



Ralspiken



Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 5, dec 2011



*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.

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 Rälsipiken utkommer med fem 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



Däckexplosion

--Odd, vad menar du med att säga att amiral Nelson dog i en cykelolycka? Driver Du med mig?
--Nej fröken. Det står i boken att han dog när däcket exploderade under honom....

”O har odet”



Jul Jul strålande Jul

Så börjar en vacker sång som är väldigt populär i dessa dagar. Jag skulle vilja ändra texten lite grand till **Hjul Hjul rullande Hjul** vilket för läsaren skulle föra tanken till den årstid som vi har i bemötande. När man som idag tittar ut genom fönstret så tror man inte på politikernas diskussion om snöfall, stillastående tåg och därmed jämförbart gnällande. Det klagas ju också mycket på att svenska folket blir fetare och fetare på grund av allt ätande. Då har jag kommit på tidernas lösning! Varför inte utrusta en godsvagn av det hederliga slaget (littera G standard) som borde kunna kopplas in i alla tåg. I denna vagn skulle järnvägsdistribuerande företag typ SJ lägga in varma kläder, handskar, stövlar samt en rejäl hög med snöskyfflar!

Vän av ordning frågar sig säkert, Varför? Jo, kommer det mer snö än väntat, d.v.s. mer än 5 mm, och tågen blir stående på linjen på grund av snöhinder, så skulle ju passagerarna kunna hämta lämplig klädsel, fatta var sin snöskyffel och börja skotta. Vad vinner man på detta? Jo, tågets hinder, i form av snö, kan undanröjas, trafiken kan fortsätta och passagerarna får välbehövlig motion för att senare kunna njuta av julmaten i lugn och ro. Apropos julmat så närmar sig tiden då det skall firas jul. För säkerhets skull har jag virat in en tågbyggsats i julpapper för att placeras under granen så inte tomten skall missa något viktigt vid klapputdelningen.

Nu återstår bara att önska Er alla läsare en


GOD JUL

och ett

GOTT NYTT ÅR 2012

Leif Johansson

Omslagsbilden

visar vårt nya vattentorn på Helgeberga station. Genom en redigeringsmiss i förra numret av Rälsipiken framgick inte tydligt att tornet byggts av och artikeln skrivits av **Leif Ohlsson** vilket härmed tillrättaläggs. 

GMJS medlemmar kallas härmed till klubbens

ÅRSMÖTE

tisdagen den 14 februari 2012 kl 19.00
i sällskapets lokal.

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

Välkomna!

Årets visningar




Årets visningar, som varit välbesökta, har just avslutats och förlöpt någorlunda utan större problem. Totalt besågs de av ca 1100 personer o har givit klubben en intäkt på ca 35000 kr. Det är ett genomsnittligt resultat de senaste åren. Visningarna förlöpte utan stora tekniska problem och faktiskt utan problem med kontaktledningssystemet, som brukar vara en Arkillehöl. Vi behöver dock 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. Vår "Att göra lista" har just uppdaterats med det som behöver göras. Alla goda krafter behövs! Det finns jobb för alla. VÄLKOMMEN.



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 stödande. Vår kassör medsänder här ett inbetalningskort och är tacksam om Du betalar före den 31 januari 2012. De medlemmar som får Rälspiken via mail kommer att få inbetalningskort separat.


Sommarmooting

Smalspårsfrämjandet höll sitt årliga sommarmöte i Gräfsnäs kyrka den 16 juli och GMJS var där med en liten smalspårsmodul med hållplatsen Nypåstigen. Vi visade också upp KLJ:s motorvagn, en sommarvagn och ett tågset bestående av JGJ 6 med postvagn, flakvagn från MJ och två timmervagnar från JGJ. 




Vår ordförande i samspråk med arrangören. I bakgrunden vår smalspårsmodul

Julkryssat 2011

Även denna jul vill redaktörn skänka medlemmarna ett litet tidsfördriv i form av ett Julkryss. Lösningen skall vara mig tillhanda senast den 31 januari 2012 och kan ske genom mail to hasses@telia.com, överlämnas personligen eller naturligtvis postas på vanligt sätt Brunnbergsvägen 26, 438 36 LANDVETTER. Ha en trevlig/klurig stund. Prisutdelning på årsmötet. 

