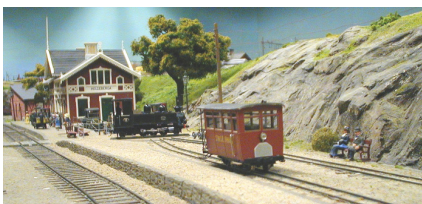




Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 2, april 2010



Smalspåriga motorvagnar



Aeroseum



Årsmötet 2010

Göteborgs Modelljärnvägssällskap

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

2010 består 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 N 57 42 42, Ö 11 58 30) Berslagsgatan, 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 inte annat anges, står redaktören för.



Se även vår hemsida

www.port.se/gmjs



Hört på stan´

Apropå den gångna vintern.....

-Har du hört att SJ har ett tåg som kan gå i 220 km/tim!

-Jag är inte intresserad av något tåg som kan gå i 220. Jag vill ha ett tåg som kan gå i minus 20!

Nytt år nya insatser.....



I år är det riktigt skottår. Vän av ordning håller kanske inte med men då har vederbörande inte vistats utomhus där det vita tornat upp sig i en omfattning och i ett djup som det var länge sedan vi skådade i Göteborg. Själva vitsen är att det har varit vitt sen´ veckan före jul. Själv beslöt jag mig tidigt för att inte klaga på vintern denna gång. Jag ger nämligen inte mycket för den Göttebosska normalvintern med regn, 0-gradigt, blåst och dimma. Nej, tacka vet jag snö, minusgrader, vindstilla och solsken och det har vi verkligen fått uppleva denna vinter. En exemplarisk vinter med mitt mått mätt. Att det sedan har varit en del skottande det får man ta. Det stärker armmuskulerna! Här vill jag passa på att tacka Torbjörn Ek som oförtrutet skuttat runt och skottat rent runt klubblokalen så att alla vi som kommit lite senare på kvällarna, haft rena (i alla bemärkelser) rama promenadvägen rakt in. Tack. Du är en klippa, eller i vart fall ett rejält sparbanksträd.

Den nygamla styrelsen har haft sina första möten och bl.a. beslutat om deltagande med vår portabla modulbana vid två tillfällen denna vår. Först på arbetsaffären (kallad för workshop) i Sjömanskyrkan, Göteborg och senare vid Hobbymässan, som anordnas i april, nere i Aeroseums bergrum ute på gamla F9, Säve. Det är två möjligheter att visa upp oss och våra handbyggda modeller och, om möjligt, intressera nya medlemmar för nollmodell-byggarhobbyn som ger så mycket skaparglädje så att hälften (HO)! borde räcka, eller kanske är det så att O ger dubbel glädje jämfört med HO? Det sägs att storleken inte har någon betydelse men då har man inte upptäckt skala O. Till aprilmötet kan vi också visa upp vår förnyade aktra del av modulbanan som försetts med ytterligare växlar och som nu har fem uppställningsspår mot tidigare tre.

Annars rullar livet vidare som sig bör. Intet nytt när det gäller våra ev. framtida lokalproblem. Vi har, som bekant, just upplevt klubbens pensionsdag (65 år den 8 februari 2010) och sannolikt kan vi bo kvar här på Bergslagsgatan i några år till innan stadens styrande har beslutat om områdets disposition och detaljer. Vi passar på att njuta vårt otium men med oförminskad aktivitetsnivå. Välkommen att delta i gemenskapen på torsdagskvällarna. Tiden rullar på. Snart är det dags att börja planera för höstmörkrets aktiviteter och visningar. Skönt att det bara är två månader kvar innan det blir mörkare igen.....! Tål Du inte att höra sanningen?

Redaktörn´ 

Omslagsbilden visar att det är dags för ogräsrensning på Helgeberga smalspårsbangård. Konstigt, för några veckor sedan var det alldeles rent. Det verkar vara nysatt.....



Årsmötet 2010

Årets möte avlöpte lugnt och trivsamt utan några sensationer. 22 medlemmar hade hörsammat kallelsen. Inga motioner hade inlämnats och styrelsen beviljades ansvarsfrihet och omvaldes i sin helhet. Leif Johansson åtog sig att leda sällskapet ytterligare ett år. Protokoll från mötet medföljer detta nummer. Efter att formalia klarats av bjöds på 65-årsstårta och lite annat sovel. Kvällen avslutades med nostalgisk filmvisning från rallarepoken på Inlandsbanan. En enastående och nästan obegriplig arbetsinsats för oss som tillhör dagens datageneration. Under kvällen delades också utmärkelsen Årets Modell ut. Den gick i år till Torbjörn Ek för det omfattande arbetet att förse malmtåget med mycket autentisk last. Grattis Torbjörn!

