



Ralspiken



Göteborgs 
Modelljärnvägssällskap

Nr 5, dec 2010

*Midvinternattens köld är hård
dags börja löda och limma
vagnarna kräva båd omsorg och vård
även i sena midnattstimma
Lödkolven het som bara f-n
här gäller det att var van
snön lyser vit på taken
endast modellrallaren är vaken*



*Alla läsare tillönskas en riktigt
God Jul och ett Gott Nytt År*



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 57 42 42, 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 intet annat anges, står redaktören för. 

Se även vår hemsida
www.port.se/gmjs



Förfärligt....

-Om Du inte vill gifta Dig med mig så kommer jag att kasta mig framför femtåget!
- Men snälla Agda. Du måste ge mig lite betänketid.
Kan Du inte vänta till åttatåget.....

”O har odet”

(H)julen står för dörren.

Om detta var på riktigt så skulle man kunna säga att den är nog lite svår att öppna. Lika svårt är det att börja skriva en ingress till vårt sista nummer av Rälspiken för 2010.



Detta år då vi med stort engagemang gick in för att äntligen få till stånd en vettig målning på vårt s.k. Rapidståg. d.v.s. det röda tåget som i alla år dragits utav Alf Johansson Ralok vid våra visningar.

Då klubben vid årets början fick välkommen hjälp av att Thorbjörn Ek kunde vara heltidssysselsatt via arbetsförmedlingens åtgärdsprogram hade vi stora möjligheter och tid att fundera samt experimentera fram hur ombyggnaden skulle kunna utföras. Från början hade vi räknat med att helt enkelt bara måla om karossen i ny färg men efterhand blev det en hel del förbättringar utförda, exempelvis, tak, dörrar, fönster, ledräcken och övergångsbryggor samt blinkande bakljus.

Via Lokverkstan i Mölndal inköptes innerbelysning och dekoder för att få till belysning i vagnen utan att den behövde ta upp ström via rälsen. Nya boggier sattes på och därefter provkördes det hela strax före visningarna.

Lars Bernström, en av de äldre medlemmarna hade ett favorittryck. **”Resultatet var gott”** och i detta kan alla nuvarande medlemmar instämma.

Nu återstår det bara tre-fyra vagnar att åtgärda! Vadå? Sa jag inte att vagnskorgen målades blå och svart med grå takfärg. Kom gärna ner och beskåda eller läs artikeln lite längre fram.

Våra visningar har gått riktigt hyggligt och det mesta har fungerat till belåtenhet. Vi har visserligen haft några urspårningar men som speakern meddelade till publiken ”det har ju även SJ haft så vad är det som hindrar att vi gör det i modell”

Nu återstår det bara att anknyta till ingressen, att låta julen och alla högtidligheterna få ha sin gång med vila och avkoppling, eller som man också kunde ha sagt, koppla ihop ledigheten med att tota till några lok eller vagnar när ni ändå vilar ner julmaten.

Tänk om vi kunde visa upp ett sprillandes nytt tåg till nästa års visningar. Det lär ju finnas rykten om att ett Reginatåg skall vara i görningen.

Jag säger som kolingen: ”Den som lever få se”.

Lev väl och på återseende

Leif Johansson

GMJS medlemmar kallas härmed till klubbens

ÅRSMÖTE

tisdagen den 15 februari 2011 kl 19.00
i sällskapets lokal.

Mötet, som hålls enligt stadgarna,
avslutas med kaffe och dopp.

Välkomna!