MRW 25 år

Modellrallare West firade sitt 25-årsjubileum den 3 september och GMJS var inbjudna att bevista begivenheterna. Det bjöds på rikligt med sovel och sedan övergick vi till att beundra den fina anläggningen. För min personliga del var det ett tag sedan jag var nere där och därigenom fick se en hel del nytt bl.a. ett fint slussparti. Vi konstaterade också att de redan byggt vattentornet i Hallanda, sålunda ingen nyhet för ett gäng BJ-entusiaster. Klubben fick boken om Dalslands Järnväg som gåva. 



Det trevliga slusspartiet. Notera den överlastade? kanalångaren. Vad säger Sjöfartsinspektionen? Vattenytan har man lyckats mycket bra med.



Beundrande GMJSare, Leif O, Hans L, Torbjörn E och Anders O



Hallanda vattentorn

Slipersimpregnering

Av
Svante Runberger

Eftersom vi har en sådan mängd sliprar (av trä) nedlagda på GMJS, och med fyra rälsspikar i varje, då är det väl på tiden att uppmärksamma hantering av träslipers i verkligheten.

För att trävirket i sliprarna skulle kunna motstå förruttelse och skadedjursangrepp impregnerades dessa. Under åren har flera metoder och impregneringsmedel kommit till användning. Som desinfektionsmedel har kopparvitriol, zinkklorid, kreosotolja och kresotkalcium använts. Under krigsåren när det var brist på kol och olja användes även arsenik. Flera av dessa produkter har stora nackdelar, och en del är dessutom mycket giftiga. I ”modern tid”, d.v.s. i början av nittonhundratalet, började man använda kreosotkalcium, en produkt som vann gott betyg.

Kreosotolja erhålles som biprodukt ur stenkolkstjära. Så blandade man oljan med släckt kalk. Vid den tiden beräknade man att en obehandlad sliper kunde hålla i 8 - 20 år. Med impregneringen höjde man livslängden till 18 - 20 år.

SJ hade vid den här tiden mobila impregneringsanläggningar. De utgjordes av följande enheter:

- maskinvagn med ångpanna
- pumpar för luft och olja samt
- en ångturbin för belysning
- 2 st Impregneringsvagnar med en lång cylinder, ca 18 m
- oljecisternvagn innehållande kreosotolja
- kresotkalciumvagn för inblandning av kalcium

Hur vagnarna var uppbyggda framgår av ritningsskisserna.

Hur gick impregneringen till

Impregneringståget gick till lämplig plats, i närheten av ett större banarbete. Man fick bygga upp två ramper (se bild). Mot dessa placerades impregneringsvagnarna. Man ville helst ha flottat timmer som utgångsmaterial. Flotningen innebar att virkets porer öppnats och att kärnveden släppt en del harts och andra växtsafter.

Nu är ångtrycket uppe i maskinvagnen och uppvärmningen av cistern- och impregneringsvagnarna har startat. I en av impregneringsvagnarna (som kan rymma 300 sliper, placerade på små vagnar) startar ångvinschen och de små slipersvagnarna dras in i den stora cylindern. I kresotkalciumvagnen finns två beredningskärl med ångdriven omrörare. Med hjälp av ångejektorer hämtas vatten och kreosotolja från cisternvagnen och kalkmjöl. Allt detta behandlas i beredningskärlen innan innehållet med hjälp av ytterligare en ejektor överföres till klarningstanken (fortfarande i kresotkalciumvagnen). Nu evakueras luften i impregneringstankarna, och allt vatten med växtsafter dras ut ur virket.

Sedan pumpas vätskan, som håller en temperatur mellan 70-90 grader och ett tryck av några hundra Pa, in i den lastade impregneringsvagnen. När vagnen är fylld med olja pumpas ytterligare olja in så trycket höjs till 1 Mpa.

