



Rälspiken

**Göteborgs
Modelljärnvägssällskap**

Nr 4, okt 2019



Banvakten



Rälsmörj



Dalaträffen



Stig Bergström



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

2019 består styrelsen av



Ralph Milthon
Ordförande



Leif Johansson
vice ordförande



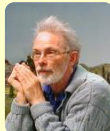
Torbjörn Ek
sekreterare



Lennart Risfelt
kassör



Kjell Persson
ledamot



Nils Pihlgren
ledamot



Hans Johansson
redaktör

Medlemskap erhålles genom att betala in årsavgiften **750 kr** på föreningens plusgirokonto **24 14 19 – 1**.

Under våren 2017 har vi flyttat till Hisingen. Föreningens besöksadress är nu Bror Nilssons Gata 4A på gamla Götaverksområdet. Buss 16 eller färjorna på älven är bra transportmedel. Betalparkering finns direkt utanför lokalen men är dagtid ofta fullbelagd.

Brevadressen är densamma

GMJS c/o Torbjörn Ek

Kobbarnas väg 15

416 64 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med någon av nedanstående

Ordföranden 0708 – 45 35 88

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.gmjs.se

Vi finns även på Facebook

Å andra sidan.....

så är äntligen sommaren slut för denna gång. Man minns ju sommaren 2018, kallad Erlander – för att den var så lång och torr. Årets julimånad står inte alltför långt efter. Då sken ju solen ikapp med semesterfirarna. Sedan rättade det ju till sig i augusti och september. Då föll allt regn som lagrats (var?) under juni och juli. Kanske är det provocerande men sett ur modellbyggarögon så är fint sommarväder förödande. Tacka vet jag hederlig svensk sommar med regn och snålblåst som gör att man inte förleds att besöka våra badstränder eller andra njutningsplatser, eller som någon sagt – i Sverige har vi bara en årstid d.v.s. vinter, men två varianter, en vit och en grön. Men OK, sommar är bättre än höst. Denna dystra årstid borde man få sova bort. Man borde göra som björnen – gå i ide eller följa isens exempel – lägga sig när det börjar bli riktigt kallt och sen inte gå upp förrän till våren.

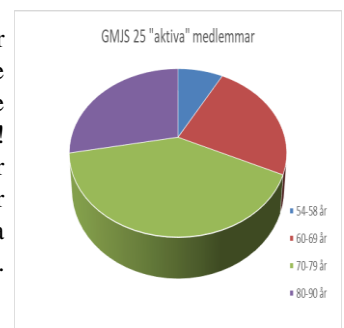
När jag ändå håller på att gnälla så låt min galla flöda ut över begreppet – upp till. Ett begrepp som blir allt vanligare i reklamsammanhang. Upp till 50% rabatt, upp till 100% täckning, upp till XXX. Ett begrepp som inte förpliktigar till nån'ing och som är i paritet med köp 2 – betala för 3 eller 30 kronor styck – 3 för en hundralapp.

En annan företeelse som blivit vanlig är att alla priser slutar på 99. Bananer 9.90, Bensin 14.99 eller en Fiat för endast 199 900 kronor. Enda syftet är att lura oss och få oss att tro det bara kostar 14 kronor och några ören när det i verkligheten kostar 15 kronor. Är vi så lättlurade eller så dumma? Nej, det är vi inte! Det är en nedvärdering av oss konsumenter. Handla på ett annat ställe! Men nu över till något positivt.

Som Du kanske märkt så rusar tiden sta' som aldrig förr. Årets höstvisningar har redan börjat. Vad vore klubben utan visningar! Jo, bl.a. en bra slant fattigare. En slant som bl.a. hjälper till att finansiera vår lokalhyra och våra värmekostnader. De allra flesta av oss upplever väl också visningarna som något positivt och roligt. Tänk att folk betalar för att komma och titta på något som just jag har varit med om att skapa....

