



# Rälspiken

Göteborgs  
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, febr 2011



*Välkommen till  
årsmötet 2011*



Mera nostalgi



Aktuellt nu, snöplogning

## Göteborgs Modelljärnvägssällskap

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

### 2010 bestod 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](mailto:leifasta@yahoo.se)

Redaktören: [hasses@telia.com](mailto:hasses@telia.com)

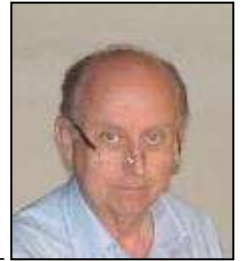
Text och foto, där intet annat anges, står redaktören för. 

Se även vår hemsida  
[www.port.se/gmjs](http://www.port.se/gmjs)



-Min fru är en riktig "gör-det-självar".  
-Va' trevligt att hon är så häändig.  
-Nja, var gång jag ber om något så säger hon -gör det själv..... 

## Med mitt mått mätt



### (H)julen stod för dörren...

så det var därför jag inte kom ut.

Sen va' det ju det där med kylan.

Från fågelbordet konstaterar jag

att det var många fler domherrar än

domdamer, vad nu det kan bero på.

Kanske är det så att damerna är intel-

ligentare och vägrar gå ut när temperaturen kryper ner mot 20-gradersstrecket.

Näväl, har julen varit fridefull? Har det blivit tid för modellbygge? Har Du byggt någon av de modeller som vi, genom Svante Runbergers vänlighet, så idogt presenterar ritningar till i våra olika nummer av Rälspiken?

För att föregå med gott exempel så har jag faktiskt det! I somras presenterade vi ett litet 600 mm trefas elektrolok från Vittskövle i Skåne (kolla nr 3/2010 om Du glömt). Det passade mig perfekt då jag, som bekant, vurmar för smalspår. Sagt och gjort, fram med verktyg, flak, lister mm. Ett litet trevligt lok men tyvärr har vi ingen dubbel kontaktledning att köra på. Tänkte inte på det.....Det får bli en vitrinmodell tills vidare. Fotot är från en av mina privata moduler hemma i bokhyllan.



Årsmötet stundar. Ta tillfället i akt och hedra Din kära klubb med ett besök!


Hjärtligt välkommen

**Hans Johansson**



red

## Omslaget

visar vår nya granskog väster om Helgebergas grusgrup. Torbjörn Ek har försett våra träd med rejäla stammar och resultatet måste betraktas som mycket gott. 



GMJS medlemmar kallas härmed till klubbens

# ÅRSMÖTE

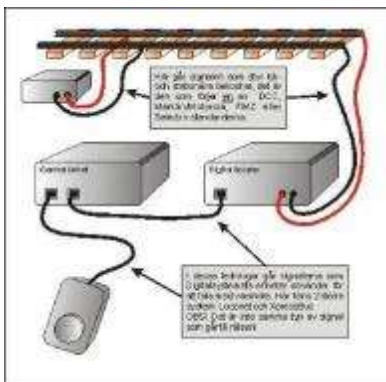
tisdagen den 15 februari 2011 kl 19.00  
i sällskapetets lokal.


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

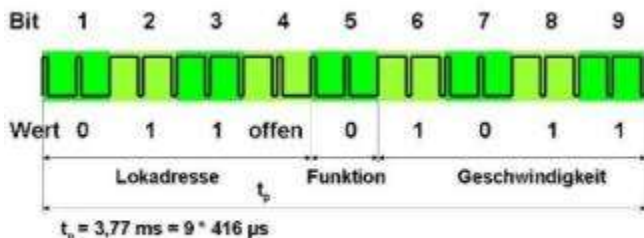
Välkomna!

## Digitalisering av smalspåret

Styrelsen har insett att klubben inte kan negligera den tekniska utvecklingen längre. Det som varit verklighet för många modellrallare i ett 20-tal år, nämligen digitalisering, skall nu göra ett försiktigt intåg även på GMJS. Styrelsen har beslutat att på försök börja med vår lilla tvåfotabana. Den är ju helt separerad från anläggningen i övrig och har ett mycket begränsat antal drivenheter som i dagsläget fungerar något tveksamt.



Vi hoppas med projektet att lära oss mer om tekniken samt att kanske få en bättre gång på de två drivenheter vi idag disponerar. Sedan hägrar både möjlighet till olika typer av belysning och inte minst ljud! 



Lokadresse:  $0^0 \cdot 1^1 \cdot 1^1 \cdot \text{„offen“} = 2^2 + 1^9 + 1^3 + 0 = 66$   
1 - -4 - 8 - -

## Till minne

En av våra verkliga trojänare, Gustaf Hamre'n har avlidit. Han var en av grundarna av klubben 1945 och hade medlemsnummer 3. Gustav tillbringade sina sista månader på Brahem i Stockholm.



Svenska tåg är väl trevliga men går knappast upp emot de Amerikanska vad pampigheten beträffar.