Här impregneras nu ca 300 slipers under ca 1 timme. När impregneringen är klar pumpas oljan tillbaka till oljecisternvagnen och impregneringsvagnen evakueras på luft. Genom undertrycket avlägsnas överflödiga olja och slipernas yta blir torrare.

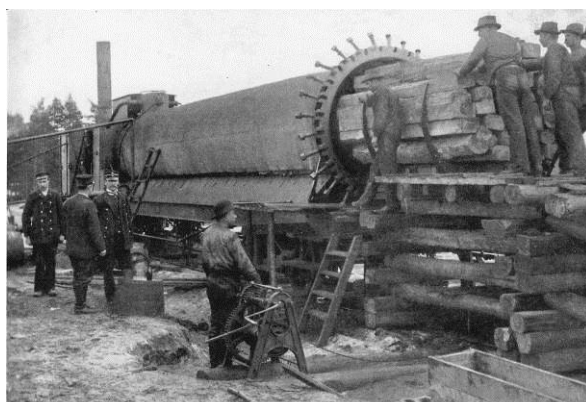
Under tiden lastas nya sliprar in i den andra impregneringsvagnen, så processen behöver inte avstanna då den första impregneringsvagnen skall tömmas.


Den här processen började användas 1901 och fram till 1915 hade 3 miljoner sliprar behandlats. Före denna tid hade man inte kalcium inblandat utan använde ren kreosotolja. När det gäller virke har endast furu kommit till användning, då impregneringsvätskan har stora svårigheter att tränga in i granved.

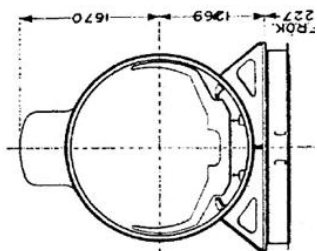
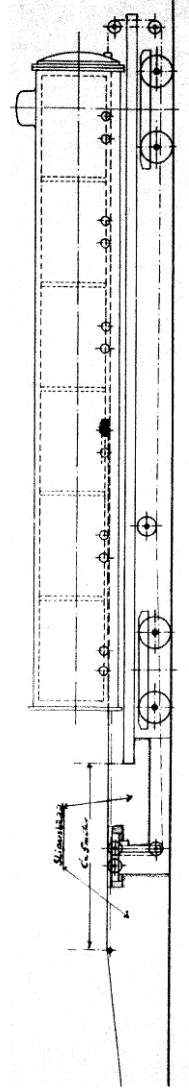
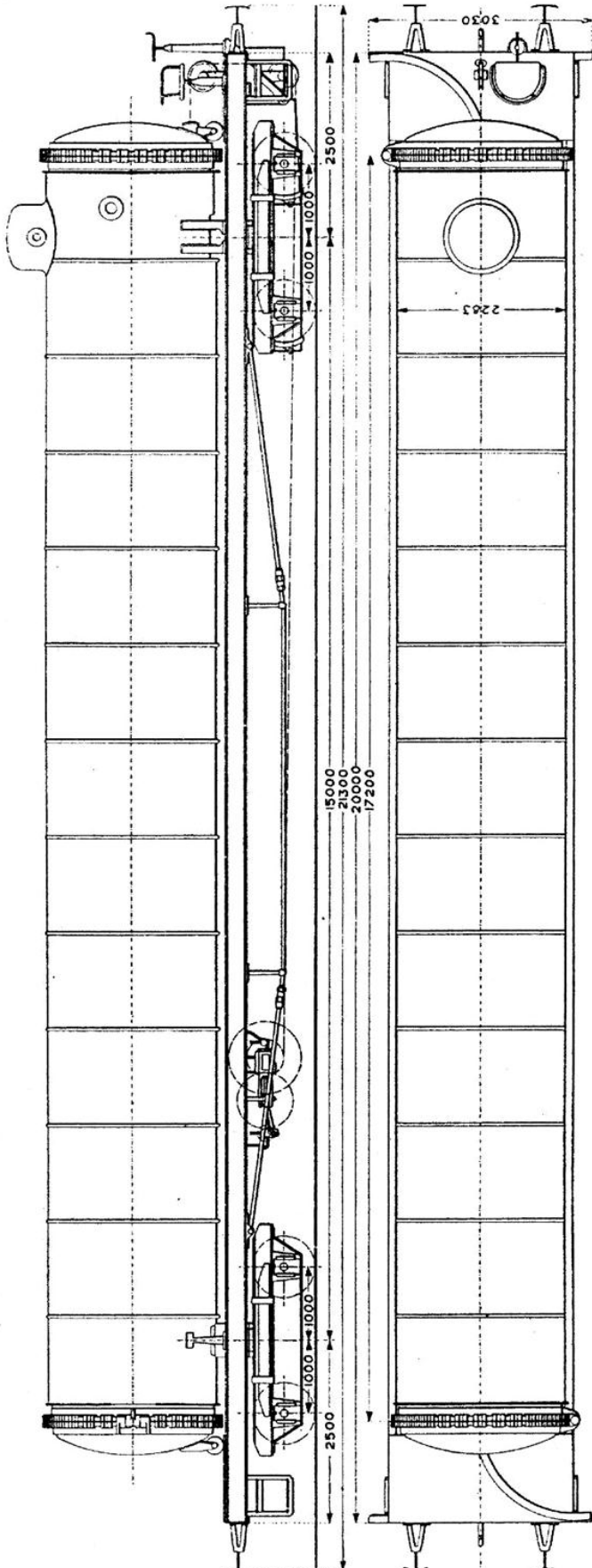
Fortfarande används metoden, dock har kalciumanvändningen utgått, och för några år sedan lades ca 200 000 nya kreosotimpregnerade sliprar ut på våra järnvägar, främst på bangårdar och lättare linjer. De är billigare än betongsliprar och har i vissa avseenden bättre egenskaper, om trafiken inte kräver höghastighetståg.

