



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 4, sept 2011



Helgeberga station



Vattentornet i Hallanda



Nostalgi

Göteborgs Modelljärnvägssällskap


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

2011 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 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



Varför säger man att den svenska kronan flyter när den sjunker..... 

Med mitt mått mätt



Sommaren är slut! Nja, kanske ändå inte riktigt ännu. Det kan ju fortfarande komma fina brittsommar dagar långt in i oktober. Det är ju då Britta/ Birgitta har namnsdag, närmare bestämt den 7 oktober. Sommaren har väl varit sisådär, i vart fall här i Göteborg. Regnålskaren (läs:hobbybyggaren) har inte haft så mycket att klaga på. Hoppas avsaknaden av bad/sol/trädgårdsarbete har renderat i något hobbyprojekt som lämpligen presenteras lagom till årets visningar.


Ja, hösten närmar sig ju med stormsteg och med den våra visningar och dess förberedelser. Vi kommer att ha en körkväll torsdagen den 29 september för att dels öva lite trafikspel och lära känna våra stationer men inte minst för att testa anläggningen inför de stundande visningarna. Välkommen att delta. Det finns en uppgift för alla. Som bilaga denna gång bifogar vi årets visningspamflett med förhoppningen att Ni mångfaldigar den och klistrar upp på diverse anslagstavlor eller dylikt.

Höstens nummer innehåller också en liten artikel om en av våra välkända Bergslagsbanestationer. Alla har vi väl hört ordförandes välkända beskrivning av 2:a klassens stationshus i trä men var ligger egentligen Helgeberga eller rättare sagt Sikfors som är förebilden, allt enligt byggaren Sven-Bertil Johansson? Jo, 341 km från Göteborg mitt bland de djupa skogarna och sjöarna i det egentliga Bergslagen. Det är inte helt klart varför Sven-Bertil valde att uppkalla stationen efter Helge, men i ärlighetens namn låter det ju bättre än Svenbertilberga. Även en stor humorist som SBJ hade nog svårt att se något skrattretande i ett sådant namn. Det fick bli Helge efter dåvarande ordföranden Helge Sundhamn, även om redaktören tycker att namn som Annorlunda, Ålderstigen, Nypåstigen och Uppehålla är betydligt roligare. Nåväl, en elegant modell blev det ju och då skall vi inte förglömma inredningen som kanske inte alla har sett. Titta, läs och njut.

På tal om stationsnamn så håller undertecknad på med en liten hållplatsbyggnad från Bohusbanan. Kanske man skulle kunna få läsekretsens namnidéer? Då jag har en viss förkärlek för Öland, där KASTLÖSA ligger, vore något på LÖSA trevligt, kanske ÄNDLÖSA, VAGNLÖSA, NAMNLÖSA, MÅLLÖSA, RASTLÖSA, SPÅRLÖSA, ARVSLÖSA, HEMLÖSA, BARNLÖSA, UTLÖSA eller varför inte HUTLÖSA med tanke på SJ:s agerande nu för tiden.

Hans Johansson 

Omslaget


visar vår station Helgeberga i verkliga livet. Platsen är Sikfors uppe i Bergslagen. Bild från Stig Nybergs samlingar. Se särskild artikel. 

Sugtransformator

I 66 år har tågen rullat på vår anläggning. Är det inte dags att den kompletteras med en sugtransformator? Då tanke och handling är detsamma hos vissa skred undertecknad till verket och vips... Modellen är hämtad från Bohusbanan och stod (står?) norr om Lillhagen.




För att även den oinvigde skall berikas med lite kunskap förklarar Wikipedia systemet så här. Sugtransformatorer används för att minska problemen med vagabonderande strömmar d.v.s. att jordströmmar kan gå fel väg och störa andra kretsar. Man låter drivströmmen gå i serie med primärlindningen och återledningen (nollan) gå i serie med sekundärlindningen. Då skapas av primärlindningen en elektromotorisk kraft (EMK) i sekundärlindningen som strävar efter att samma ström ska gå genom sekundärlindningen. Om obalans uppstår mellan drivström och returström så utjämnas denna via den elektromagnetiska koppling som transformatorn utgör. Detta kallas för att transformatorn "suger" upp ström som annars skulle vagabondera i jorden.

En sugtransformator har lindningsförhållandet 1:1 mellan primär- och sekundärlindningarna och används således vid elektrifierade järnvägar där återledningen genom rälsen kan ta vägen genom marken och orsaka signalproblem. 