Årets visningar



Årets visningar, som varit extra välbesökta, har just avslutats och förlöpt någorlunda utan större problem. Totalt besågs de av 1327 personer varav 435 barn. Så bra resultat har vi inte haft på 9 år! Dock började det inte så bra den första söndagens första visning. Den måste tyvärr betraktas som usel! Vi ber om ursäkt för det. Det berodde på olika elektriska felaktigheter såsom brända reläer, strejkande bommar m.m. Erfarenheten måste bli att vi torsdagen innan måste köra igenom vårt visningsprogram och då upptäcka bristerna och hinna rätta till dem. Vi behöver också se över det rullande materialet och kontrollera koppel, hjul, boggirörelser m.m. i god tid före visningarna. Även belysning på lok och i vagnar behöver åtgärdas. Arbetet startar nu efter jul & nyår. Du är varmt välkommen att delta. Alla goda krafter behövs!



Årsavgiften

Så är det återigen dags att betala årsavgiften. I enlighet med det senaste årsmötets beslut är årsavgiften oförändrad d.v.s. 600 kr för aktivt medlemskap och 450 kr för stödjande. Vår kassör medsänder här ett inbetalningskort och är tacksam om Du betalar före den 31 januari 2011. De medlemmar som får Rälspiken via mail kommer att få inbetalningskort separat.



Apropå TV-programmet "Barnen i Laos."

-Såg du programmet från Laos?

-Nä, vi gick och la oss.....




-Varför importera utländska skräckfilmer?

-Kan vi inte göra inhemska?



Visningsförberedelser

Inför varje visningssäsong är det en hel del saker som måste gås igenom och kontrolleras. I år var det bl.a. stort behov av att se över alla koppel på de vagnar som skulle gå i visningstrafiken. Per-Olof Wahlström ses här i färd med kontrollen på vår nykonstruerade kopplingsmall. 




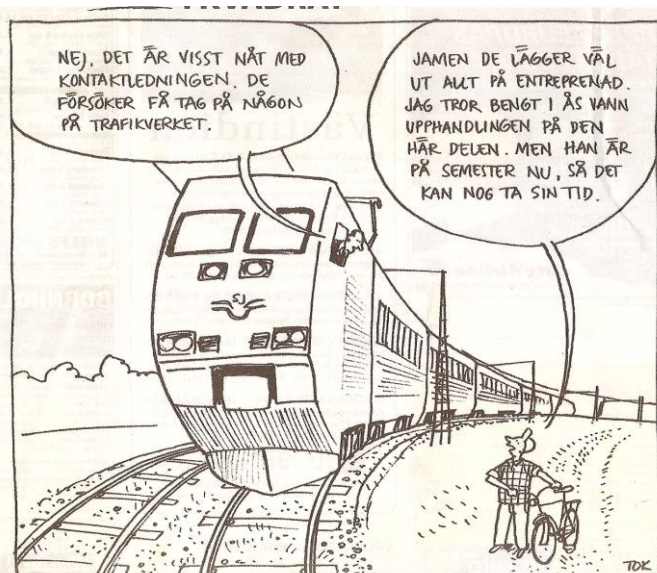
Moderna tider....

Gamla hederliga Banverket har ju gått i graven och det nya Trafikverket har tagit över. Numera skall ju allting upphandlas Gud bevars, och då kan det gå som TOK i sin serie Kvadrat illustrerar nedan.

På tal om upphandling så var det reportern som intervjuade astronauten när han ligger uppe i månaraketen och väntar på uppskjutningen.


-Hur känns det så här minuterna före start?

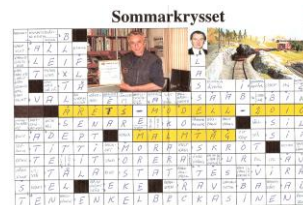
-Hur tror Du själv att det känns? Här ligger jag ovanpå 150 000 olika delar, alla upphandlade av olika leverantörer och till lägsta pris.... 




Sommarkrysset

Vinnarna fick sina priser vid dragningen som ägde rum på klubben den 9 september.