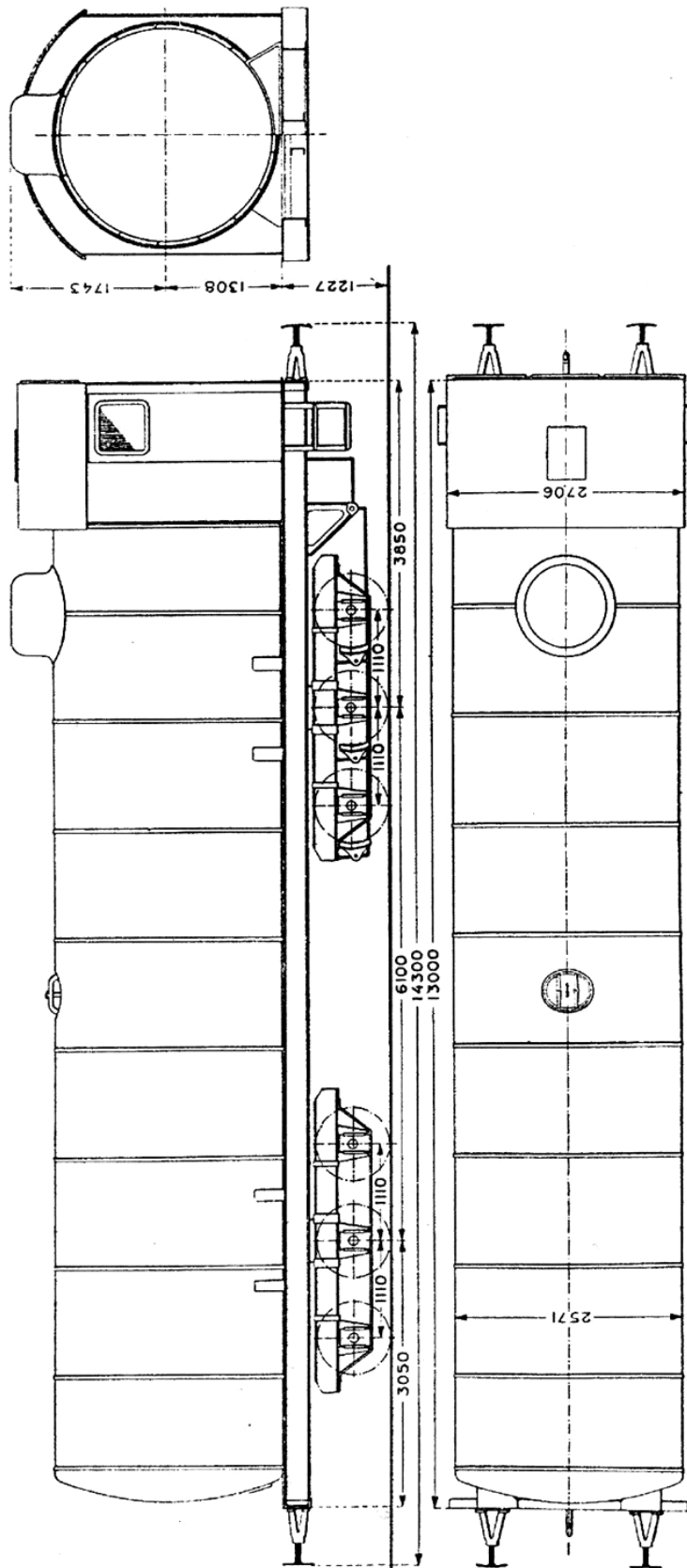
Så hur gör vi nu på GMJS. Vissa sträckor är byggda för ganska många år sedan. När är det dags för sliperbyte?