Modern sugtransformator men här placerad på en gammal och rostig transformatorstolpe

Skenköpingsnytt

Spår 1 har förlängts ut mot vändskivan för att få bättre plats med t.ex. uppställda rälsbussar. Spåret har dessutom sektionerats så att nu kan vi ha 2 bussar uppställda, vilket är välkommet ur visningseffektivitet. 



Vattentornet i Hallanda

Helgebergas station ligger ju i framkanten av vår anläggning och här finns allt som hör till en station utom i ett avseende; det finns inget vattentorn. Ett sådant måste naturligtvis byggas! Förebilder finns ju i mängder, men de flesta är mycket höga och står på marken vid sidan av ett spår. Helgebergas vattentorn skulle stå uppe på en bergshylla och borde alltså vara av den kortjocka modellen. Så småningom fick vi ett tips om att Åmål-Årjängs Järnväg (Åm-ÅJ) höll sig med ett lämpligt torn. Denna 70 km långa järnväg byggdes och öppnades så sent som 1928. Ett 8-kantigt vattentorn byggdes vid Hallanda station, vilken anlades ungefär på mitten av banan. En 4 km lång sidobana byggdes från Hallanda till Kättilsbyn. Järnvägen är sedan länge borta från Hallanda men tornet liksom pumphuset nere vid sjön finns kvar. Tornet är restaurerat och tillses nu av JÅÅJ.



Numera är banan borta men torn och pumpstation finns kvar pietetsfullt restaurerat

Vattenstationen i Hallanda utgöres av ett vattentorn av trä på betonggrund innehållande en cistern på 40 kbm till vilken vatten erhålles från sjön Mellansvan och uppfordras medelst en elektrisk driven centrifugalpump om angivna 400 liter/min. Vid provpumpning gav pumpen bara 300 minutliter vilket dock var tillräckligt. GMJS styrelse tyckte att en modell av Hallandas vattentorn skulle passa bra på Helgeberga, en ritning anskaffades och en byggmästare valdes, d.v.s underteknad. Nedan försöker jag beskriva hur det gick till att bygga tornet.

Material

Jag använde 3 mm tjockt massivt trä med bredden 122 mm till ett antal plattor. Eftersom tornets nedre del i verkligheten är gjutet i betong så passar t.ex släta North-Easternflak, 1,7 mm tjocka, mycket bra, så även till taket. Den övre delens fasad är i verkligheten av lockläktspanel. Även till detta finns ett passande North-Eastern-material, profilfräst och med samma tjocklek. Diverse småbitar i trä och en bit glasklar plast till fönstren behövdes också liksom färg, fint sandpapper (till taket) och en bit 5 mm mässingsrör. Som lim använde jag Cascos RX-lim.

Tornets underdel

Jag ritade en cirkel på träplattan med diametern 108 mm och "ekrar" ut från centrum till cirkeln med 45 graders delning. Jag förband alla punkterna där ekrarna träffar cirkeln och sågade ut det hela. Jag tog upp ett par stora hål runt cirkelcentrum utifall man senare får behov av att komma åt något inuti tornet t.ex. sätta in ljus. Därmed blev en 8-sidig bottenplatta färdig. Underdelens tak gjorde jag på samma sätt men eftersom väggarna lutar inåt gjorde jag cirkeldiametern 4 mm mindre, d.v.s 104 mm.

De två skivorna band jag samman med en klots i mitten. Klotsen bestämmer höjden på tornets nedre del, själv valde jag 40 mm varför klotsen gjordes 34 mm hög.

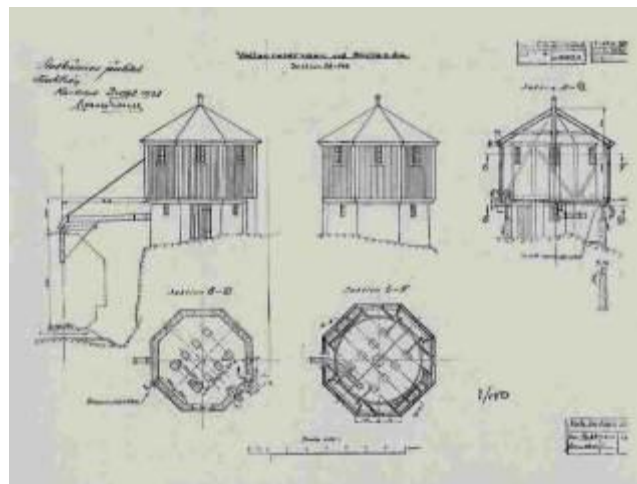
Jag limmade ihop skivorna och klotsen. Eftersom skivorna måste vara parallella satte jag in bitar av list i de åtta hörnen. Hela bygget blir skevt om inte de åtta hörnen på taket ligger lodrätt över bottenplattans. Jag kollade noga. I färdigt skick såg det nu ut som ett ekorrhjul.