# Nostalgisidan



Tiden går fort. Det var några år sedan det såg ut så här där nu Munkepullans hållplats står. Då hette hållplatsen Rastlösa. De båda boningshusen står dock kvar. Vad som tillkommit är Stig Nybergs lilla banvaktsstuga. Vi kan också se hur linjen från Annorlunda och broarna såg ut innan det blev dubbelspår. Den bortre bron återfinns nu på vår modulanläggning.



Här har vi området där vår sjö, hamn och smalspårsbangård ligger idag. Till vänster ser vi den s.k. harpan, en sluttande växlingsbangård på Benktåkra stn. Den böjda sträckningen finns inte kvar idag. Som synes fanns även då en lite sjö under järnvägsbron på ånglinjen. Notera den eleganta stenbron som nu är borta.





# Dagis på GMJS



Det är inte meningen att klubben skall bli ett barndagis men vi skall ju förhoppningsvis förmedla vår hobby till yngre generationer. Vad var då mer lämpligt att när det under hösten 2010 kom en förfrågan från en förskola i Stenungsund om att kunna få besöka vår anläggning med några klasser där 5-6 åringar i skolan hade gjort ett projekt angående tåg och tågtrafik. Ett i mitt tycke bra initiativ, och nu skulle barnen göra en studieresa till Göteborg med tåg och samtidigt besöka på vår modelljärnväg. På förmiddagen den 21 oktober knackade det försynt på dörren och utanför stod ca 40 förväntansfulla barn tillsammans med lärare och fullproppade ryggsäckar med lunch-/matpaket.

Jag blev mycket förvånad av att dessa minde besökare var så intresserade att dom stod tysta en lång stund medan jag berättade om tåg och modelljärnvägar. Vad fanns då det lilla ”*petafingret*” kanske någon undrar?

Jo visst fanns det, mest för att se om vagnen verkligen rullade, men när fröken berättade att ”se men inte röra” gällde så drogs det snabbt tillbaka. Men jag var inte så hård utan dom fick faktiskt titta på både modeller av hus och vagnar genom att själv hålla i dessa och inget gick sönder. Och intresset för rörliga tåg var stort.

Alla utflykter skall innehålla lunch eller matsäck och även detta fixades i vårt klubbрум. Vad som serverades? Smörgås, dricka, frukt, men framför allt var det pannkakor i stora mängder. När besökarna skulle gå överlämnades under stort glam ett paket som sedermera visade sig innehålla en påse med massor av godis och faktiskt även resetandborste i etui. Därefter togs ett glatt adjö och alla promenerade på led tillbaka till tåget mot Stenungsund.



## Den amerikanska snöplogen

Redan tidigt så fick man bråka med snön på malmbanan, och för att ploga den ren införskaffade man redan under 1870-talets början en snöplog av österrikisk modell. Den hade emellertid den svagheten att snön gärna lyfte plogbilen och därmed spårade snöplogen ur.

1881 tillverkades en ny snöplog som skulle lösa alla problem. Den gjordes efter ritningar som dåvarande överdirektör Elworth fört med sig hem från USA, och därmed fick den namnet den amerikanska snöplogen. Den var betydligt större och effektivare än den österrikiska plogen. Den hade en svängd plogspets så att den nedre delen fick en väldigt låg lutning mot horisontalplanet för att undvika att snön lyfter plogen. Det nedre planet kunde lyftas upp vid passage av stationer med plattformar. Plogen plogade upp en passage som motsvarade fria rummet. Dessutom var den försedd med väggar efter själva plogbilen med syfte att hindra snön rasa ned på den nyplogade banan. Dock fanns det stora risker för banpersonalen som inspekterade banan när snövallarna tornade upp sig och i vissa fall även rasade in

De gjorde betydligt större nytta än den tidigare plogen av österrikisk modell, men ändå konstruerades den om något. De första plogarna vägde 11,5 ton och den nya 14,3 ton. Dessutom lades in en ballast av räls vägande 4 – 5 ton. År 1906 fanns det 17 dylika plogar varav 9 är av den nykonstruerade modellen. Ritningen visar den senare.

Trots detta fanns det fortfarande stora problem med snöhinder på malmbanan och redan 1906 anskaffade man den första ångdrivna roterande snöslungan av system "Leslie". Nu forslades snön bort från banvallen och på så vis skapades inte de snövallar som var olägenheten med tidigare plogar.

Nåväl, snöproblemen verkar ju kvarstå än idag och vart plogar av de olika slagen tagit vägen är svårt att säga. De finns inte hos Trafikverket i alla fall, för häromdagen läste jag att man fick låna in plogar, och hör och häpna, plogarna inlånades från Järnvägmuseum som lånade ut gamla plogtendrar. Men det finns ju både ploglok (Tb och Tc) som använts för andra uppgifter och elektriska roterande snöslungor, men de kanske ägs av LKAB och lånas inte ut. Förmodligen kommer våra snöproblem att kvarstå även i framtiden.