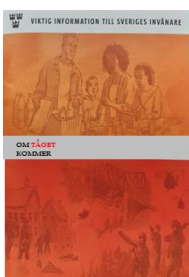
Något allvarigare; vad gör vi för att rekrytera yngre medlemmar? Vidstående diagram visar läget 2020! Inte undra på att vi får pensionärsbidrag. Det är dags att på allvar diskutera en strategi för rekrytering. Kom gärna med förslag.

Red



Omslagsbilden visar banvaktstuga Nr 256 vid Götaslätt söder om Älmhult i Småland. En typisk miljö från förra sekelskiftet. Stugan revs tyvärr redan 1923.

Foto från Järnvägsmuseums samlingar



Med tanke på alla de tågproblem som varit den senaste tiden ryktas det om att Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, MSB, skall ge ut en ny broschyr till alla hushåll;

OM TÅGET KOMMER.....

Av Hans Johansson

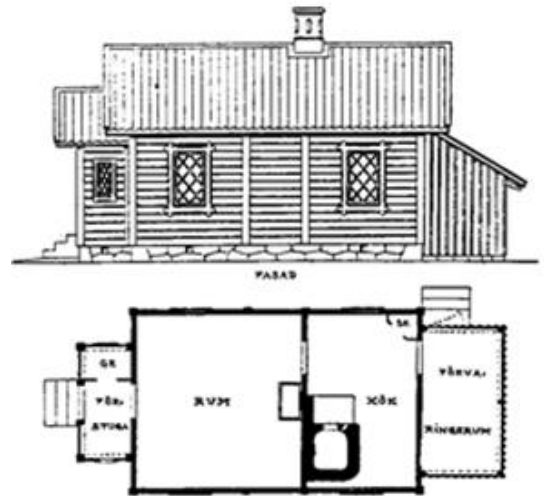
Banvakten

Det har skrivits en hel del om våra rallare genom tiderna. En yrkeskategori som är värd all respekt för sitt arbete och som med slokhatt, stövt, spade, korp, spett och kärra byggde våra stålvägar med ren muskelkraft. En annan viktig yrkeskategori, som det inte skrivits så mycket om, är banvakten. Han var med redan från starten 1856 och fanns fram till början av 1960-talet.

När banorna blev färdiga rekryterades inte sällan f.d. rallare till banvakter. De anställdes av bannmästaren och det är omvittnat att klasskillnaderna var tydliga under årens lopp. Antalet banvakter genom åren är oklart men beräknades under 20-talet uppgå till ca 2500 personer, med andra ord en ganska stor yrkeskategori. Rekryteringen skedde som sagt ofta från banarbetarkåren men även t.ex. indelta knektar anställdes. Indelningsverket avskaffades först 1901. Ordinarie tjänst fick man först efter ett par år och anställdes då på konstitutorial, vilket ansågs vara en mycket betryggande anställningsform då avsked eller uppsägning endast kunde ske efter grovt tjänstefel. Tjänsten som banvakt var eftertraktad.

Banvaktens viktigaste arbetsuppgift var att besiktiga banan och ansvara för tågets säkerhet. Det innebar att rälsbrott och solkurvor skulle observeras, nedfallna träd skulle undanröjas och nedfallna stenblock i t.ex. tunnlar skulle bortskaffas. Det gällde också att mota bort kreatur som kommit in på banområdet samt avhysa personer som saknade gångbiljett. Från järnvägens barndom och ända fram till slutet av 1800-talet skedde arbetet till fots. Banvakten gick vid dagbesiktningen och bar signalflagga, knalldosor, räls hammare, skruvnyckel och rälsspik allt för att kunna avhjälpa mindre fel. Större brister skulle anmälas till bannmästaren.

