



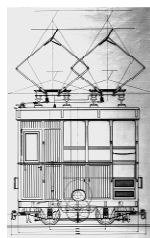
Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

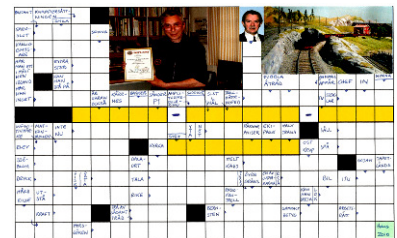
Nr 3, juli 2010



Vår utsände i Dortmund



Smalspårigt elektrolok



Sommarkrysset

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.....

Lägre fart ger renare luft säger dom.
-Varför har de då förbjudit tomgångskörningen.....

O har Odet

Och i morgon är pappa stins.....

Ja, jag erkänner att jag har knyckt textraden från Krister Brandt och boken -Modelltåg 99- eller så borde jag kanske ha skrivit; ”**I går natt var pappa stins**”. Den är så träffande på mig själv då jag kom att tänka på det år, 1956, då jag fick mitt första modelltåg av märket Märklin i julklapp. Satsen hade nummer CE 829/3 och innehöll ett litet växellok liknande SJ litt. Ub med tre stycken personvagnar och skenor. Kartongen var nog så snyggt inpackad i fint julklappspapper men vid öppnandet visade det sig att tåget och skenor inte låg så välpackat som det borde vara i lådan. Transformatorn, en stor blå sak som kallades 280A och vägde 2kg, var gömd bakom byrån i rummet. Varför, tänker man sig, och när förklaringen kom var den ganska enkel: Pappa, som var väldigt nyfiken på hur en elektrisk järnväg fungerar, hade på kvällen innan helt enkelt plockat upp och satt ihop skenor och tåg för att provköra när undertecknad låg och sov. Efter provkörningen och vid hopplockningen kom han inte ihåg hur det låg från början varvid oredan hade uppstått. Nåväl, men varför var transformatorn bakom byrån då? Jo, den enkla förklaringen var inte att tomten skulle få ryggsrott utan att undertecknad skulle vara nyfiken på ett så stort fyrkantigt paket med den vikten och det skulle naturligtvis ha öppnats först och därmed ha avslöjat det hela alldeles för tidigt.

När vi till slut, jag och pappa, hade monterat ihop det hela fick han förklaringen till varför tågsättet körde så fort vid provningen kvällen innan och att han inte kunde reglera hastigheten. Stiftkontakterna har ju olika färg men i hastigheten tänkte han inte på att det röda stiftet inte får sättas i det gula hålet =16 volt. (Det bruna stiftet satt rätt.) I dagens läge verkar det vara helt annorlunda med all datalogik och ljud och reglersystem, som är nog så intressanta och psykologiska, men jag har en stilla undran! Var det inte lite mer spännande förr då man var yngre och allt inte var så storslaget som dagens hobbyutövning. Den tiden då man fick tänka till och drömma sig in i sin hobby som faktiskt fortfarande innehåller modelltåg i alla dess former.

Tänk nu på att det är semestertider och ta det lugnt, sola, bada och slappa så hoppas jag att vi kan ses efter sommaren med allt vad hösten innebär av aktiviteter som rengöring av klubbansläggningen samt reparation och justering av lok och vagnar och inte minst visningarna.

Lev väl och på återseende

Leif Johansson

Omslagsbilden visar vår vägövergång till industrierna vid Skenköpings station. Bommarna är ännu inte elektrifierade men arbete pågår.



Sommarstugan

Nils "Isse" Kjellberg har överlämnat en modell av sin sommarstuga till klubben. Modellen var något skamfilad och vi åtog oss då att reparera den och placera ut den på lämpligt ställe på anläggningen. Så har nu skett och stugan kan betittas intill järnvägen strax väster om Benktåkra. Är det inte självaste husfar som sitter på altanen?



Öfver golvet.....

Alla har kanske inte noterat det men äntligen har vårt eminenta stationshus Helgeberga fått sina två tomma "fönster" textsatta som sig bör. Här är det dock realism som gäller och det torde vara runt 100 meter till Benktåkra samt knappt metern ner till golvet.....



