

Skövde modell-järnvägssällskap presenterar sig

I Skövde finns sedan snart fyra år en livaktig mj-klubb, Skmj. Föreningen, som riktar sig till modellbyggare i Skaraborgsregionen, har i dag 24 medlemmar varav åtta aktiva. Vi har även stöd utanför länet, starka aktivistfästen finns i tex Gävle, Västerås och Hinsnoret. I centrala Skövde disponerar vi en lokal om 13x4 meter och syftet är att i H0-modell återskapa en svensk järnvägsmiljö sådan den kunde se ut under trettiotalet.



Morgondimman dröjer kvar i det höstliga Tivedslandskapet när rälsbussen söder ut gör ett kort uppehåll i Undveket. Ännu pågår ingen ingen verksamhet, folk har just börjat vakna.

Westergötland — Nerikes Jernvägar (WNJ)

Foto: Clas Mattisson och P Lennart Svensson



Solen står lågt på eftermiddagen när rälsbussen gör ett kort uppehåll i Undveket. SJ-lokomotorn inväntar på spår 1. Med ryggen mot kameran går mor Hulda och skräpar på perrongen. Hon är oavlönad vagnsstäderska på WNJ och ett av få fruntimmer i Undveket.

■ Sällskapet grundades 1976 då en samling inbitna entusiaster gick samman och formulerade ett gemensamt byggprogram. Verksamheten har hela tiden varit intensiv och är nu inne i ett stadium där alla grövre bordskonstruktioner är på plats. Det väsentliga elektroarbetet är klart, de flesta spåren är lagda och vi fungerar allt bättre som förening. De första åren innebar hårt grovjobb, murning, spackling, slipning och målning av en lokal som i dag rymmer en anläggning om ca 150 meter spår och sex stationer. Stora partier är provisoriska, givetvis återstår massor av arbete och ännu är ingen bit av banan färdig. Men landskapet börjar ta form, även om det kommer att dröja innan vi kan gå över till findetaljering, efterjustering och egentligt modellbygge längs hela linjen. Ett etappmål nåddes i april -78 då första tåg avgick och WNJ förklarades öppnad för trafik. Tyvärr finns inga bilder bevarade från invigningsfestligheterna, fotografen blev sittande i Kråkvattnet och hann inte fram i tid. När tåget skulle avkonterfejas var herr fotografen i sådan form att det bedömdes meningslöst att låta honom medfölja invigningståget. Efter denna incident kallas samhället i folkmun stundom "Kråkvattnet".

FINGERAD BAKGRUNDS-HISTORIA

Utgångspunkten för vår modell är en beviljad koncessionsansökan från år 1907 för en projekterad men aldrig byggd järnväg.

Man planerade en 62,5 km lång normalspårsbana som från SJ-linjen Skövde—Karlsborg och stationen Mölltorp via Forsvik skulle gå rakt genom Tiveden för att söderifrån sluta an till Laxå—Röfors Järnväg som skulle införlivas och vars rullande materiel skulle övertas. (Mer härom finns att läsa i Ljungqvists bok om LRJ, utgiven av Svenska Järnvägsklubben.) Verkligheten blev dock en annan, LRJ vägrade hårdnackat varje samarbete, något som krympte WNJ:s stolta planer åtskilligt och är en ständig källa till förargelse, i bolagets historia känt som "Röforsproblemet". Ett ytterst oförmåligt samtrafiksavtal ingicks först 1925 då WNJ tilläts trafikera LRJ:s spår.

Sträckningen på Skmj:s anläggning omfattar dels SJ-sträckan Skövde—Karlsborg där Mölltorp är utgångsstation och dels den enskilda trafikförvaltning som vi döpt till Westergötland—Nerikes Jernvägar (WNJ). Denna byggs som ett stycke Tiveden norrut till Kråkvattnet där tågen går in i en tunnel mot våra underjordiska tågmagasin som alltså får tänkas motsvara den fortsatta sträckningen mot Laxå. WNJ är således en punkt-till-punkt-bana där omloppstiden för ett tåg med en skalahastighet av 50 km/tim utan uppehåll är ca sex minuter. Möjlighet finns också att sluta en eller flera slingor för kontinuerlig rundkörning.