En timme före första tågets ankomst för dagen skulle banvakten inställa sig för tjänstgöring och ”genast gå över sin bansträcka och därvid noga undersöka om något felaktigt på banan eller hinder för tågs gång därpå förefinnes, och, så vitt i deras förmåga står, detsamma avhjälpa”. En annan viktig arbetsuppgift i början var att ”posta för tåget”. Det innebar, enligt 1858 års tjänstgöringsreglemente, att banvakten ”skulle vara vid sitt postställe då tåg passerar, och skola, om banan är fri, stå givakt vänd mot detsamma med ögonen fästade på tåget och hålla den röda signalflaggan hopprullad till högra sidan såsom i armen gevär” och på detta sätt visa en ”allt väl signal”. Om han när tåget passerade upptäckte något anmärkningsvärt t.ex. varmgång eller förskjutning av lasten skulle han ”skyndsamt gifva stoppsignal”. Han skulle även iaktta om det fanns slutsignal på sista vagnen. Om så inte var fallet var han tvungen att gå över sin sträcka omedelbart igen för att se om någon vagn blivit tappad och stående på spåret. Efter varje ordinarie tåg skulle banan ånyo undersökas, ”så vida tiden till nästa tågs ankomst så medgävo”. Nattetid skulle vakten, så snart tåget passerat vända handsignallyktans vita sken fram emot tåget. Nattåg infördes år 1873, vilket sålunda innebar inspektion och postning även på natten. Postning upphörde i början av 20-talet.



Enkel stuga av 1872 års modell



Bergön Älmhult



Stjärnhav vid Flen



Det var inte många meter mellan spår och hus. Svårt att förstå hur man klarade av att ha småbarn i denna miljö.



Genom att antalet tåg ökade och besiktningarna därmed blev fler blev också arbetsbördan allt tyngre. Det blev allt svårare att hinna med att gå sträckan fram och tillbaka mellan tågen. 1863 var varje banvaktssträcka i genomsnitt 2½ km och vid s.k. söndagssträckor blev längden det dubbla. Det berodde på att för att kunna vara ledig en dag varannan vecka, så gick man samman med banvakten på grannsträckan och tog varandras pass. På 1880-talet började en del banvakter att skaffa sig hjulingar, som sparkades eller stakades fram. Det innebar också att sträcklängderna ökades efter hand som dessa fordon och senare dressinerna blev tillåtna.



Till att börja med skulle också banvakten gå med banpost. Det kunde t.ex. gälla extratåg och större förseningar som från en station skriftligen meddelats och som måste vidarebefordras från vakt till vakt. Meddelandet skulle kvitteras. Bantelefon kom till stationerna och banvaktsstugorna först på 1910-talet.

Uniform

1864 infördes uniformer vid statsbanorna. En uniformerad kår betydde ökad disciplin och hälsningsplikt mot överordnad. Banvakten fick själv bekosta sin uniform men från 1867 utgick beklädnadsersättning med 25 kr per år. Så småningom tilläts blåkläder men uniformsmössan var obligatorisk. Mössmärket tillhandahölls av arbetsgivaren.



Stiligt men kanske inte så lämplig arbetskläder

Underhåll

Banvakten skulle, utöver besiktningen, underhålla spåret. Sommartid bestod underhållet bl.a. av slipersbyte, klotsning, ompikning, lyft och bax av spåret, byte av brustna skarvjärn, lagning av stängsel och grindar, rensning av trummor och diken samt ogräsbekämpning och röjning av buskar och sly. Vid torra fick särskilda inspektioner utföras då ångloken och tjuvbroms ofta orsakade bränder. Vintertid var det naturligtvis snöröjning och kilning av rälsen p.g.a. tjälskjutning som var de vanligaste sysslorna. Snöröjning skedde på 1800-talet med träplog bestående av en ”planka med urtag för räls-hufvudet”. Plankan drogs sedan med handkraft. Vid ymnigt snöfall gällde skottning med skyffel. Växlar skulle borstas rena.



Att justera spåret var inget latmansarbete. Snön på vintern kunde också vara påfrestande

