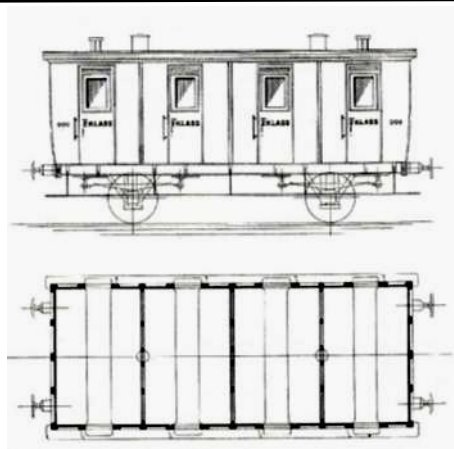
Svenska personvagnar började tillverkas 1862 men efterfrågan var så stor att man måste importera vagnar ända till slutet av 1870-talet. Uppvärmning saknades helt i de första vagnarna. Resenärerna fann sig i detta. De var ju vana vid ouppvärmda hästvagnar. 1865 infördes uppvärmning i alla 1:a klass kupéer i snälltågen. Anordningen bestod av plåt cylindrar som fylldes med upphettad sand som sköts in under sofforna genom en lucka i väggen. Ångvärme infördes första gången 1871 och kom så småningom att omfatta alla typer av personvagnar. I början av 1870-talet bytte man oljelamporna mot stearinljus och 1881 infördes gasbelysning i alla nytillverkade vagnar.



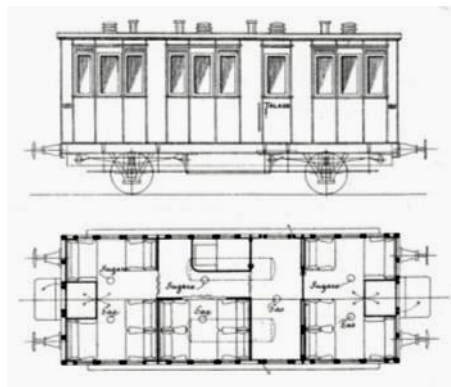
Den första större reformen i personvagnarnas konstruktion infördes 1872. Då genomfördes bredare och längre vagnskorgar. Då tillkom också plattformar och ingång från gaveln. Man fick förbindelse mellan kupéerna och fällbryggor för övergång till nästa vagn. 1:a och 2:a klass vagnar av 1872 års typ utrustades också med toalett. 3:je klass fick hålla sig. Korridor längs ena vagnsidan infördes 1877, då först i Norrlandstågen. 1883 infördes vacuumbroms som då ersatte skrubbromsen. Den kanske största komforthöjningen kom 1877 då den första boggivagnen levererades till Frövi-Ludvika Järnväg. 



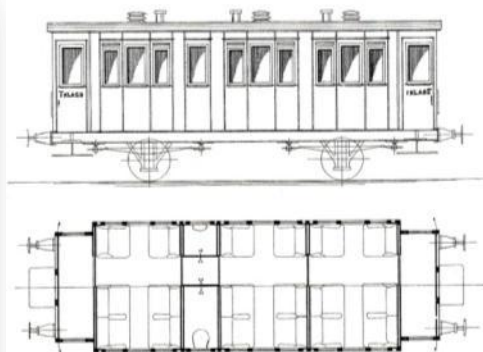
Lauenstein & Co har även tillverkat vagnar till Svenska Hovet. Denna paradkupe' inköptes av Karl XV år 1859. Den används idag med fyrspann och stor paraduniform vid audienser och inkommande statsbesök, då som följevagn till sjuglasvagnen.



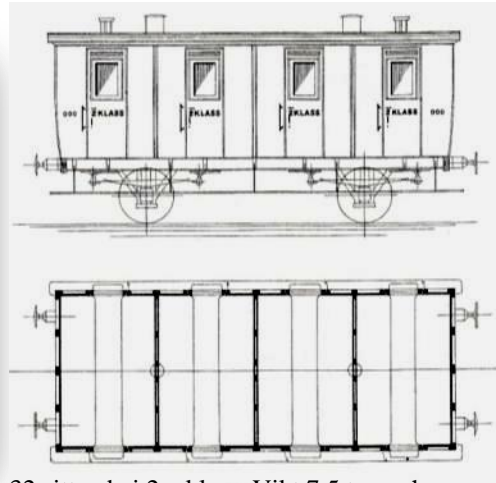
Litt B7 Nr 716 licenstillverkad av Alex. Keiller & Co i Göteborg (senare Götaverken). 9 st levererade, nr 709-717, år 1867. 32 sittande i 2:a klass. Vikt 7.5 ton och axelavstånd 3.66 m.