WNJ "öppnades" för trafik år 1910. Banan började byggas 1908 och som ansvarig att leda



Totalvy över Mölltorp från en intensiv trafikdag. Lok- och vagnanhopning på samtliga spår sedan tågklareraren fått nog. Denne är ett av de mer osäkra numren bland WNJ:s anställda. Det är samme tågklarerare som bärs undan i förgrunden, en inte helt ovanlig syn när uppgifterna blir honom för svåra. Försök att finna en ersättare på denna viktiga post har inte givit resultat.

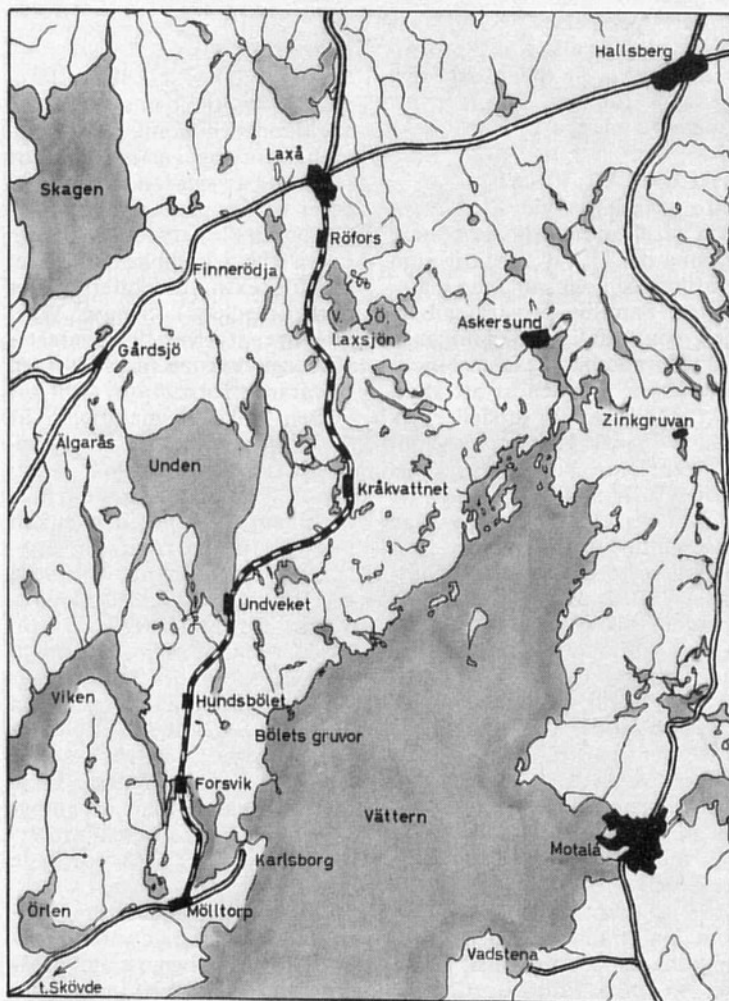
Mer att säga om denna bild: närmast stationshuset blockerar WNJ lok 1 SJ-spåret med just inkommet persontåg från Forsvik. Lok 2, som växlar på spår 2 får hjälp av SJ Sb 1306 (skymtar på spår 3) med att göra i ordning ordinarie blandade kvällståget norrut. Bland rälsbussarna syns längst bort Södra Bergslagens vackert röd-blå Yo-buss som hyrts in av WNJ. Vi har gott om malmvagnar. Malmståget på spår 3 är byggt av O Sundström och visar en del av malmvagnparken.

I förgrunden några av Perls YBo6-bussar. De små hjulen blir lätt smutsiga varför vi ändrat strömuttagning och låter kontaktblecken släpa direkt mot hjulbanan. Några driftstörningar på dessa modeller har vi inte haft trots hård körning.