Bostäder, lön och förmåner

Oftast bodde banvakterna i banvaktarstugor utmed linjen men bostäder i stationshus förekom också. De flesta stugorna byggdes i samband med banbygget. Banvakten betraktade, ofta storbelåtet, stugan som ett eget hem. Stugan fick ett nummer och ofta ett namn som anknöt till närmaste ort. Banvaktsstugorna förlades på 2½ - 4 km avstånd från varandra och gärna vid en vägövergång, då kunde banvaktens hustru tjänstgöra som bom/grindvakt. De flesta stugorna vid statsbanorna ritades och tillkom under chefsarkitekt AW Edelsvärds tid. Han verkade mellan 1855-1895 och under denna tid uppfördes mer än 1700 banvaktsstugor. Han utvecklade typritningar och en stuga som uppfördes i stort antal var 1872 års modell. De byggdes i timmer med liggande skift och med s.k. laxknutar. Inte sällan uppfördes uthus så att det gick att hålla en ko och några grisar samt höns. Till stugan hörde också den obligatoriska jordkällaren byggd i kilad gråsten belagd med jordkulle. På 20 och 30-talet byggdes många stugor till med extra rum då familjerna ofta var stora. Under 1800-talet var den allmänna bostadsstandarden låg, så även i banvaktsstugorna. Ingen elektricitet, fotogenlampa var den enda ljuskällan. Uppvärmningen bestod oftast av järnkamin och i köket en murad bakugn med en vacker imkåpa. Först på 30-talet började man montera köksspis och värmeledning till rummen. Indraget vatten och avlopp var mycket sällsynt. Ibland förekom dock en handpump i köket. Wc och badrum var okända begrepp. Torrdass och tvättho i köket var det som gällde. Väg till stugan saknades inte sällan, speciellt i Norrland. Transporter kunde dock göras med dressin från närmsta station. I vissa skogstrakter fick barnen ta skidan till skolan, kanske mil bort.



Vid västra stambanan byggdes av 186 banvaktstugor som beskrivs tillhöra tre olika sorter: dubbla banvaktstugor för två familjer, enkla dito med plats för en familj samt en liten typ för ogifta banvakter på enbart 7 kvm räknat på stugans yttermått! En klar majoritet av stugorna var enkla och de hade gaveln vänd mot banan. Normalt byggdes stugorna av liggande timmer men på vissa ställen förekom tegel. Den äldsta daterade ritning som jag har funnit över en enkel banvaktstuga visar en 6.68 m lång och 3.86 m bred stuga. Ritningen är signerad av SJs chefsarkitekt A W Edelsvärd år 1858.

Det sociala

Banvakter kände stor gemenskap med varann trots att man ofta bodde isolerat ute i skogen. Man hjälptes åt med tunga arbeten såsom slipersbyte, kilning och bax. Man gjorde arbetsbyten och umgicks även privat. Från 1800-talet finns berättelser om särskilda järnvägläkare som gjorde sjukbesök i stugorna och då fick åka hjulingar eller dressin. Lönen var inte mycket att skryta med men man hade ju fri bostad, fri ved (bl.a. kasserade slipers och ibland skog), viss pension och inte minst möjlighet till naturahushållning. 1920 infördes ett nytt avlöningsreglemente varvid naturaförmånerna upphörde och tjänstebostaden uppläts mot hyra. Andra förmåner var hushållsbiljetter, egen och för familjen, som kunde användas för privatresor. Vidare fanns särskilda kyrkbiljetter för banvaktens och familjens besök i kyrkan på sön- och helgdagarna.

Att andan vid järnvägen var en helt annan än idag framgår av följande korrespondens från 1906.

Till Baningenjören, Stockholm

Undertecknad får härmed vördsamt anhålla om att på frisöndagen den 14 dennes få resa till Tomtebodå.