Jag sågade nu ut de åtta väggarna, 42 mm breda nertill, 41 mm breda upptill och 40 mm höga. Fyra av dem fick fönster 6 mm breda och 12 mm höga och

3 mm från överkanten. I en av väggarna satte jag in en dörr, 20 mm bred, 35 mm hög också den 3 mm från överkant. Den vägg som skulle få utloppsröret, förstärktes med en bit trä på insidan.

Jag målade fönsterspröjs på plasten med ett dragstift och vit färg. Alla väggdelar målades nu i en lämplig betonggrå färg. Dörren målades vit. Slutligen skar jag ut fönstren och limmade dem i fönsteröppningarna.

Underdelen har en krage upptill. Den gjorde jag av två likadana skivor på samma sätt som de föregående men med diameter 120 mm. Den ena skivans kanter fasade jag till c:a 45 grader varefter jag limmade ihop skivor och underdelen till ett stycke. Tornets underdel var härmed färdig efter målning av kragen.



Ritningen daterad 31 oktober 1928

Tornets överdel.

Överdelen gjorde jag på samma sätt som underdelen men skivorna för tak och golv fick lika diameter d.v.s 122 mm. Klotsen i centrum och listerna i skivornas hörn gjorde jag lika med takhöjden d.v.s 50 mm. Jag gjorde de åtta väggarna av lockläktspanel, 48 mm breda och 58 mm höga. Alla väggarna fick fönster med måtten 9 x 17 mm, placerade 4 mm från väggarnas överkanter. Jag ritade fönsterspröjsar på plasten, skar till och limmade fönstren på väggarnas insidor. Jag skar till fönsterfoder av 4 mm listmaterial och limmade fast dem längs fönstrens sidor och underkanter.

Väggarnas underkant skall sticka ner 2 mm under överdelens bottenplatta detta för att dölja skarven mellan över och underdel. Längs väggarnas överkanter limmade jag en trekantlist, 4 mm bred, den skall bli ett stöd för takfoten.

Efter monteringen av hörnfoder, d.v.s. 4 mm breda lister, målade jag skapelsen i rött och vitt samt limmade ihop över- och underdelarna.

Yttertaket.

Yttertaket vilar med sitt centrum på en bit rundstav med längden 34 mm. Jag fasade rundstavens överdel till en vinkel som passar till takets lutning samt borrade ett 4 mm hål i centrum för ett ventilationsrör som sticka upp 8 mm över takspetsen. Slutligen limmade jag staven till mitten av överdelens tak.

Yttertaket består ju av åtta triangelformade segment. Jag provade fram formen genom att mäta och klippa till ett prov av kartong som sedan fick fungera som måttmall för taksegmenten.



Foton från P-O Wahlström

För att få god vidhäftning till trekantlisten vid överdelens tak fasade jag segmentens nederdelar innan jag limmade ihop det hela. Taket har i verkligheten tjärpapp. Min modell fick svart fin smärgelduk som jag klippte i 13 mm breda remsor och limmade dem från nederkant och uppåt med överlappning. Sist men inte minst satte jag dit ventilationsröret.

Övrigt.

Tornet är inte riktigt färdigt. En huv över röret genom taket saknas ännu när detta skrivs, likaså rörkonstruktionen för vattengivningen till loken. Bergklacken som tornet står på byggdes av Hans Johansson.

Om denna beskrivning leder till byggglust hos läsaren och om något är oklart så besvarar jag gärna frågor.