arbetet utsågs baningenjören och f belgiska bergsrådet Garcon de Gastrit som ansågs ha erfarenhet av liknande uppdrag på kontinenten. Utländska ekonomiska intressen fanns tidigt med i bilden (Ämmeberg-Zinkgruvan och Vieille Montagne ligger inte långt från WNJ!). Gruvprospekteringar företogs men de Gastrits bestående insats inskränktes till försäljning av en del mycket bristfällig rullande materiel som han köpt upp billigt på kontinenten. En del av dessa vagnar finns ännu kvar men används då som bangårdsvagnar. Noga taget är WNJ ännu ej färdigbyggd, slutinspektionen har när detta skrives förekommit endast längs linjen Mölltorp-Forsvik varvid riktades åtskilliga grova anmärkningar mot f bergsrådets förmåga att leda arbetet. Flera inspektionsresor har företagits norr om Forsvik men ingen av dessa expeditioner har återkommit varför WNJ enligt cirkulärskrivelse ansetts vara "preliminärt riskområde". Notera också att WNJ är öppen endast för godstrafik. Tillstånd att driva persontrafik saknas ännu men detta spelar mindre roll eftersom bolaget är känt för att driva en ganska aggressiv trafikpolitik och vanligen brukar trumfa igenom sina idéer med sk "maktspråk".

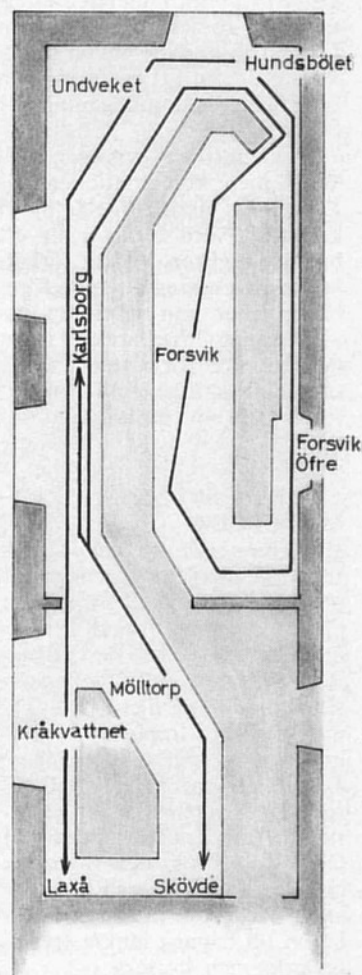
30-TALET ÄR NUTID

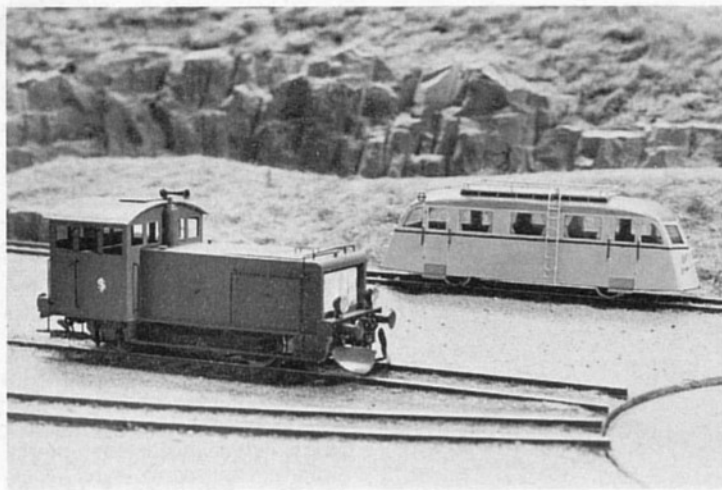
Efter många och skiftande öden har vi nu fört banans historia fram till perioden 1930-35. Mitten av trettio-talet är "normaltid", men det hindrar oss



Skala 1:400 000

Karta över området banan tänks arbeta i och en schematisk bild över anläggningen.





En avfolkad bild från Mölltorps lokstation, sannolikt tagen en söndag förmiddag. Hilding Carlsson-bussen skall om några timmar utgå från spår tre mot Forsvik.

inte från att speciella körkvälar "postdatera" utvecklingen och låta rullande materiel m m vid behov föreställa t ex 1950-tal, 1962 eller 1978. Evig höst råder på anläggningen men första söndag var månad är körkväll oberoende av årstid. (Sommaren är för övrigt en ganska aktiv period på Skmj. Flera medlemmar har arbeten som medger sammanhängande ledigheter under just sommarmånaderna. Tag alltså gärna kontakt med oss om ni skulle passera Skaraborg under semester-tid! Tag förresten gärna kontakt med oss över huvud taget. Vi tycker om att prata mj och visar gärna vår anläggning för besökare!)