MRW på besök

Torsdagen den 20 maj hade vi en körkväll med inbjudna gäster från Modellrallare i West, MRW. Ett tiotal HO-rallare hade hörsammat kallelsen. Körledare var vår ordförande Leif Johansson med hjälp av Hans Lindgren. Olika MRW-rallare var utplacerade på våra olika stationer och skötte då trafiken med visst stöd av GMJS-are. Arrangemanget var uppskattat och manar till uppföljare. I sessionen ingick naturligtvis sedvanligt kaffe med doppa.



Gemensamt beundrande av Jangös formsprutade T21



På Skenköpings station huserade Peter Falk, Leif Ohlsson Stig Johansson



Hans Larsson och Mikael Johannisson i färd med att vända en Sb-maskin på Helgeberga station

Vittskövle Gård

Banan, med 600 mm spårvidd, gick mellan Vittskövle station på Gärdsbanan (sedermera CHJ) och Vittskövle Gård. Tidigare hade godset transporterats med häst och vagn till och från Vittskövle station. För att mera praktiskt kunna transportera godsets, i huvudsak betor, potatis och spannmål, anlades den smalspåriga järnvägen 1909. Även ett sågverk anlades vid stationen vid seklets början. Järnvägen förlängdes senare till Segesholm och även till Vittskövle slott.

Man uppdrog åt ASEA att installera den elektriska driften och under tiden hade man ett lånat ånglok. När banan elektrifierats infördes även elström på godset från ett anlagt ångkraftverk. Banans kontaktledning stod för eldistributionen. Eldriften var av trefas-typ, två faser i var sin kontaktledning och en fas i rälsen. Hästar med järnskodda hovar fick ordentliga stötar om de vidrörde rälsen. Gårdens hästar lärde sig emellertid snart att undvika detta. Då vägtransporterna ökade vid 40-talets slut blev banan snart överflödig. Dessutom var den komplicerade strömförsörjningen ganska nedsliten och 1950 lades banan ner. Redan året därpå revs stora delar av banan upp.

Några tekniska uppgifter

Tillverkningsnr	31
Leveransår	1910
Loket hade en trefas motor om	50 hkr
Kontaktledningsspänning	2 500 V
Dragkraft	0,5 Mp
Totalvikt	5 060 kg
Hjulbas	1 600 mm
Totallängd	3 820 mm
Motorn drev de båda hjulparen via en cylindrisk växel (1:52) och kedjeväxlar till hjulaxlarna.	

Källa: SJK TÅG 8/1972

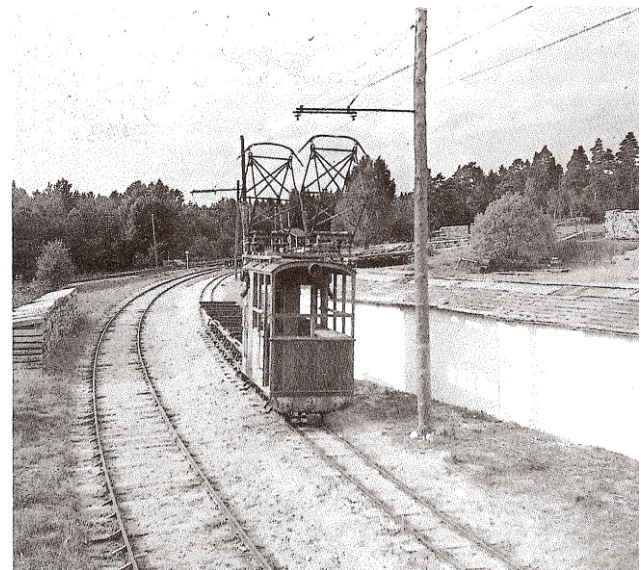


Slottet till höger och gården till vänster

Vittskövle är ett slott som ligger i Kristianstads kommun söder om Åhus vid Hanöbukten. Byggnaden en av de bäst bevarade renässansborgarna i Sverige och det är Skånes största borgbyggnad med över 100 rum. Slottet är idag privatbostad och i släkten Stjernswards ägo.