Leif Ohlsson

Foton från P-O Wahlström



Bergklackens grundkonstruktion. Utanpå frigoliten lades sedan vår speciella gipsblandning som modellerades och målades med vattenlöslig bets



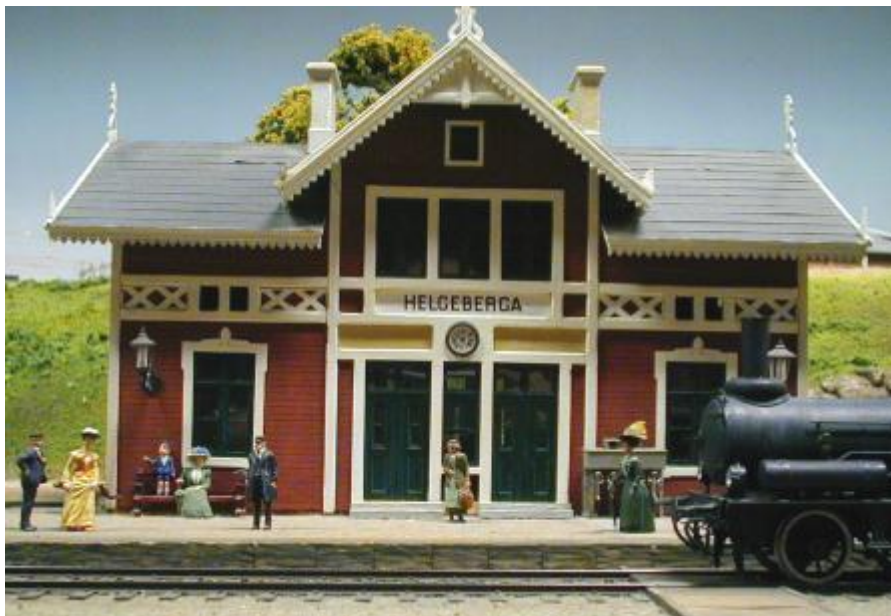
Här syns slutresultatet som nu pryder Helgeberga station

Helgeberga Station

Vår fina ändstation på ånglinjen är kanske det mest fotograferade objektet på vår anläggning. Den ligger naturligtvis bra till ur kamerasympunkt men är inte desto mindre en av våra klenoder. Byggare är vår ärade medlem Sven Bertil Johansson som tyvärr gick bort 1985. Stationsområdet fanns inte till den stora utställningen TÅG 62 utan byggdes upp sedan läktarna demonterats och det blivit lite bättre plats. Byggandet började i mitten av 60-talet och stod inte färdigt förrän 1971. Sedan dess har också en del förändrats bl.a. fanns inte den nuvarande kolgården och vändskivan och vi hade också ett annat lokstall. Stationshuset stod också inte 100% färdigt under många år bl.a. saknades lite av snickarglädjen när Sven-Bertil gick bort. Det fixades sedan av Lasse Bernström och Stig Nyberg.