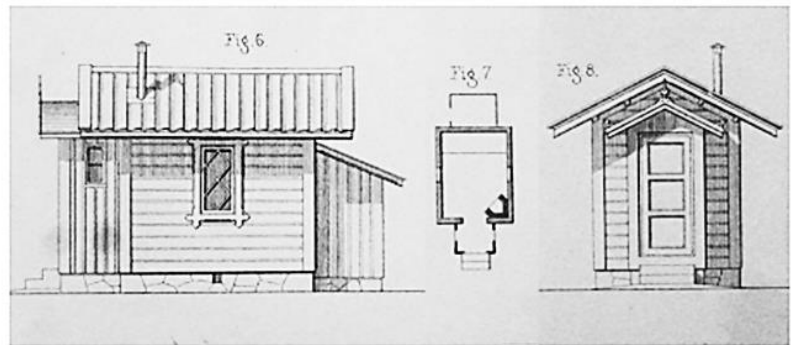
Banvaktstugan 23 den 2 januari 1906

Banvakt n:r 1004

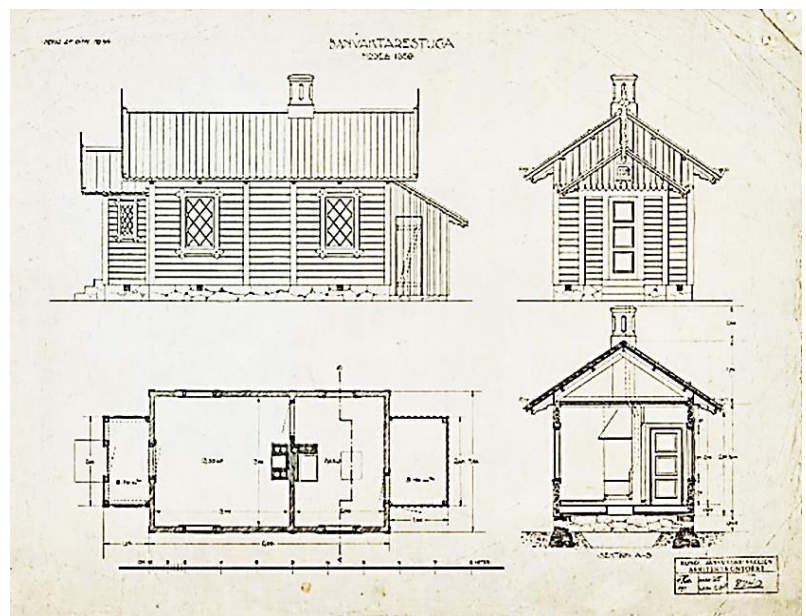
G H Skoglund

Slutet

1962 upphörde begreppet banvakt. En ny organisation infördes och banunderhållet sköttes alltmer av maskiner från distriktsvis organiserade banavdelningar. Redan under 40-talet avskaffades stora delar av banvaktsskären och underhållet centraliserades till större enheter och sträckor. Många banvaktstugor såldes ut medan andra revs. Det är kanske inte bästa boendemiljö 5 m från rälsen där nu X2 susar fram med 200 km/tim.



Banvaktstugan för ogifta banvakter som (åtminstone) användes längs SJs västra stambana var minst sagt spartansk. Ritning från »Teknisk-ekonomisk ekonomisk beskrifning...« från 1868.



Ritning till s.k. enkelstuga avsedd för liten familj

Denna Skoglunds hövliga ansökan resulterade i följande skrivelse från Baningenjören

Bmst, Hn.

Som frisöndagarna äro avsedda till välbehöfvlig vila för personalen efter ansträngande tjänstgöring och icke till företagande af lustresor, bifalles ej ansökan med mindre resans ändamål uppgifves. Meddela Eder personal detta samt att då de önska företaga lustresor får de begära permission.

Cst 9 januari 1906

Bergelmer

GMJS trenne banvaktsstugor



Den större av dessa har nu installerats vid vägövergången strax söder om Helgeberga station och är av Edelsvärds modell 1872. Självklart ingick en jordkällare. Som synes var det självhushållning som gällde. Här fanns både höns, ankor och getter, stundom även en ko eller en gris. Modellen är byggd på 60-talet av Lars Bernström.



En stuga av minsta modellen är byggd av Stig Nyberg 1961 och står för närvarande på smalspårsmodulerna uppe på vår entresol. Denna stuga är mycket välbyggd och har en komplett inredning som är mycket sevärd. Stig var en miniatyrernas mästare och idag, drygt 50 år senare, är hans husbyggen oöverträffade.



Även Redaktör'n har byggt en stuga av den mindre modellen. Den står för närvarande på en av undertecknads bokhyllemoduler.