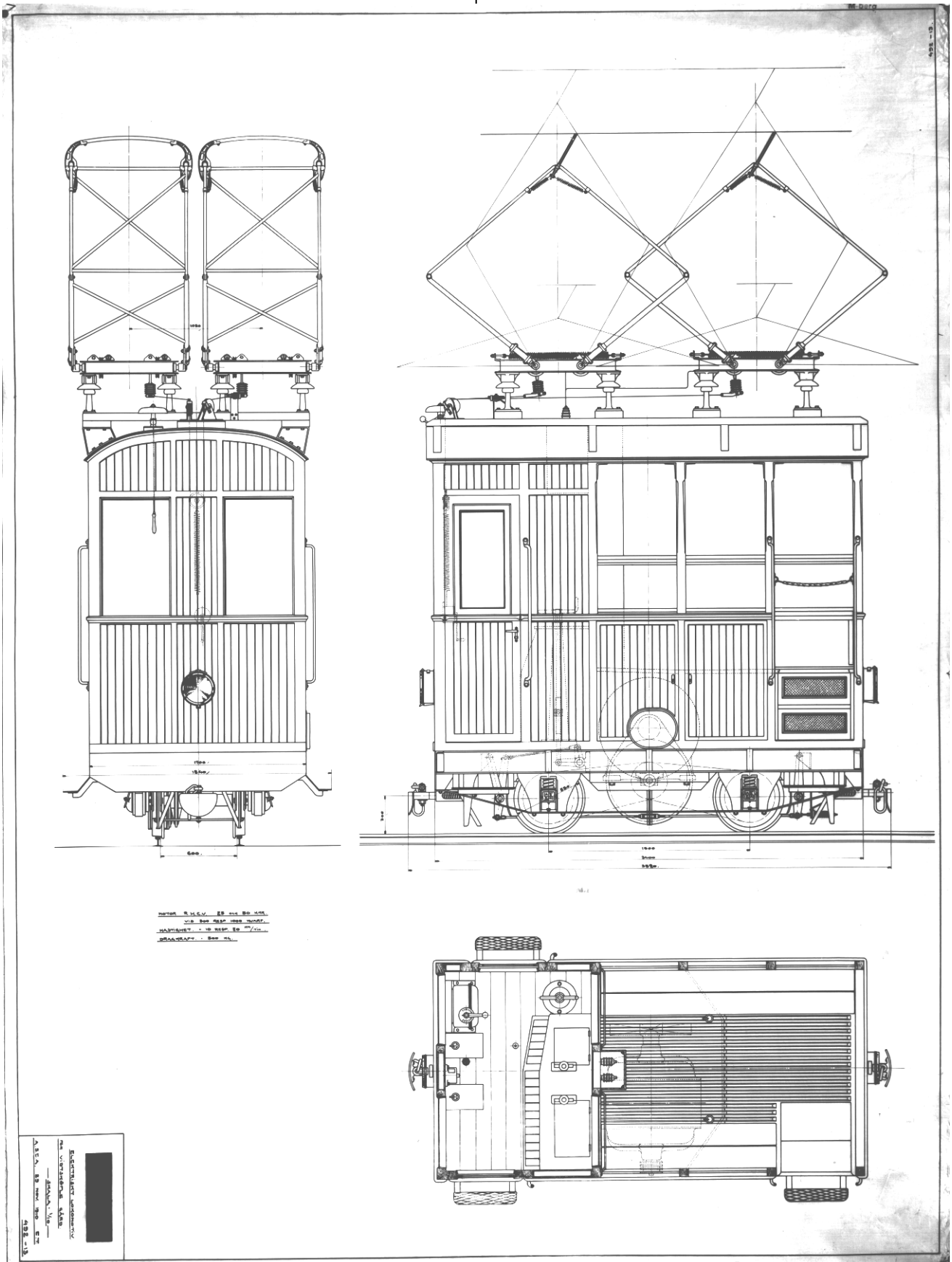
Vittskövle slott



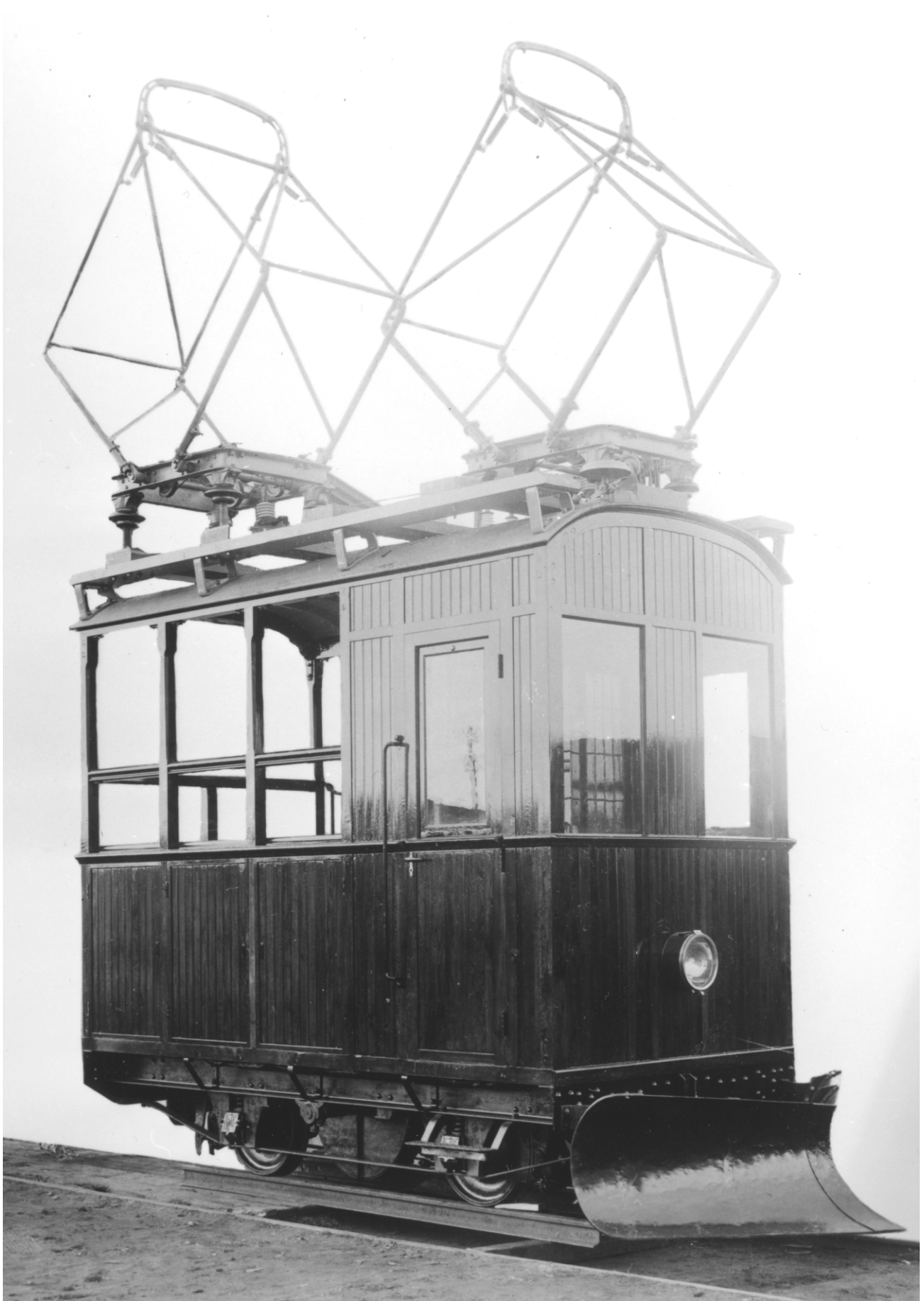
Vittskövle godsbana var unik genom sin 2500 V trefasdrift.
Foto: Erik Lundqvist, Sveriges Järnvägsmuseum