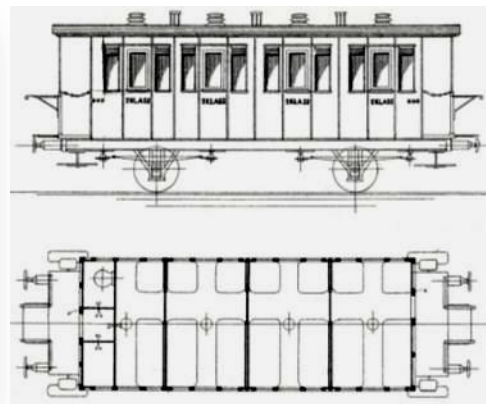
Litt A3 tillverkad av Actien-Gesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahn-Betriebs-Material i Berlin. 34 st levererade år 1874. 14 sittplatser. Vikt 11 ton och axelavstånd 4.11 m. Gasbelysning.



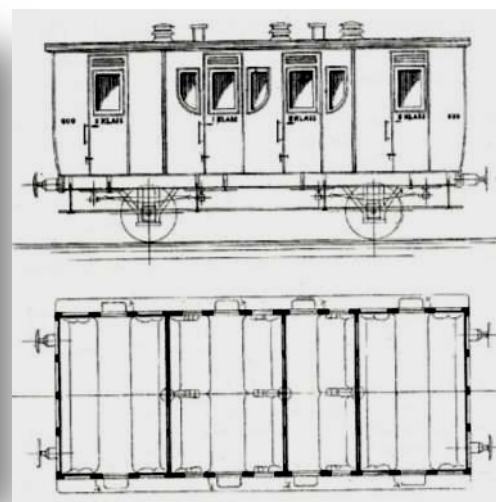
Litt A5 tillverkad av Actien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf i Berlin. 12 st levererade år 1872. 18 sittplatser. Vikt 11 ton och axelavstånd 4.11 m. Gasbelysning.



Litt **B7** tillverkad av Lauenstein i Hamburg . 18 st levererade åren 1856 - 64. 32 sittande i 2:a klass:-Vikt 7.5 ton och axelavstånd 3.66 m.



Litt **B5** nr 743 tillverkad av Actien-Gesellschaft fur Fabrikation von Eisenbahnbedarf i Berlin. 10 st levererade år 1872. 21 sittplatser. Vikt 9.2 ton och axelavstånd 4.11 m. Gasbelysning.



Litt **AB6** tillverkad av Lauenstein'sche Wagen-Fabrik Gesellschaft i Hamburg. 8 sittplatser i 1:a klass och 16 i 2:a. 20 st levererade 1856-66. Vikt 7.8 ton och axelavstånd 3.66 m.

Annorlunda Modularbete




Klubben har fått en förfrågan om att till en elmässa på Svenska Mässan i maj tillverka 6 st kvadratmeterstora moduler med olika industriella företeelser. Modulerna skall användas som demonstrationsobjekt för ett företag med ett knippe olika verksamhetsområden såsom vattenrening, energi, vägbyggnad, broar, oljeutvinning, järnvägsprojekt mm.

Ralph, Anders, Kjell, Torbjörn och undertecknad kommer att jobba med detta fram till april. Arbetet görs mestadels på dagtid och kommer därför inte att inkräkta på torsdagskvällarnas vanliga GMJS-aktiviteter. Till vänster ser vi den modul Ralph jobbat med. Den föreställer ett reningsverk med sina bassänger och en BioGas-anläggning. Här har Ralph verkligen lyxat till det med en rörlig gångbro/slamrotator som gör 4 varv per minut. Allt som rör sig drar nämligen till sig uppmärksamhet, det vet vi.

Till vänster ser vi den modul som redaktör'n arbetar på. Det skall bli en väg och en järnvägssträcka. Här skall också ingå 2 tunnlar och en bro över det vattendrag som rinner genom modulen. Här skall det även vara rörliga aktiviteter så tillvida att vägen skall trafikeras med en buss (Faller) och på järnvägens rundspår skall det gå ett modernt tågset (Fleischmann) i skala HO.

Modulerna byggs med sedvanlig GMJS-teknik d.v.s. plywood med 50 mm foamskiva. Berg byggs med hönsnät, gipsbinda, gips och sedan gräs.

Vi återkommer med ett utförligare reportage när projektet avslutats.

Hans Johansson 



Efterlysning

Efter årets visningar upptäcktes att vår lilla smalspårsstation saknade sina väskor och resenärer. Vi får hoppas att någon frivilligt har flyttat dessa (t.ex. för rälsputs) och att de inte har försvunnit RNIF på någon besökare. Alla tips mottages med tacksamhet. 