De tre pristagarna blev Leif Petersson, Anders Olsson och Leif Ohlsson och priserna bestod, i tur och ordning, av en klocka, en MP3/4-spelare och de alldeles enastående DVD-filmerna om vår Planet Earth 



Julkrysset 2010

Även denna jul vill redaktören skänka medlemmarna ett litet tidsfördriv i form av ett Julkryss. Lösningen skall vara mig tillhanda senast den 31 januari 2011 och kan ske genom mail (se sidan 2), överlämnas personligen eller naturligtvis postas på vanligt sätt Brunnbergsvägen 26, 438 36 LANDVETTER. Ha en trevlig/klurig stund. 

Moderna tider

Senaste skapelsen här på vår anläggning är de tre vindkraftverken som uppförts på bergknallen väster om Rustanfors station. Det främre av verken är fungerande men ger inte mycket ström utan drar snarare en del.....tänkte inte på det.... De två bakre är mer kulisser. Verken är döpta och det främre heter VINDELN men skall naturligtvis uttalas på Göttebosska och då blir det VIND-EL-EN. Det bakre heter VINAREN därför att det låter om det när det snurrar och inget annat....Kan vi inte sälja reklamplatsen dyrt till Göteborg Energi eller nån liknande? 



En sorgens dag

Redaktören brukar försöka att hålla sig till händelser som äger rum inom sällskapets ram men denna gång vill jag göra ett undantag av högst personliga skäl. Det är nämligen så att jag bor i Landvetter samhälle och har sedan 1997 mer eller mindre dagligen passerat Landvetter station på min väg in till Göteborg. Jag har glatts åt det fina stationshuset som stått pall sedan 1894. Nu är det borta och jämnat med marken i bostadsbristens tidevarv. Byggnaden var inte förfallen utan föll i stället för klåfingriga byråkrater som inte har någon empati för vårt gemensamma järnvägsarv. För ett par år sedan revs



även Landvetter banvaktsstuga och dess uthus så nu finns inget av järnvägsmiljön kvar att glädjas åt. Tågen susar (nå ja i runt 50 km/tim) dock fortfarande förbi men de stannar naturligtvis inte så att man kan åka med som politikerna så varmt propagerar för. Därför kör jag den förhatliga bilen och hjälper till med trafikrängseln i Göteborg. Det är ju lättare att driva tågtrafik om man slipper de besvärliga resenärerna. Lättare också att hålla tidtabellen om man slipper stanna. Ibland undrar jag också vad efterkommande generationer kommer att ha för omdöme om oss som nu är i full färd med att nedmontera Sveriges miljövänliga transportsystem. Sedan pratar man sig varm för att minska CO-halten i luften och att åka mindre bil. Ha...Ur led är tiden eller det var bättre förr, ju förr dess bättre.



Landvetter stn 1971

Das Blaues Wunder

För ett par år sedan besökte Ulla och redaktörn´ sydöstra Tyskland och då bl.a. Dresden. En oförglömlig upplevelse var en kvällstur med flodångare på Elbe. Vi njöt av strålande väder, god mat och gott vin samt en utsikt av första klass. En bit uppströms Dresden ligger den berömda bron Blaues Wunder, en enorm stålkonstruktion byggd 1891 och som klarade sig helskinnad genom kriget.



För ev. Tysklandsresenärer kan vi varmt rekommendera Dresden. Staden har byggts upp i sin forna glans efter de förödande bombningarna i februari 1945.



Nästa blåa underverk

Efter årtal av väntan på revision stod den gamla ”60-tals” vagnen inläst i ett hörn av sällskapets förvaringsutrymmen. Projektet hade påbörjats av en tidigare medlem, som fint vagnbyggeri till trots, hellre ägnade tid åt andra spännande vagnar än åt denna påbörjade och dessutom lätt sargade vagnhistoria. För en historia i sig är det, om allt stämmer som jag hört om den. Nu ska vi inte bli allt för långrandiga om detta, utan skynda fram det hela lite tills sensommaren 2009 då vår styrelse tog ett nytt beslut på att försöka göra något av revisionen.