Stationen utan snickarglädje i mitten av 80-talet



Håll med om att lite krusiduller förhöjer intrycket betydande

Lite historik

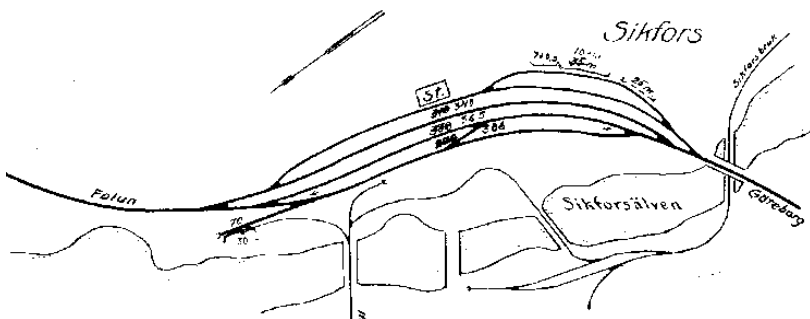
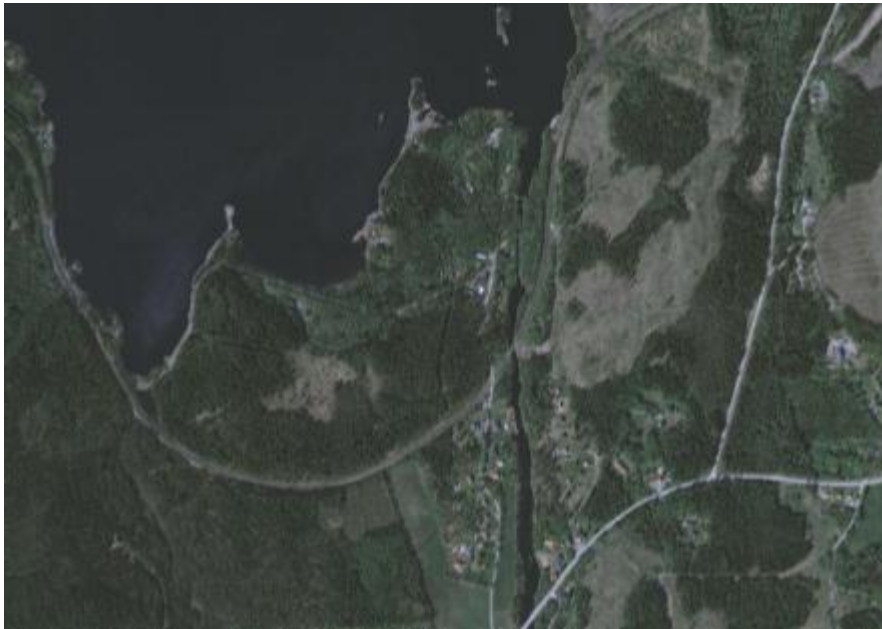
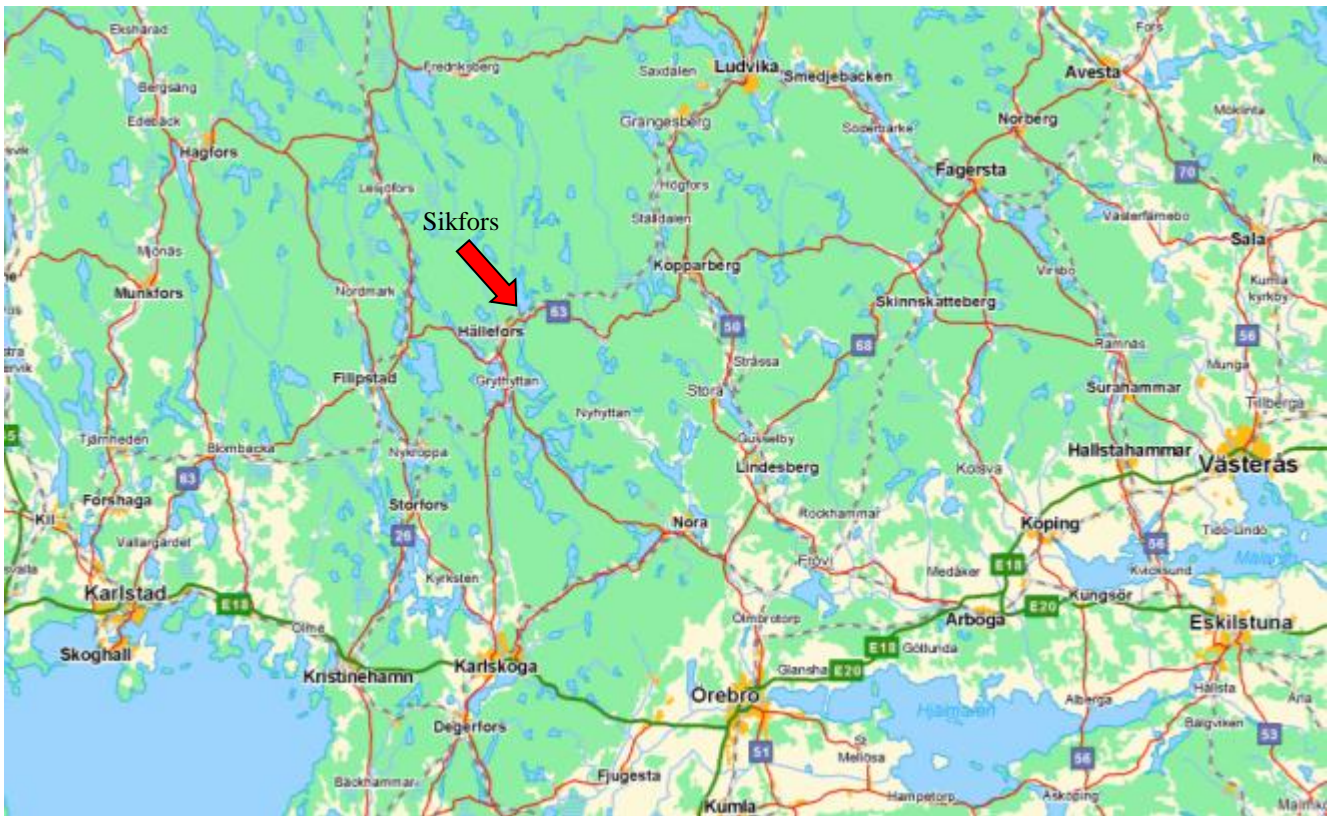
Sikfors är en liten by, ca 80 bofasta, i Hällefors kommun, Västmanland men i Örebro län. Sikfors är belägen mellan sjöarna Norr- och Sörälgen, och genom samhället rinner Sikforsån. Orten ligger i en dal mellan två höjder och riksväg 63 går genom samhället. Bergslagsbanan gör här en stor sväng. Järnvägen Kil-Ställdalen är den mellersta delen av den linje som en gång var Bergslagsbanans Järnvägars (BJ) huvudlinje från Göteborg till Falun. Trafik på sträckan Kil-Ställdalen kom igång 1877 - två år innan hela linjen Göteborg-Falun invigdes. Banan elektrifierades under tiden för andra världskriget. Bland annat detta faktum gjorde att man till stor del använde kontaktledningsstolpar av betong istället för stål, som var dyrt under denna tid. Allt sedan dess har dessa stolpar varit ett säkert kännetecken för att man har med en f.d. BJ-bana att göra. På senare tid har emellertid de flesta betongstolpar bytts ut mot nya av stål. SJ övertog BJ:s trafik 1948.