Foton: Leif Ohlsson



Leif Pettersson, Svante Runberger och Arne Averdahl i samtal vid kaffebordet



Vår "pensionstårta"



Ordförande Leif Johansson tar första biten av 65-års tårtan

Workshop i Sjömanskyrkan

Lördagen den 27 mars var det åter dags för det återkommande modelltågsarrangemanget i regi av Hobbycenter. Denna gång låg tyngdpunkten på 0-skalan och vi var tillfrågade att delta med ett par moduler och en del modeller. Uppslutningen av besökare var som vanligt god.



Anders Ohlsson, Hans Johansson och Torbjörn Ek poserar vid vår lilla utställning

Hobbymässa på Aerozeum

Helgen den 17–18 april ägde årets hobbymässa rum nere i Aeroseums berghangar. Vi var inbjudna att delta med vår modulbana, som till årets säsong hade försetts med två nya uppställningsspår. Transport och uppmontering skedde på fredagskvällen. Det tog tre man ungefär 3½ timma att få anläggningen klar. Nedmonteringen på söndagskvällen gick på tredjedelen av tiden.

Anläggningen fungerade i stort sett felfritt under hela helgen och den placering vi tilldelats var alldeles förträfflig. Det man möjligen kunde ha önskat sig var något fler besökare och ett större antal medlemmar som kunde hjälpa till.

Det är alltid roligt att komma ut och visa upp våra modeller. Förhoppningsvis har det lockat några nya besökare till våra höstvisningar. Vi tackar de som ställde upp, Per-Olof Wahlström, Leif Johansson, Leif Petersson, Leif Pettersson och undertecknad.



Även vår baningenjör åkte runt och kontrollerade



Per-Olof hjälper till med lastningen



Pettersson och Petersson förevisar. Vi visade även filmen som är inspelad från förarplats på vår "riktiga" anläggning



Besökare i diskussionstagen




Leif Ohlssons rälsbuss Y7 klar för avgång från Helgeberga station. En liten bit smalspår ingår numera även i modulbanan. Här väntar liten rälsbuss från Stafsjö Järnväg med tillhörande släpvagn från Kosta-Lessebo på dagens resenär

Smalspåriga motorvagnar vid GMJS

Foto: Stig Nybergs samling och Hans Johansson

Många järnvägar drogs med ekonomiska problem på 20-talet. Inflationen tog fart efter kriget. Lönerna steg och bl.a. kostnaderna för kol ökade betydligt men framför allt bilismens intåg gjorde att antalet resande och därmed intäkterna, minskade drastiskt. Till ångloksdragna tågsets nackdelar hörde att de krävde minst 3 mans betjäning och att det var krångligt och tidsödande med uppeldning och avställning. Brandbevakningen var också en faktor att räkna med. Den krävde också dyrbar arbetskraft. Man började helt naturligt att se sig om efter rationaliseringar och där motorvagnsdrift var ett sätt att minska kostnaderna rejält. Där kunde en man klara allt från att köra till och sälja biljetter.

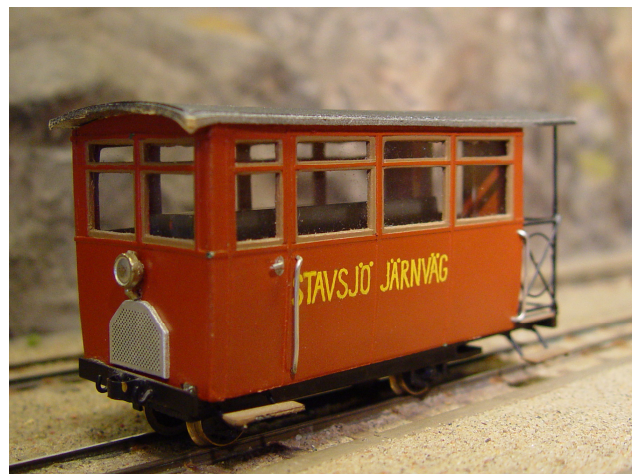
Det fanns järnvägsbolag som tidigt, redan före 20-talet, hade infört motorvagnsdrift. De första motordrivna vagnarna var ombyggda personvagnar och Karlstad-Munkfors järnväg införskaffade redan 1912 en dylik tingest. Året därpå startade DEWA sin tillverkning. Några bolag byggde om landsvägsomnibussar med mer eller mindre lyckat resultat. I vissa fall byggdes också släpvagnar till dessa. Det var först i mitten på 30-talet som de "riktiga" motorvagnarna, de som vi idag kallar rälsbussar, såg dagens ljus. Innan dess, i mitten av 20-talet, hade flera av de små 600-banorna insett motorvagnens fördelar och låtit tillverka, ibland på egen verkstad, små trevliga enmansbetjänta fordon.