Jag hade länge gått och kikat på denna nerslipade, delvis spacklade och halvt grundmålade vagn och kanske tyckt eller sagt att det kan väl inte vara så svårt att göra något av detta, vilket jag efter hand förstått att man kanske inte alltid ska göra. Inte för att man inte alltid kan, men som för så många andra räcker

tiden inte alltid till så som man önskar. Nu fick både jag och klubben lite extra tid under hösten, en period som pågick fram tills vårkanten. Så vem stod då med en ofärdig vagn i handen, kan man fråga.

Det var bara att sätta i gång med jobbet. Hur ska det här gå till och hur ska jag nu göra tänkte jag stilla i mitt sinne. Till saken hör att vagnens symmetri inte är helt korrekt, det finns lite inbyggda skevheter i korgen som inte går att ändra. Det var även problem med uttagen för fönstren på denna vagn något som inte gjorde det hela lättare. Jag fick börja med att korrigerade dessa. Med en liten vinkelhake och en linjal ritade jag upp korrekta lod och vågräta linjer precis i kant med uttagen för fönstren, för att kunna finslipa dessa. Det var en av de värre uppgifterna under byggets gång.

Vagnen har flera år på nacken och är dessutom gjord i trä, vilket gör att materialet här vid lag är väldigt sprött. Det räckte med att ta filen och hålla den ett par tiondels millimeter utanför kanten så blev man av med allt överflödigt material, kändes det som. Andas gick då rakt inte att göra för då skulle det inte finnas nått kvar mellan fönstren. Tillslut blev det någorlunda rakt och prydligt i alla fall och etapp två kunde inledas.

Nu var det gavlarnas tur. Då det som tidigare nämnts finns lite skevheter i grundbygget var jag tvungen att tänka till, en extra gång.



Här måste till ett litet planbord av något slag. En platta pallades upp och finjusterades med vattenpass i alla led, varvid korgen sen kunde lodas in.

Därefter gjordes separata mallar till varje gavel då de inte var riktigt lika. Gavelsidorna skulle fyllas ut helt för att få någorlunda rätt karaktär på vagnmodell. Nya tillverkades i 5-6 mm:s plywood och för att hamna helt i kant med vagnsändan, gjordes samma gavlar en gång till fast i plasticard i differentierad tjocklek. Allt detta monterades naturligtvis tunt och försiktigt med cyano. Dörrar ritsades ut, lister samt rillor tillverkades av tunn

tråd respektive mässingslist varvid de limmades på plats. Uttag för glas till fönstren gjordes på insidan i varje gavel. Så påbörjades ett spackel och sliparbetet för att få alla sidor och skarvar så jämna som möjligt. Ett riktigt slitarbete visade sig.

Nu hade vi kommit en bit på väg. Fram med primerburken och så ett fint lager med primer för att sen kolla var det behövdes mer spackel och sliparbete. Det blev minst två varv till innan det verkade någorlunda jämnt. Sen monterade jag lister av plasticard runt dörrarna, dels för tydligare markering, dels för att en del av vagnparken från 60-talet faktiskt såg ut så. Och så ett tunt lager primer till. Nu kom turen till sidohandtag samt montering av dörrhandtag. Man kan säga att det bara var att bocka och tacka. Nya fästen till taket gjordes av mässingsbitar vilka borrades ur samt gängades på förnämligt sätt av Leif Johansson. De sitter nu infällda i det gamla taket med 2,5 mm genomgående toppgångad stång som fäste. Fyra stycken runt om blev det.

Vi har fräst ur i taket för att prova ESU:s nya LED-belysning i vagnen samt även förberett för en fungerande slutbelysning via samma decoder. Ett för klubben nytt system som några ljushuvuden fått för sig att prova.

