

# Veckans bilder från 2006

**T**anken med veckans bild är att få en koppling till pågående verksamhet och visa vad som kan hända nere på klubben en klubbkväll.

Nu skall ingen ta detta med 'veckans' alltför strikt, det blir vad det blir. Det är tillfället och möjligheten som gör när en uppdatering kommer men med ungefär så där nån veckas mellanrum så försöker vi byta ut bilden.

2006-10-21

## Körkontroller

*modell anno dazumal*

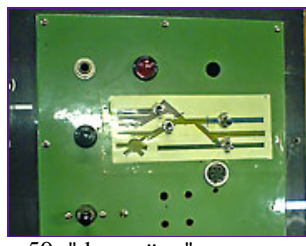
Återfunna vid en städning.

(Klicka på resp. bild för att läsa mer om varje körkontroll.)

Foto: LGF



m40, "Elektriska stolen"



m50, "den gröna"



m60, "den grå"



m70x, "den svarta"



m70, "mot röda pricken"



m80, "den lilla"

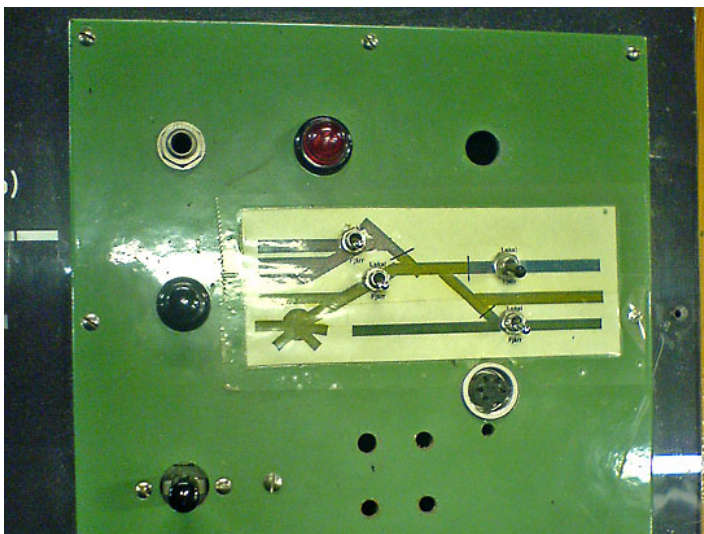


**m40, "Elektriska stolen", tillverkad åt Greve Sven Lagerberg**

Stolen kommer från Kaptenen Greve Sven Lagerberg, en gång ordförande i SMJ sedermera hedersordförande. Han kallade den "Elektriska stolen", den anslöts till hans anläggning "Lundeberga Klastorps Järnväg" (även den värd en egen historia) via två sladdar med krokodilklämmor. Den ena till luftledning och den andra till rälsen. Han var den som introducerade tidtabellskörning vid SMJ på 1940-talet. Hans bana var en av de första uteslutande byggd för tidtabellskörning. Kaptenen var under 2:a världskriget förbindelseofficer vid järnvägen och gjorde tidtabeller för militärtransporter. Detta var under

den tid som SMJ inte hade någon egen anläggning utan man gick hem till varandra och körde på varandras banor.

*Kuriosa men egentligen litet fusk, eftersom den aldrig har använts på någon klubbansläggning hos SMJ.*

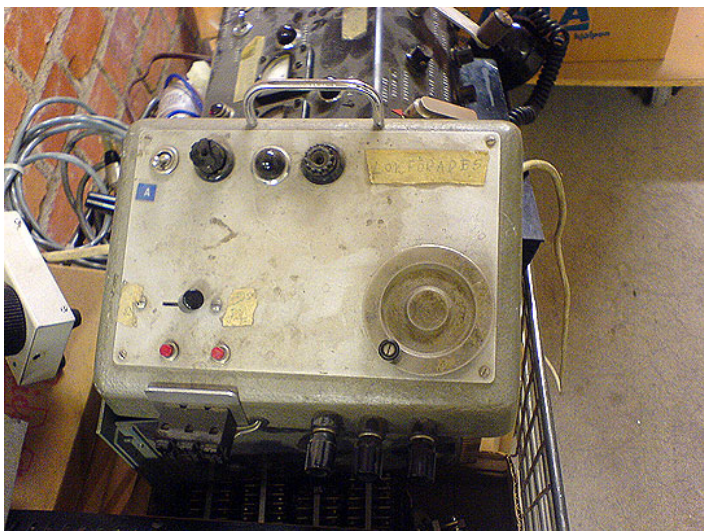


#### **m50, "den gröna", egen konstruktion inom klubben**

Ett seriebygge som var försedd med vev som manövrerade en reostat. Vidare var den försedd med en vippomkastare med nolläge för korriktionsomkastning. Fanns i ett eller två exemplar på varenda station på Hamngats-anläggningen.