Huvudintresset knyts till WNJ men kombinationen SJ-EJ ger oss flera fördelar då vi kan välja våra förlagor ur ett bredare register. Vi kan förhålla oss mycket exakt mot förebilden eller kan vi tillåta oss viss rimlig "freelance" inom den enskilda förvaltningen där samtidigt antalet faktiska EJ-förebilder blir nästan outtömligt.

EXAKTA SVENSKA MODELLER

Kraven på de modeller som finns på anläggningen är att de skall vara svenska, att de har en exakt motsvarighet i verkligheten eller att de utifrån järnvägshistoriska fakta kan anses sannolika på den typ av bana vi bygger. Merparten av våra modeller är rena hembyggen. En och annan färdigmodell förekommer men är då modifierad för att passa in. Stor vikt läggs vid att lok- och vagnpark skall vara "balanserad", dvs att antal och typer står i vettig relation till banans tänkta trafikunderlag och storlek.

Vi skiljer gärna på konse-

kvent "modellbyggarhobby" i motsats till mer köpebetonad verksamhet. Det går alltså långsamt framåt men vi har roligt hela tiden samtidigt som principen är att successivt höja kvaliteten och standardkrav. Vi försöker att hela tiden hålla banan öppen för trafik. Det har visat sig klokt att kompromissa när man bygger en större klubb-anläggning och arbeta med stor noggrannhet och med fleråriga framtidsperspektiv. Skmj har förmånliga villkor och förutsättningarna är sådana att föreningen rimligen kommer att fungera i många år ännu.

MILJÖN ÄR VIKTIG

Stor vikt läggs vid landskapet och strukturerna längs banan. Denna del är väl så viktig som trafiken och den rullande materielen. Samtliga hus är hembyggen som vanligen svarar mot faktiska förebilder, främst inom Skaraborg. Tanken är att vi på sikt skall samla modeller av kända järnvägsbyggnader till koncentrerad bebyggelse längs våra WNJ-stationer. Sålunda kommer t ex Forsvik, som är en kulturhistoriskt värdefull plats i verkligheten och i fantasin WNJ:s driftcentrum, att förutom själva bruksmiljöerna kunna visa upp modeller av stationshuset i Tidaholm, vattentornet i Mullsjö, godsmagasinet i Karlsborg osv. Att spåra upp, dokumentera, rita och i modell återskapa intressanta järnvägs- och industrimiljöer har för flera medlemmar numera blivit den mest stimulerande biten av mj-hobbyn.

Vi ser gärna vår anläggning som en tredimensionell oljemålning, en sorts teknisk poesi, där vi med lätta överdrifter blandar fantasi och saklighet och där vi eftersträvar konsekvens och realism på flera olika



Linjen passerar Hundsbölet, en mindre gård med obetydliga jordgubbsodlingar. Notera den kaffedrickande mannen till höger om huset. Han är känd längs hela banan och berömd för sin förmåga att göra ingenting. Ingen vet varför han uppehåller sig längs WNJ, möjligen har man något att göra med arméns hemliga transporter.

plan. Målsättningen innebär, något förkortad, att vi syftar till att i modell åstadkomma ett stycke Tivedsnatur där hus och miljöer är klart igenkännliga för en besökare, samtidigt som vi försöker göra en exakt topografisk rekonstruktion av Forsviks bruk och samhälle. I detta landskap placerar vi en typisk svensk enskild trafikförvaltning enligt en väl sammanhållen trafikidé!

KONKURSER

Westergötland—Nerikes Jernvägar har allt sedan starten haft vacklande ekonomi. Två gånger har företaget gått i konkurs på grund av sviktande konjunk-turer och uppenbar vanskötsel. ("Konkurs" betyder i verkligheten ebb i klubbkassan vilket medför extra utdebitering per aktiv medlem.) Senast WNJ gick över styr var 1929, varefter företaget rekonstruerades i sin nuvarande form.