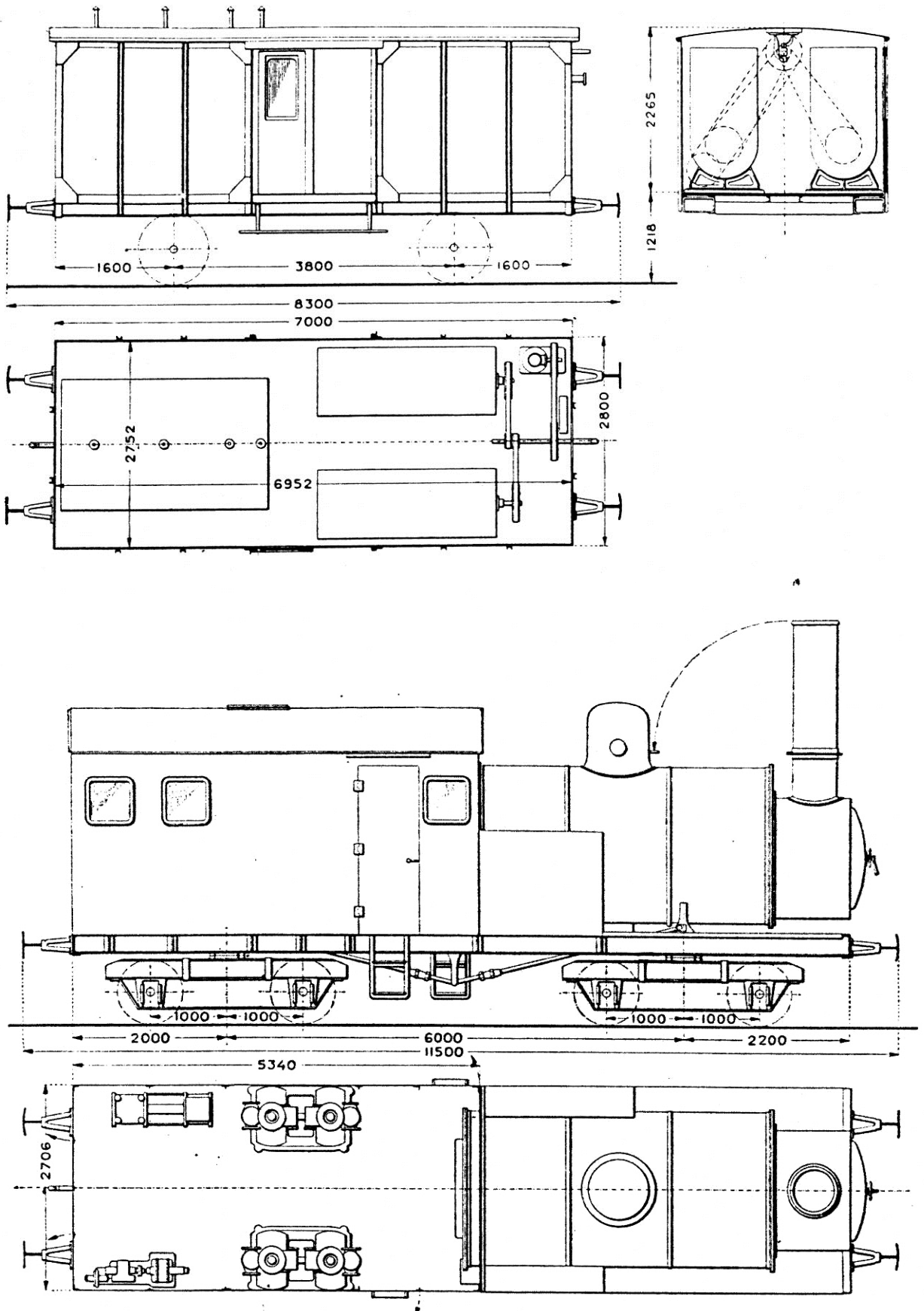
Svante



PS. Redaktören garanterar att GMJS sliprar har en överlägsen impregnering bestående av vattenlöslig brunbets och behöver således inte bytas på många år än. 








Ombyggnad av smalspåret

Vi har haft problem med att trafikera vårt lilla 600-spår som så idylliskt slingrar sig fram utmed sjöarna. Brant stigning tillsammans med snäva kurvor är ingen bra kombination. Vi har försökt med att banka en av kurvorna vilket enbart fick som konsekvens att postvagnen JGJ 27 välte.....

Nu har styrelsen beslutat om en ny rakare sträckning av spåret och arbetet har just påbörjats. Vi kommer att gå på skrå över övre delen av Ovensjö (heter den så?) och en ny bro byggs nästan under dubbelspårsbron. Vi återkommer med mer information eftersom projektet framskrider. 




Anders Olsson och Hans Johansson i rivningstagen


Svårt med språket



Esmeralda, som var mycket intresserad av matlagning, gick på ett föredrag som skulle handla om Hollandaisesåsen och dess historia.

Hemkommen vart hon besviken. Föredraget hade handlat om Hallandsåsen och dess bedrövliga tunnel..... 

Nostalgirutan