Redan 1970 drogs den genomgående persontrafiken på sträckan in, men i ytterligare 15 år kunde man åka lokaltåg, främst rälsbussar av typ X16 mellan Kil och Ställdalen. Sedan dess har persontrafiken varit mycket sporadisk. Under 1990-talet inskränkte den sig till sommartrafik med enstaka tågpar i varierande relationer.



Helgebergas lokstall så som det såg ut fram till slutet av 80-talet



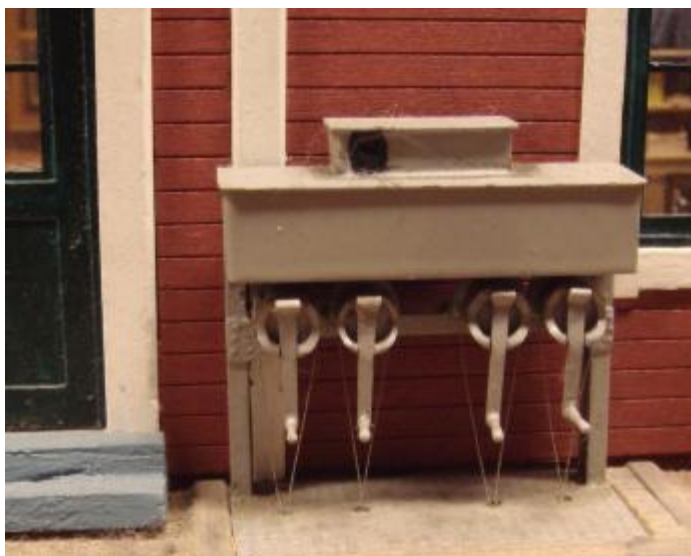
Spårsystemet från tiden då det begav sig. Idag återstår inte mycket.

Källor
Järnväg.net
Nybergiska fotosamlingen





Stationshuset är elegant inrett på bottenvåningen. Tyvärr täcks det hela av ett "bjälklag" till övervåningen så det hjälper inte att lyfta på taket för att beskåda. Redaktören lovar någon typ av förbättring.



Vevställverket med fungerande infartsindikering



Varje station skulle ha avstånd till huvudstationen samt höjden över havet. Varför det senare? Här har klubbens humorist skojat till det en del, fast det är naturligtvis helt korrekta siffror.

Naturligtvis kan man som Kal fundera över tingens ordning när han står på Emmaboda station och läser 55 kilometer från Kalmar – 165 meter över havet. --Konstigt att de e' så möe genare den vägen.....



Den vedervärdiga mittbiten



Ovanstående rubrik kan man finna i ett äldre nummer av vår berömda Räls-pik författat av Lars Bernström (Nr 2 1976). Vad kan han då ha avsett med detta? Jo, han skriver vidare: ”Sektionen kring och bakom viken är riven”. Allt enligt styrelsebeslut 23/11 1976 och detta efter 6 månaders betänketid av styrelsen.