Källor

SJ:s minnesskrift 1906
Instruktion för Banvakter 1877
Banvaktsminnen, Lindmark 1990
Järnvägsmuseum samlingar



Smalspårsfrämjandets Dalaträff

I fjol blev det inställt men i år blev det av. Jag pratar om hemmabyggarträffen i Gräfsnäs tredje lördagen i juli. Då det varit problem med förra lokalen hade man i år hyrt in sig i Bygdegården i Gräfsnäs. Ett väl så bra alternativ. Antalet utställare var nog något färre än tidigare år. Här är ett bildkollage av vad som presenterades. Titta och njut. Det byggs allt en hel del scratch ute i stugorna.

Från GMJS syntes Leif Johansson, Janne Ekman, Stig Bergström och redaktör'n. Under mötet serverades, som vanligt, Em-Ons förtäffliga thaibuffé.



Stig Bergströms eleganta F-lok Nr 695. Originallet från 1948



En liten trevlig modul i skala O visande Amerikansk guldvaskning.



Redaktören ställde ut sina rälsbussar av både normalspår och smalspår. Ulf Lindahls Stafsjöbuss var också med



Ångaren Herbert i en fin modell skala HO. Trafikerar numera Mjörn. Byggare Stig Johansson Fjärås.



Framtidens melodi, 3D-print. Hans Rydervall visade upp två fina exempel, ett BJ-vattentorn modell ä och ett påhängsgengasaggregat från kriget. Skala HO.

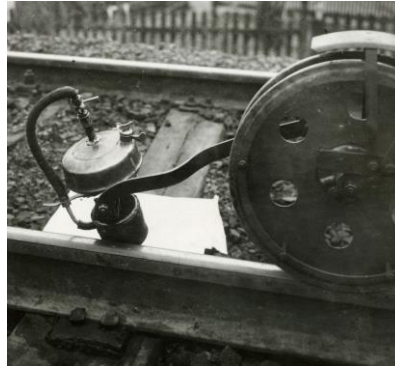


In natura



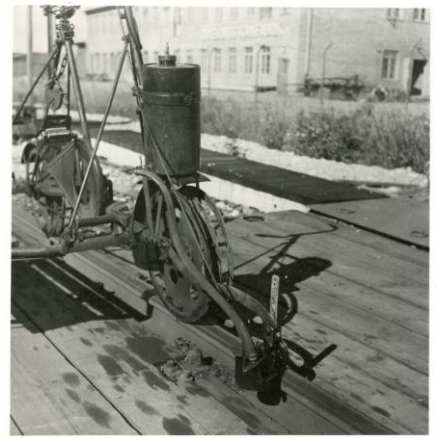
Timmerbogsring. Notera det suveräna vattnet


De´ va´ då de´



Det primära syftet med rälsmörjningen är att minimera slitaget på såväl räler som fordonshjul. I vissa fall kan rälsmörjning även användas för att minska ljud från spårfordon. Smörjmedlet bildar en skyddande film som separerar ytorna, vilket minskar friktionen och hindrar att metallytorna skadar varandra.

Smörjfett appliceras på rälerna med hjälp av rälsmörjapparater. Dessa är numera automatiska, tryckluftdrivna fettsprutor, men på 1940-talet var de ännu manuella oljekannor och ingick i banvaktens göromål. Vidstående bildkavalkad visar uppfinningsrikedomen hos personalen.



Våra smalspårsmoduler har nu funnit sin slutliga plats uppe på entresolplanet. Ralph har monterat nya stöd så de har kunnat flyttas ner från balkarna till en mer tittvänlig nivå. De har också kopplats ihop både mekaniskt och elektriskt så att det nu går att köra hela sträckan. Vårt lilla digitala köraggregat används nu här och premiärturen ägde rum med Stafsjö Järnvägs lilla motorvagn. 





Till minne av Stig "lokputsaren" Bergström.

Söndagen den 25 augusti 2019, avslutade Stig sina fina modellarbeten i skala 0 för gott. Stig var en av våra mest trogna medlemmar med rötter i Skåne. Förutom ett långvarigt medlemskap i Göteborgs Modelljärnvägssällskap var Stig även med i Lunderallarna, vilka även de arbetar i samma skala. Även i 0-smalspårskretsar gjorde han sig synlig med flera detaljrika och genomarbetade modeller vilket glatt många inom hobbyn.