Så här såg vårt bibliotek/samlingsrum ut för 50 år sedan. Dörren ut till anläggningen är nu igensatt. Chefen hade egen arbetsplats vid det pampiga skrivbordet som finns bevarat hemma hos Ralph Milton. Vagnskåpen till vänster är inte inbyggda utan har en praktisk hylla upppeå. Bokhyllan är dock än idag densamma men biblioteket har utökats betydligt. 



Farfars vagnar



Olle med två av farfar Bertil Lindskogs vagnar

Det är nog inte många av dagens medlemmar som kommer ihåg vem Bertil Lindskog var men om jag säger Ra-tåget och dess röda vagnar så kanske någon minns. Bertil bodde i Öjersjö och hade en utomhusjärnväg på tomten i skala 0. Då han skulle tillverka personvagnar till sin bana stod GMJS i färd med att medverka i Tåg62 och man behövde några vagnar som skulle föreställa ett modernt expresståg draget av ett Rapidlok. Det var dessa vagnar Bertil tillverkade.



Undertecknad fick under augusti månad ett mail från Olle Lindskog som är sonson till Bertil och han undrade om vi hade några minnen från hans farfars tid i GMJS. Jag meddelade att vi hade vagnar som gick på vår modelljärnväg, vilka tillverkades av hans farfar Bertil, och han var mycket välkommen ner och besöka oss för att bl.a. få se hur de gamla vagnarna nu håller på att byggas om till 1980-tals varianter. Sagt och gjort. Några veckor senare kom Olle och hade med sig några modeller varav ett av sin farfars hembyggda ånglok som i själva verket var ett livesteam lok som eldades med T-sprit.