Till rälsbussens fader utnämner vi ofta fabrikör Hilding Carlsson i Umeå. Han var dock inte först men väl den man som kunde omsätta idéer till verklighet och till bra pris massproducera och inte minst saluföra sina rälsbussar. Hilding hade börjat med att bygga dressiner och med att bygga om personautomobiler till rälsfordon åt olika järnvägsföretag. De användes ofta som inspektionsvagnar för bolagsdirektörerna men Hilding byggde även om lastautomobiler för t.ex. tidningstransporter på räls. Första motorvagnen byggde han 1932 åt SJ för transport av personal på den norra delen av Inlandsbanan. Vagnen gick mellan Gällivare, Luspebryggan och Porjus. Den var dock normalspårig och om dessa karakteristiska Hildingbussar får jag återkomma en annan gång. Nu skulle det ju handla om våra smalspåriga bussar. Vi börjar med den minsta. 



Stafsjö Järnväg

1924 köpte bolaget en begagnad lastbil av tyskt fabrikat och byggde om på egen verkstad. Motorn var tvåcylindrig och på 35 hkr. Inredningen var med läderklädda långbänkar och det fanns plats för 8 resenärer. Baktill hade faktiskt bussen en öppen plattform, vilket torde vara unikt för rälsbussar. Drivning skedde med kedja och mellanaxel. Hjulen hämtade man från en av bolagets timmervagnar. Vikten var 2.3 ton. Det fanns bara förarplats i framändan varför ekipaget fick vändas på vändskivorna. Bussen littererades aldrig utan bar endast texten STAFSJÖ JÄRNVÄG på sidorna. Rälsbussen användes fram till januari 1933 då persontrafiken upphörde på banan. Bussen stod dock kvar tills nedläggningen och såldes 1940 till en skrotfirma i Norrköping för 40 kronor! Något originalfoto på den lilla trevliga motorvagnen på Nunnebanan har inte gått att finna. Vår fina modell är tillverkad av Ulf Lindahl.



Kosta – Lessebo Järnväg

I februari 1925 beställde KLJ en motorvagn från AB Hässleholms Verkstäder, ett företag som specialiserats sig på att bygga motorvagnar som "riktiga järnvägsfordon" genom att utnyttja bussdetaljer. Beställning avsåg en motorvagn med 20 hkr Fordmotor, för totalt 21 225 kr. Emellertid tycks man strax efteråt blivit lite osäker på dragförmågan med tanke på de ganska kraftiga lutningar som banan hade. Trafikchef Abrahamsson besökte Hässleholms Verkstäder och ändrade ordern till en 40 hkr Willys Knight-motor. Vissa andra smärre ändringar gjordes också i specifikationen. Priset blev nu 29 675 kr. Då ingick tryckluftsbroms och en panna för uppvärmning av kupén via ett vattenburet system.

Vagnen levererades som planerat i oktober samma år och efter vederbörlig inspektion av maskininspektör Ståhle vid Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen godkändes ekipaget för allmän trafik och sattes så in den 7 november 1925. Vagnen fick inventarienummer 10 och det målades också, tillsammans med bansignaturen KLJ, på varje sida. Slutpriset blev något högre, 31 027 kr med frakt.

Som sagt rullade motorvagnen i persontrafik enbart i 6 år. När persontrafiken upphörde 1931 ställdes den av.

1943 byggdes vagnen om. Den kortades på egen verkstad och passagerarutrymmet togs bort. Den rullar nu vidare med styckegods och post och ibland med en tillkopplad finka innehållande matvaror till ortens affär.

1945 utförs nästa ombyggnad. Då skrotas motorvagnen helt men byggs upp igen som motorloket 4 dock utan godsutrymme. Många detaljer kom till användning i det nya mitthyttloket. Axlar och kraftöverföring togs från motorvagnen. En 60 hkr Chevroletmotor sattes in. Hytten byggdes med KLJ 1 som förebild. Arbetet utförs på egen verkstad. Vikten blev 4,9 ton. Motorloket gjorde god nytta under banans 3 sista år.