Lampan indikerade kortslutning och utlöste automatsäkring (löste även ut vid vanlig överbelastning). Säkringen återställde sig automatiskt när man ställde körströmmen på noll eller när kortslutningen försvann. Detta byggde på ett speciellt telefonrelä som hade dubbla spolar (en strömspole som drog vid överbelastning och en spänningsspole som höll reläet draget till spänningen ställdes på noll).

*Användes som körkontroller på den gamla banan på Hamngatan och som lokalköraggregat på den nuvarande anläggningen på Rosenlundsgatan.*



#### **m60, "den grå", provbygge av medlem Sven Zetterberg**

Provbygge av en pulsad körkontroll, kanske en av de första, byggd efter en beskrivning i en engelsk elektroniktidsskrift. Gick att krypköra med men var inte bra för Faulhabermotorer som kom senare.

*Användes på provsträckan i verkstaden men även som en reguljär körkontroll i lokförarhytten på vår nuvarande anläggning.*



### **m70, "mot röda pricken", svensk konstruktion inköpt på US Hobby**

Våra "slitvargar" under många år. Röda pricken avsåg korriktning från Farsarvet mot Mohällarne. Rent pulsat aggregat som även den hade automatsäkring som återställdes vid nollställning. Vi byggde om några till ren likspänning för att kunna köra Faulhaber-motorer vilka för illa vid pulsad ström. (Dagens dekoder använder en högre frekvens för att komma runt detta problem.)

*Användes som lokförarkörkontroller i många år fram till digitaliseringen.*



### **m70x, "den svarta", byggd av medlemmen Lars Lindqvist**

Förebilden är TAT IV (True-Action Throttle version IV, [en konstruktion](#) från Linn Westcott) som var beskriven i Model Railroader. Ett loks olika egenskaper kunde ställas in, startspänning, acceleration etc. Körspänningen började som pulsad spänning med liten likströmskomponent för att sedan minska pulsamplituden men höja likströmskomponenten till ren likspänning vid högre hastigheter. (Det är pulsningen vid låg frekvens som kan göra att en Faulhaber-motor blir överhettad. En DCC-dekoder har en pulsfrekvens på 20–40 kHz.)

Körkontrollen var byggd som en prototyp för att prova ut inställningarna för respektive lok som därefter skulle programmeras med olika motståndsvärden på [individuella kretskort](#) som skulle pluggas in i körkontrollerna på de fasta förarplatserna. Alltså en analog motsvarighet till det som man har gjort digitalt i dagens dekoderprogrammering. Lokens mot-EMK mättes under korta pauser i utmatningen med hjälp av en "sampler and hold"-krets för att användas som "är-hastighet" för regleringen och för hastighetsmätare.

*Kom aldrig i praktisk drift på SMJ.*

Körkontrollen fungerade alldeles utmärkt om man inte hade våra dåvarande spårledning inkopplade. Spårledningarna fungerade alldeles utmärkt om man inte hade köraraggregatet inkopplat. Trasset berodde på en överlagrad växelspänning som spårledningen mätte mot samtidigt som köraraggregatet mätte motorns mot-EMK.



**m80, "den lilla", byggd av medlem Lars "Julle" J**

Egentillverkat handhållet lokalköraggregat (Juhlins Mekaniska). Körkontrollen levererade en glättad likspänning och utan pulsning. Aggregatet var uppbyggt kring ett fåtal enkla standardkomponenter. Aggregatet innehöll bl.a. en 21W bilglödlampa som tändes när strömmen översteg tillåtet värde och begränsade strömmen till detta värde med samtidig indikering. Rikttningsindikering fanns.

*Användes som lokal körkontroll på alla stationer. Aggregaten togs ur drift i samband med digitaliseringen av privatbanan.*

2006-03-16



Kvällsrälsbussen från Mohällarne



Kolbryggan på Mohällarne



Foto: Janne O





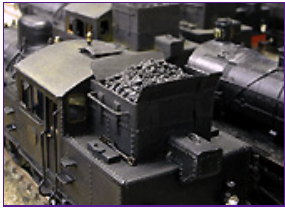




Några bilder från filminspelningen...







Sb-lok(fabrikat Tenshodo) på parad...

Foto: *LGF*