Denna del av anläggningen byggdes under jäkt och stress efter Tåg 62 och innefattade ett då meningslöst hål i berget efter en gammal tunnel där spåret hade borttagits. Därtill en sprucken glasskiva föreställande vatten samt en krokig väg förbi en gammal bilverkstad och skrotfirma.

Detta var inledningen på en omfattande ombyggnad på anläggningens mittparti i samband med att man skulle anlägga ett smalspår mellan stationerna Helgeberga och Ålderstigen. Dessutom ett mera verklighetstroget vattendrag med hamn.

Rivningspersonalen som med stort allvar gick in för uppgiften var från höger i bild undertecknad, Bo Bergman och den nyss (5/5) invalde aspirerande medlemmen Nils Pihlgren.

Leif Johansson

Tokket elände.

Den orangeklädda modellpersonalen på GMJS har efter en längre tid efterlyst bättre möjligheter för att ta sig igenom sina arbetspass torrskodda, inte minst med tanke på sommarens väta. Som det inte räckte med en lång vinter, så har även sommaren inte riktigt varit till sin fördel. Ständiga väderskiftningar med korta stunder av sol har fått även den mest inbitne rallare att känna sig på mindre gott humör. Delvis helt dyngsur (inte samma som dyngsur) om man nu har haft förmånen att få vara ute i regnet. Avsaknaden av en arbetsbod har sålunda gjort sig än mer påmind.

Som tur är har detta uppmärksammats av ledningen som efter lite efterforskning hittade grunden till en arbetsbod i form av en gammal slaktad, (skrotad), godsvagn dock i skala O. Iordningställandet påbörjades redan i månadsskiftet maj-juni men har på grund av det extremt lynniga vädret inte riktigt hunnit bli riktigt klart.

Dessutom har det varit lite pyssel med att hitta delar till vagnen i fråga då en hel del material försvunnit vid tidigare utrangering.

Inblandad har varit tvungen att montera bort två mellansektioner för att få en något kortare arbetsbod vilket kan vara till fördel när den ska transporteras ut för linjearbete (bäras ut på anläggningen).

I skrivande stund saknas fortfarande tak på byssjan. Tillböckade delar finns dock samt virke och takpapp för att belägga det hela med också. Så fort det finns lite mer tid och vädret blir gynnsammare kommer arbetet att återupptas.

Torbjörn Ek



Bod i fel skala



Visning av modelljärnväg

Göteborgs Modelljärnvägssällskap
visar sin anläggning vid Volviahallen, Bergslagsgatan
i Göteborg,
söndagarna 30 oktober, 6 och 13 november 2011.

Visningar klockan 11.00, 11.45, 12.30, 13.15,
14.00, 14.45 och 15.30.

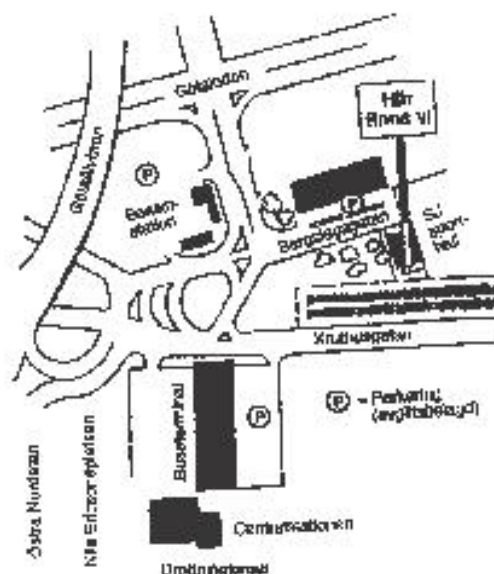
Entré: Vuxna 50 kr, barn (högst 14 år) 20 kr.

Kvällsvisningar under

1 1/2 timme med början kl 19.30,
anordnas torsdagarna 3, 10, 17 samt
24 november 2011.

Förbokning nödvändig på telefon
031-15 05 52 kl 08.15 – 15.00, måndag till
fredag.

Pris: Vuxen 60 kr, barn (högst 14 år) 40 kr.



Tag plats!

Välkommen till någon av våra visningar.

Vill Du veta mera? Se vår hemsida www.port.se/gmjs/ eller

ring gärna Sällskapetets sekreterare

Leif Ohlsson, tel 031-53 78 12.