Vid KLJ:s slutgiltiga nedläggning 1948 såldes loket till Carl Persson & Söner i Ystad. Här slutar spåren efter den fina lilla rödbruna rälsbussen som under 6 år fraktade förhoppningsfulla resenärer genom smålandsskogarna. Under åren hann man avverka nästan 24 000 mil eller 8 000 enkelturer. Motorvagnen hade olika namn i folkmun. Ett var Nykteristen - eftersom den aldrig varit full. Ett annat var Frälsaren, eftersom den inköptes för att sänka driftkostnaderna vid banan och därmed rädda den lilla järnvägen från en hotande konkurs och nedläggning.

Minnets lever nu kvar genom detta bygge i skala O.

Lite tekniska data

Löb 10,7 m, korglängd 8,9 m, bredd 1,9 m, axelavstånd 5,0 m, vikt 6,75 ton

16 sittplatser på längsgående soffor med resårsitsar och stoppade ryggstöd och läderklädsel

40 hkr bensinmotor Willys Knight max hastighet 35 km/h, tryckluftsbroms, elektrisk belysning och vattenvärmeledning i kupén



Foto från Stig Nybergs samling



Jönköping – Gripenbergs Järnväg

Vår nästa motorvagn kommer från vår största 600-mm bana, den mellan Jönköping och Vireda. Året är 1922. JGJ:s styrelse tog kontakt med Tidaholms Bruk för att utröna om det gick att bygga om två personvagnar till motorvagnar. Tidaholm var då ett framstående företag i fordonsbranschen med inriktning på hästvagnar och motordrivna fordon. Deras specialitet var lastfordon, brandbilar och bussar. På motorsidan var man världsberömd i hela Sverige. Redan 1902 hade man tillverkat ett par bilar med gott resultat. Kontakten resulterade i en order där Tidaholm skulle modifiera underredena och installera motorer och drivsystem medan JGJ på egen verkstad skulle bygga om karosserna. Beställningen gjordes i april 1923.

Två personvagnar, nr 3 och 9, monterades ner. Underredena och boggierna sändes till Tidaholm där maskineriet tillverkades och monterades. Vagnskorgarna byggdes om på JGJ:s egen verkstad. Motorvagn nr 1 levererades i början av 1924 och 2:an på hösten. De båda vagnarna skiljer sig huvudsakligen genom en något annorlunda fönsterindelning. Kostnaden för de båda vagnarna uppgick till 30 000 kr. Som drivkälla monterades 65 hkr bensinmotorer av eget fabrikat. Största tillåtna hastighet sattes till 30 km/tim, mest beroende på banans skick. Vagnarna gick en bra bit över detta. De var också försedda med manöverpaneler i båda ändar och behövdes därför aldrig vändas.

Inredning bestod av långsgående läderklädda bänkar. Utvändigt var karosserna naturligtvis teak-klädda enligt tidens mode. 65-hästarnas motorn räckte också till att dra en släpvagn och vid högtrafik kopplades ofta en personvagn till. Det hände också att de drog godsvagnar. Motorvagnarna vägde ca 11 ton. De gjorde god tjänst (15-20 mil/dag) på JGJ under 10 års tid, fram till 1935, då JGJ gick i graven. Båda motorvagnarna såldes då till Skånska Ättiksfabriken i Perstorp där de användes som växellok inom fabriksområdet och fick dra tunga bokvedslastade vagnar i över 20 år. Den ena motorvagnen skrotades 1957 medan den andra byggdes om till ett mitthyttslök med ny motor och skrotades först på 70-talet. Ett par motorboggierna finns på ÖSIJ i Mariefred. Där finns det långt gångna planer på att rekonstruera en motorvagn i framtiden. Vi hoppas därför att en av smalspårsnätets trevligaste motorvagnar åter kan få trafikera Sveriges Mecka för tvåfotaentusiaster,

Hans J 

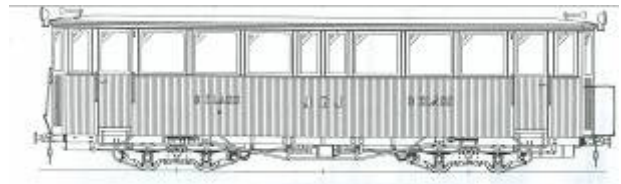


Foto från min modulbana. Höga berg runt Jönköping?...



Foton från Stig Nybergs samling



Bussen på väg under gångbron vid Vista kulle på min modulbana