Tyvärr lyckades vi inte få fart på loket, kanske på grund av ålderskäl men Olle var väldigt glad åt att de gamla vagnarna levde vidare i ny skepnad.

Olle hade även med sin moder och kvällen fortsatte med fika och glam över kaffebordet.

Leif Johansson

Nytt på Helgeberga



Anders Olsson har byggt detta fina linspännverk som nu pryder stationen. Till spännverket hör en stor längd imiterade linrännor som också Anders tillverkat. 

Lasses Drömtåg



En av våra gamla medlemmar, Lars Erik Bernström, hade under många år en dröm om att bygga en modell av kontinentståget från Stockholm till Berlin bestående utav:

Lokomotiv SJ Littera: A 1001, Postvagn Do2 nr1875, Sovvagn Ao2 nr 2391, Sittvagn Bo2 nr 2285, Sovvagn Ao2 nr 1850 Sovvagn ABCo2 nr 1952, Sittvagn Bo2 nr 1284, samt Restaurangvagn.

När jag någon gång under 1970 talet härjade som värst i hans hobbykällare med mina modellbyggen började han sin vana trogen med att berätta hur han skulle bygga SJs A lok i modell samt alla vagnar som ingick i tåget. Ovanstående tavla målad av honom själv var upphängd i nedre hallen av hans villa och jag beundrade den varje gång jag kom dit. I slutet av augusti detta år fick jag ett mail från en släkting till Lasse med nedanstående innehåll

Hej,

Jag ställer detta mail till dig som ordförande för GMJS. Vid uppdelningen av min käre farbror Lars-Erik Bernströms kvarlåtenskap år 2001, erhöll jag en tavla målad av honom själv, föreställande ett helt tågsätt om 6 vagnar dragna av ett ånglok. Målningen hängde i hallen i hans villa i Mölndal. Den har i vårt hem hängt på paradplats i vår övre hall, men måste nu finna en ny vägg då vi är på väg att flytta härifrån. Dess längd gör den något svårplacerad i annan miljö. Den mäter 3,17 m i längd men endast 23 cm hög.

I vetskap om att han var en entusiastisk medlem i GMJS känns det naturligt att allra först låta frågan gå till er huruvida ni kunde tänkas ha något intresse och glädje av att överta den för att pryda någon del av er lokal. Jag begär ingen ersättning för den, men skulle i gengäld vara tacksam för hjälp med transporten till Göteborg.

I hopp om att tavlan hos er kunde finna ett nytt hem, där dessutom många tågintresserade kunde ta del av er förre medlems verk tecknar jag

med vänliga hälsningar

Peter Bernström

Naturligtvis kunde vi inte låta detta utsökta tillfälle gå GMJS ur händerna utan jag svarade med att "Vi tar tacksamt emot tavlan för placering i vår klubblokal där vi har gott om plats för att hänga den på väggen". Problemet var, hur få den till Göteborg? Även detta var Peter vänlig nog att ombesörja. Jag skulle tro att även Lasse skulle vara glad åt att den blir placerad hos oss i vår klubblokal som ett minne om en dröm.

EPILOG

Blev Lasses dröm drömmen sann och kom den till utförande? Ja. Till vissa delar.

Loket föreställande SJ A-lok, tillverkat 1906-1909, har legat halvfärdigt sedan 1995.

Tender och ram samt panna är i stort sett klara men detaljering återstår.

Vagn nr 1 Postvagnen byggdes i modell av Erik Alm

Vagn nr 2 Sittvagn 2 klass trä byggdes av Lasse Bernström

Vagn nr 3 Sittvagn 2 klass trä byggdes av Lasse Benström

Vagn nr 4 Sovvagn 1 klass plåt byggdes av Lasse Bernström

Vagn nr 5 Sovvagn 1 o 2 klass plåt byggdes av Lasse Bernström

Vagn nr 6 Sittvagn 2 klass blev inte byggd

Vagn nr 7 Restaurangvagn blev aldrig byggd men finns som plåtarbete i delar

De färdiga vagnarna samt delarna till A-loket med tender och de halvfärdiga vagnarna finns deponerade hos oss på GMJS.