Text: Svante Runberger och Hans Johansson
Ritningar genom Svante Runberger





Ritning i skala 1:45



Torbjörn i Dortmund

Efter en trevlig tågresa på drygt en och en halv timme (från min tillfälliga bostad i Ruhrområdet) genom ett morgondisigt Tyskland befann jag mig stående framför portarna till Westfalenhallen i



Dortmund. Turen att komma dit berodde på en rad lyckliga omständigheter. Jag har dessutom sedan länge velat besöka denna gigantiska hobbymässa för att förstå hur stor den är. Och den är stor! Sju av åtta gigantiska hallar fyllda med det mesta man kan drömma om i hobbyväg när det gäller tåg, båt, flyg och bil, i alla dess skalor och former gör att man känner ett visst mått av otillräcklighet i sitt hobbutövande. Att det går att prestera sådana mängder med professionella upplevelser inom respektive hobbygebit övergår också ens förstånd.

En liten värld.

Årets Intermodellbau mässa i Dortmund var för mig en spännande upplevelse. Mycket intryck och fullt med aktiviteter hela tiden. Jag har nog inte ta del av allt. Samt en del små överraskningar man inte lyckats med att ta reda på i förväg. Fullt med fina modellanläggningar från massor av inhemska klubbar, utvalda av Modellbahnverband in Deutschland, MOBA, och dessutom en hel del från andra länder. Och plötsligt så stod de där, kollegorna från Stockholm MälarModulMöte, MMM, och stora delar av sin bana uppmonterad. Det är en liten värld kan man konstatera. Totalt var där mer än 30 modelljärnvägar på plats varav 12 som för första gången visades i Tyskland.

Vad händer i övrigt?

Som vi fått ta del av tidigare under året fanns det en hel del nyheter i 0-skalan, då främst från firma Lenz. Det är både fina och prisvärda produkter i förhållande till en del av de mer exklusiva små tillverkarnas så klart. Men det tar nog lite tid till innan vi får mer material för att tillfredsställa vårt svenska behov av lok och vagnar i just den här skalan, till ett rimligt pris. Stort på frammarsch är åter TT-skalan vilket säkert gläder mycket folk i våra Europeiska grannländer där Table Top sedan tidigare haft ett större genomslag. Bland våra nordiska kollegor var firma NMJ naturligtvis också representerade med en fin monter på plats. Mycket fint Svenskt och Norskt material till både beskådan och försäljning men tyvärr något för smått för oss på GMJS.



Vy från LGB:s fina visningsanläggning



Mässa priserna var i en del montrar aningen för höga för min plånbok



Förnämlig lokstation med kolgård i skala 1 från firma KISS

Ett noll summespel.

Något man upplever tydligt är att tekniksidan och den digitala utvecklingen med fiffiga sensorer och dekodrar har drivit tåg hobbyn framåt de senaste åren. Fullt förståeligt med tanke på de fantastiska möjligheter den nya tekniken erbjuder. Men hur ökar man möjligheten för O-skalestyrda intressen oavsett om det är analogt eller digitalt? Kan man få fler större aktörer att intressera sig för att utveckla mer O-skalemateriel ökar naturligtvis också intresset för skalan i stort. Heljan började ju med My och nu kommer Lenz med ett större utbud där en del av sortimentet även rullat här hemma i Sverige. Varför inte några Siemens Dispo lok vilka flera tågoperatörer kör med idag även här.

Under tiden får vi väl streta på som vi brukar här hemma. Och det har ju också resulterat i Nordens största och mest intressanta O-anläggning samt en hel del fint rullande material.

Vi får väl se vad framtiden erbjuder i tåg väg för oss O-skaleentusiaster vilka fortfarande känner oss som pionjärer i skalaracet inom modelljärnvägshobbyn. Det är väl bara att tåga på.



En av de O-skalemodeller som var till salu. Bara 100 000 kr!



Dieseldrift i skala 1 med både ljud och rök



Modul a la GMJS. Vi saknar dock bakgrundsfond



Ett enastående hantverksarbete i mässing och koppar.

*Text och foto
Torbjörn Ek*