Men innan dessa sista små finarbetena skulle vagnen till Lokverkstan och Hans Lindgren för lackering, litterering och dekalering, bara det ett kapitel i sig. Att hitta rätt färg var inte så lätt som vi tänkt från början. Det har letats bland färgkartorna (olika fabrikat), pratats med SJ folk, letats ännu mer, pratats med övriga klubbmedlemmar, frågats efter rätt färgkartor, vilka vi fått ta del av, och så tillslut, så kom äntligen de riktiga färgerna i vilka nu vagnen fått sin nya skepnad. Helt i enlighet med regelboken.

Vi har dessutom fått tillgång till rätt boggiar för denna typ av vagn. Minden-Deutz skulle det vara i det här fallet. Det har även tillverkats nya fästen för boggierna vilka till större del verkat fungera alldeles utmärkt.



Därtill har även klubbens bygelkoppel monterats, eller om man så vill uttrycka sig, vagnen har bygelerats. Detta eminenta arbete sköttes av klubbens f.d. ordföranden, Hans Johansson, och har under våra sedvanliga höstvisningar enbart påvisat god hållfasthet. Vi har fått se hur vagnen uppför sig på anläggningen som ni förstår. Inredning, passagerare samt lite ”lull lull” under vagnen är också planerat om än lite längre fram.

Som slutord riktas ett stort tack till samtliga inblandade personer som deltagit så här långt under projektets gång, både nämnda och onämnda, utan vars medverkan den grå vagnen troligtvis fortfarande hade stått inlåst i ett hörn av sällskapet förvaringsutrymmen.

Vid denna vagns revision, Torbjörn Ek



Bomfel

Våra numera automatiserade bommar strejkade vid ett tillfälle. Då fick vår banvakt rycka ut med all tillgänglig utrustning för att förhindra en katastrof.....



Nostalgirutan

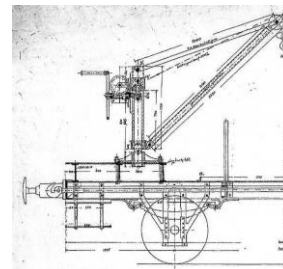
En trevlig bild från TÅG 62. Kontrolltornet låg då nere på golvet. På bilden ser Du Benktåkra station och en bit av ”ånglinjen”. Helgeberga station och stationsområde var kanske påtänkt men ännu inte förverkligat.



Foto Olof Melin

Ritningsarkivet presenterar

Vågjusteringsvagn litt Q3



För att kalibrera och justera vagnvågar byggdes justeringsvagnar litt Q3. År 1906 fanns det 4 st och 1922 hade antalet ökat till 10 st. Ritningen visar en av de tidigare varianterna, möjligen kan senare vagnar avvika lite i utförandet. Vågjusteringen genomfördes genom att vagnen helt enkelt ställdes på vågen. Sedan registrerades vågens utslag för olika vikter som skapades genom att med hjälp av kranen lasta av vikter från vågjusteringsvagnen. Vid behov kunde då vågen justeras.

För att kunna åstadkomma detta och kalibrera själva vågjusteringsvagnen fick inte trä användas som konstruktionsmaterial i vagnen. Trä är ju känslig för fukt och kan därigenom påverka vågjusteringsvagnens vikt. Underredet och samtliga detaljer i vagnen är av stål. Vagnens vikt mättes sedan noggrant. Som extra vikter på vagnen användes knippen av kapade rälsbitar. Dessa knippen var naturligtvis kalibrerade.

Således försågs vagnen med följande antal knippen:

21 knippen	å 500 kg	10 500 kg
5 knippen	å 400 kg	2 000 kg
4 knippen	å 100 kg	400 kg
Totalt		12 900 kg

Knippena upplägges och förankras mellan vinkeljärnen A och B (se ritning).

En sådan vagn verkar ju vara rätt så lättbyggd och kranen gör ju ett trevligt inslag. Om vi på vår anläggning har en vagnvåg någonstans, (finns väl på Helgeberga, red. anm) så borde vi ju kunna ha utrustning för att justera vågen, genom att ha en vågjusteringsvagn.

Svante Runberger