Den rullande materielen är följaktligen en smula ålderdomlig, ofta övertagen från främmande banor och stundom hårt nedsliten. Man har helt enkelt inte råd med dyrbara investeringar i fabriksny materiel utan tvingas ofta till provisoriska lösningar för att klara trafiken. Utan gällande samtrafiksavtal med SJ och andra förvaltnings- och inhyrningar från t ex BJ, NBJ, SWB eller SBJ (Södra Bergslagens Järnväg) skulle WNJ alls inte klara sig. Trots detta tvingas vi till indragningar i tidtabellen, speciellt vintertid eftersom WNJ saknar både spårrensare och snöplog.

Dragkraften räcker inte alltid till, vagnbrist är vanlig, speciellt på personvagnssidan. Spårren, vanligen Peco code 100 som successivt skall bytas mot mer modelltroget handlagt spår, är få i förhållande till det ut-

rymme vi disponerar. Dubbel-spår förekommer givetvis inte, banunderhållet ligger efter och huvudspåret är bitvis så dåligt att axeltrycket måst sänkas längs vissa sträckor. Senast i somras låg trafiken nere längs sträckan Undveket—Kråkvattnet sedan järnvägsbanken rasat på flera ställen.

GODSTRAFIKEN VIKTIGAST

Om trafiken är en del att säga. Låt vara att WNJ är ett oansenligt trafikbolag med många bekymmer: det är dock en tung-godsbana där de allt dominerande varuslagen utgörs av timmer, träkol, massaved, sågade träprodukter samt transporter till och från Forsviks Bruk. Denna industri är banans särskilt största kund och är också delägare i WNJ. Från brukets representanter i WNJ:s styrelse framförs ofta kravet att lägga ner trafiken norr om Kråkvattnet och i stället rusta upp bandelen mot Mölltorp. Man har till och med gjort beräkningar på vad en elektrifiering skulle kosta. Resultatet blev dock att SJ, för att slippa dyra omlastningar i Mölltorp, tills vidare sköter en del trafik med egna vagnar och diesellok. En modern lokomotor litt Z3 är sedan i somras uthyrd till WNJ och stationerad i Forsvik.

Forsvik äger en onaturlig djuphamn och saknar därför ångbåtsförbindelse minst en gång i veckan. Transporter går dels via Göta kanal och dels med järnväg. Timmer fraktas vanligen till Forsvik Öfre och sågverket varifrån det lastas vidare och via Mölltorp når statsbanenätet västerut.

Massaved, träkol, sand, gjuteriprodukter och tackjärn är de vanligaste varuslagen till och från bruket där gjuteriet har

Fakta om Skövde modelljärnvägs-sällskap (WNJ):

Föreningen grundad mars -76.
Nuvarande medlemsantal: 24.
Banan öppnad för trafik: 2/4 -78.
Signatur: WNJ (Westergötland—
Nerikes Jernvägar).
Skala: H0 normalspår, 12 V lik-
ström.
Minsta kurvradie: 750 mm (gäller
underspår, radien i synligt spår be-
tydligt större).
Minsta hinderfria spårlängd i mö-
tesspår: 1,7 m.
Maxhastighet: 50 km/h=0,16 m/s.
Banlutning: 50 promille.
Största antal tillåtna axlar: 30.
Broms: skruv.
Koppel: Bemo/Roco/Piko komplet-
terat med skalakoppel och funge-
rande genomgående drag- och
stötinrättning.
Normer: under utarbetande.
Målsättning: svensk EJ-SJ 1930-35.
Dragkraft: ånglok, mindre motorlok
och rälsbussar.
Framtidsutsikter: goda.

en årlig produktion om 300—
400 ton. Pappersmassan, "sär-
deles vit och vacker", uppgick
1930 till 700 ton och går mest
på export till Frankrike. Slutna
vagnar förekommer kring bruket
och massafabriken men rader
av timmer- och virkesvagnar
är en vanlig syn på WNJ. 70
procent av vagnparken utgörs
av öppna vagnar litt N, NN,
N3a, Os m fl.

Styckegodstrafiken är högst
ordinär med en och annan små-
industri längs banan. En del
jordbruksprodukter transporte-
ras, inte minst under de hek-
tiska sommarveckor jordgubbs-
säsongen varar. (Motsvaras i
verkligheten av medlemmarnas
semestrar!) Längs linjen finns
flera timmeravlägg, tallstubbar
tas från skogen runt Unden och
5 000 stigar träkol fraktras årligen
på WNJ. I Undveket ut-
lastas varje vecka en vagnslast
tjära och norr om Kråkvattnet
finns en terpentindustri.