Stig var även med i ett antal andra föreningar, däribland Malmö Modelljärnvägssällskap för att nämna ett exempel. Genom åren byggde han en massa fina svenska ånglok vilka högeligen beundrades av oss i modellrallarkretsar. Även ett flertal ellok, tillkom över tid, då produktionstakten var hög.


Stig hade öga för detaljer och fick alltid till sina skapelser så som de såg ut i verkligheten. Etsningsunderlag skickades till England och efter några månader fanns i regel ett nytt färdigt lok till beskådan. Naturligtvis gjorde han även ett flertal fina vagnar. Begreppet "Järnvägsmodeller" var ett av de ord han använde för att höja statusen på den hobby vi anser vara förnämst.

Under senare år byggde Stig även upp en egen anläggning för att kunna köra sina skapelser. Först i form av ett antal moduler men snart insåg han att det inte var tillräckligt. Hans garage fick ge vika för en egen väl detaljerad bana, vilken skrivande fick förmånen att besöka, för ett antal år sedan.

Flera av oss skalarallare har under åren haft förmånen att stifta bekantskap med en fryntlig och jovialisk man med smittande gott humör. Ett tomrum som kommer att bli svårt att fylla och vilket vi naturligtvis kommer att sakna.

Vi skickar med dessa rader även våra tankar till närmast sörjande och önskar för en gångs skull att tiden verkligen kunde vridas tillbaka.

Sekreteraren GMJS.

Stig var en ovanligt produktiv modellbyggare. Förutom hus, vagnar och landskap är han mest känd för alla sina lok både normalspåriga och för 891 mm. Stig byggde över 20 stycken!! Nedan ett litet urval. En oslagbar prestation. 



Arbetshösten är här

Så är vi då inne på senare delen av vårt tredje år i nya lokalen på Lindholmen. Sommarens arbetstakt har, av naturliga skäl, varit något reducerad men ändå fullt godkänd och nu är det åter fullt ös med många flitiga medarbetare.

Som jag nämnde i förra numret avslutades sommaren den 25 augusti med en familjedag, som liksom förra året arrangerades tillsammans med Radiomuseet, Varvshistoriska Föreningen och Spår och Tåg i Väst. I år tillkom dessutom närbelägna Vävstugan. Vid sidan av tillkom även musik framförd av Frölunda Storband. Vidare arrangerade Bergslagernas Järnvägssällskap veterantåg-turer Göteborg C – Götaverken – Skandiahamnen med 30- och 40-talsvagnar. Flera besökare begagnade sig av denna trevliga möjlighet. Strålände sommarväder förgyllde det hela för de ca 200 besökarna. Även alla arrangörer var nöjda. Vid detta nummers pressläggning har vi också haft höstens första allmänna lördagsvisning.

Inför höstens arbete vill jag uppmana alla medarbetare att efter dagens arbete **återställa alla verktyg, alla arbetsbrickor och allt material där det hör hemma samt att städa arbetsplatsen**. Det är tidsödande att leta efter bortglömda verktyg under anläggningen och tråkigt att behöva städa efter andra. Men nog om detta gnäll, i övrigt är allt mycket tillfredställande med vårt framåtskridande och med medlemmarnas idoga arbetslust – **STORT TACK** för detta. Som byggare av alla luckor för åtkomligheten till anläggningens inre vill jag gärna komma med ett tips till den som planerar att bygga en modelljärnvägsanläggning: bygg luckorna först och sedan resten.

Som nämnts på annan plats i detta nummer vill jag avslutningsvis och med saknad framhålla förlusten av vår mångårige medlem Stig Bergström som ofta gästade oss från Skåne och uppvisade sina fina modeller.

Ralph

Event

Familjedag på Älvstranden!

25 augusti 2019 12:00 till 16:00

Anders Carlssons gata 2 och 11 och Bror Nilssons gata 4A

Teknikhistoria för hela familjen - Tre museer på Lindholmen och tre föreningar bjuder in till en Familjedag. Gratis inträde och allt ligger inom 300 meters gångavstånd!



**Stig Bergström
1944-2019**