Ingen brytning äger f n rum
i Bölets mangangruva men ett
starkt skäl att behålla WNJ är
att på flera platser i Tiveden
civilförsvaret har förråd och
beredskapslager. Vad dessa in-
nehåller avslöjar vi givetvis inte
här. Sant är dock att det före-
kommer transporter av mindre
vanligt slag och att WNJ trafik-
personal på frågan vart alla
godsmängder norrut slutligen
går svarar klart undvikande!
Här finns alltså vissa militär-
strategiska skäl att inte lägga
ned banan. Ett under senare år
ihärdigt rykte om att bered-
skapslagren skulle innehålla
O'Boy och arméns Kalaspuffar
M/32 avlivs härmed. Å andra
sidan, hur ska man förklara tra-
fiken nattetid i Tivedens djupa
skogar där vagnarna bär på-
skrifter som Milda Margarin,
Melass från Sockerbolaget
m m?



Växling pågår, norra utfarten Undveket. SJ:s lokomotor gör stor nytta på WNJ. Skjulet är känt som Carl-
sons skjul och ett välkommet tillhåll för mer arbetsskygga existenser. Som vanligt pågår alls ingenting.



"Ettan" närmast kameran. Lok 2 tar vatten i bakgrunden. Lägg märke till WNJ Z-lokomotor, som här mul-
tipele körs med SJ Z3. Numera står Z-loket avställt i Forsvik på grund av kroniskt maskinkrangel, inte helt
ovanligt under motorlokenas barndom.
Kontaktledningsstolpen daterar bilden till tiden 1934—35 då sträckan Skövde—Karlsborg elektrifierades.
Mannen i gräset till höger om stolpen ansågs först vara en fågelskrämma men numera tror vi att han är
en tidig SJK-are!



Vy från SJ-linjen. Lok litt Ub med godståg passerar den väl obehagade järnvägsövergången strax öster
om Mölltorp. Som synes återstår mycket av detaljarbetet i landskapet. Loket kommer från Västerås
(byggherre L A Söderwall). Första vagn efter lok är en Grh signerad Claes Mattisson.

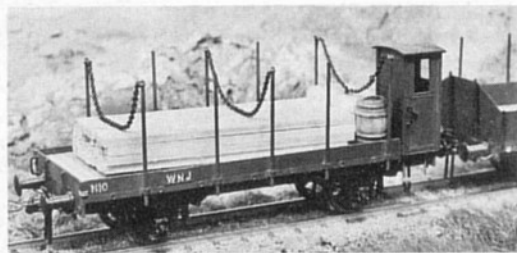


Här växlar "ettan" på spår 2 i Undveket en gråkulen men varm höstdag. På bilden syns en av banans fem IRM-vagnar som övertagits från NBJ. BJ resgodsvagn är ett äldre bygge signerat O Sundström. Observera den hypermoderna motorcykeln i förgrunden. Den tillhör doktor Bergström på sanatoriet som anser den vara bekvämare än tåget. Trots att vägförbindelse saknas med Undveket!



Ovan tv vy från linjen och ett av banans äldsta partier vid Kråkvattnet. Th Södra utfarten. Hur TGOJ-dieseln kom hit vet vi inte, den är ombyggd från 3-räls och detaljerad av L Wahlström.

Tv WNJ öppen vagn av litt N. Är banans standardtyp, kan närmast jämföras med TGOJ N3-typer. Th BJ:s nya N3-version i WNJ-dräkt. Något längre axelavstånd, modernare underrede och broms.



PERSONTRAFIKEN KLEN

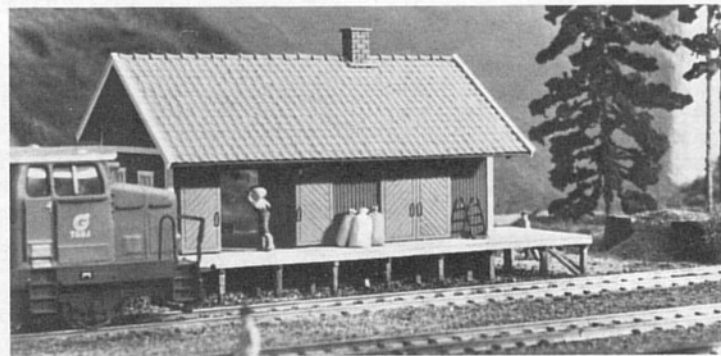
Persontrafiken har aldrig givit WNJ några inkomster och är högst obetydlig, förutom sträckan Mölltorp—Forsvik som är den enda del av banan där ren persontrafik med loktåg förekommer. Denna linje får stundom karaktär av lokaltrafik, där underlaget mest utgörs av resande till Skövde/Karlsborg som byter tåg i Mölltorp. Övrig persontrafik sker med blandade tåg eller med rälsbuss. Helgtrafiken kan stundom bli intensiv med ett extra tågpar per dag beroende på väderleken. Längs banan finns en del populära utflyktsmål och i Undveket finns ett sanatorium som ger visst underlag åt persontrafiken. (Försök att samordna en del känsliga transporter från Undveket med Saxnora—Möhällarnas station Kolaråsen har ännu inte lett till resultat. Detta trots att förhandlingar inte pågår!)

Den ökande bilismen och det nyetablerade omnibusaktiebolaget i Forsvik har under senare år inneburit svår konkurrens. Persontrafiken Bölet—Sättra sker numera med buss sedan den tidigare smalspårslinjen lagts ner. En utbyggnad av normalspåret vore direkt olönsam och vad värre är: planer finns på direkt bussförbindelse Forsvik—Karlsborg!

WNJ är redan hårt provat men detta skulle innebära dödsstöten åt vår persontrafik som sannolikt skulle tvingas upphöra. För att möta det slemma hotet från bussbolaget har WNJ styrelse beslutat om flera åtgärder. Förhandlingar har åter upptagits med LRJ om direkt persontågsförbindelse till Laxå. (Omstigningen i Røfors känns en smula meningslös då LRJ som bekant saknar persontrafik!) Upprustning skall ske längs hela linjen och personvagnparken byggas ut.



Närbild av pågående hembygge under provkörning (byggherre L Wahlström). Förutom hjul och motor är loket ett scratchbygge från reläerna och uppåt. Detta lok, SJ litt Y, är aningen för lätt för att klara de svåra stigningarna norrut med högre tågvikter. Det var dock det enda lok som för tillfället kunde komma i fråga på de svaga bandelarna norr om Hundsbölet.



Men orosmolnen hopar sig änyo över det stolta WNJ. Ny, modern dragkraft behövs men leverans av de två relativt moderna S-lok som skall övertagas från SJ uteblir eftersom WNJ saknar kontanta medel. Dessutom hotar SJ säga upp utyrningen av personvagnar litt C3, C4 m fl om inte banunderhållet blir bättre och säkerheten ökas. (SJ:s farhågor känns befogade sedan det framkommit att en vagn litt C3 c helt enkelt "kommit bort" någons på linjen Kråkvattnet—Røfors.) Men inte nog härmed, tågklararen i Mölltorp hotas med avsked, två av WNJ:s fyra personvagnar väntar på storrevision vid verkstaden i Forsvik där personalen strejkar sedan tidigt i våras när syrenerna blommade. Till och med mor Hulda i Undveket börjar bli medveten och kräver lön...

I kommande nummer av Allt om Hobby fortsätter presenta-

tionen av WNJ. Vi skall diskutera kring spårplaner, tidtabeller, tekniska data, framtidsplaner m m. Dessutom kommer en mer ingående inventering av den rullande materielen.

Nya modellbyggare är alltid välkomna! Kravet är fyllda 18 år och ett väl visat mj-intresse varefter man går som aspirant för att småningom bli medlem. Vi anser mj-hobbyn idealisk att utövas i klubbregi och vill gärna ha kontakt med andra mj-sällskap!

Kontaktmän för Skmj finns över hela Skaraborg. Hör gärna av dig till någon av följande mj-aktivister: Göran Axelsson (agent, förvaltare) tel 0500/169 10, Lars Wahlström (sekreterare) 0503/129 94, Eric Julihn (industriman, kassör) 0505/306 58 eller Krister Brandt (ordförande) 0515/149 30.

Krister Brandt ■