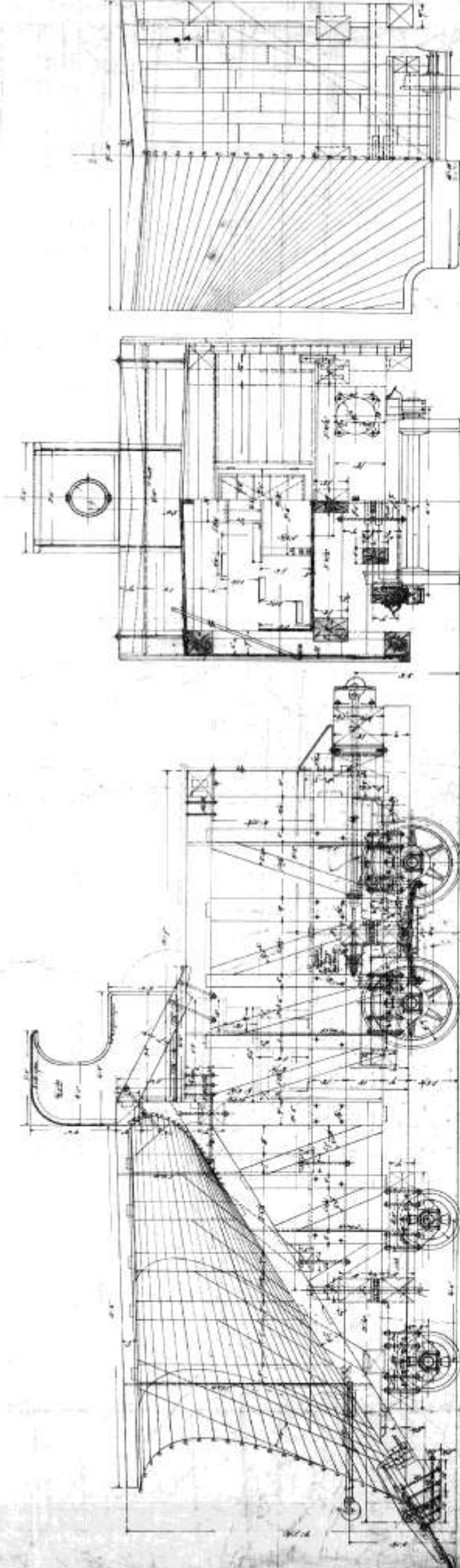
Svante Runberger



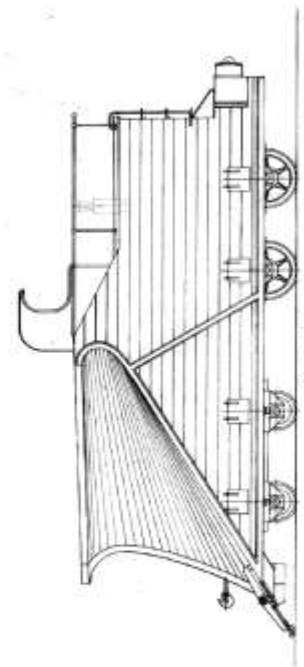
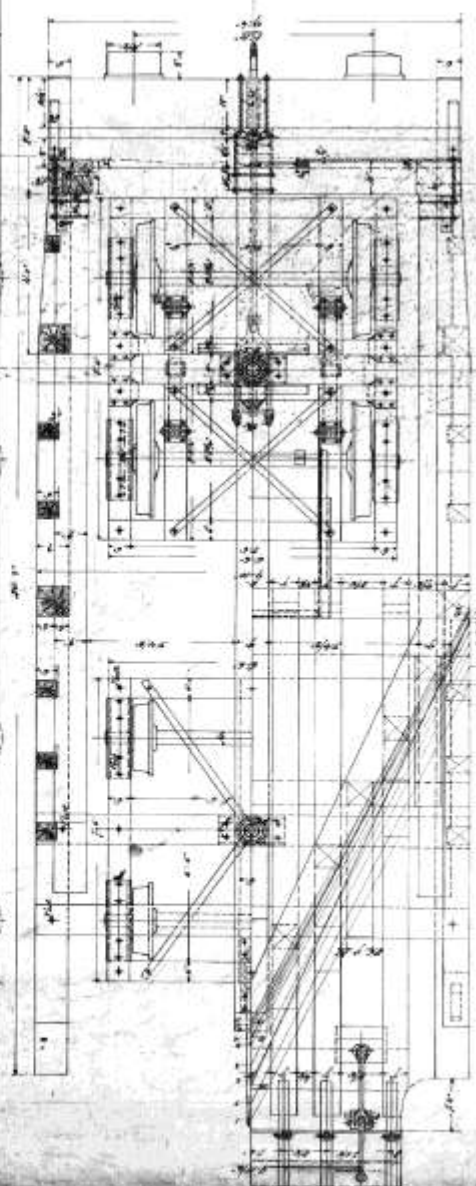
Foto från Järnvägmuseum



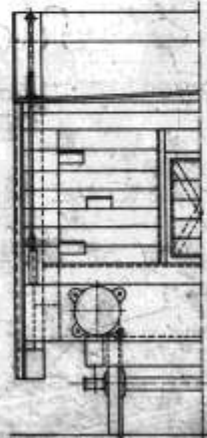
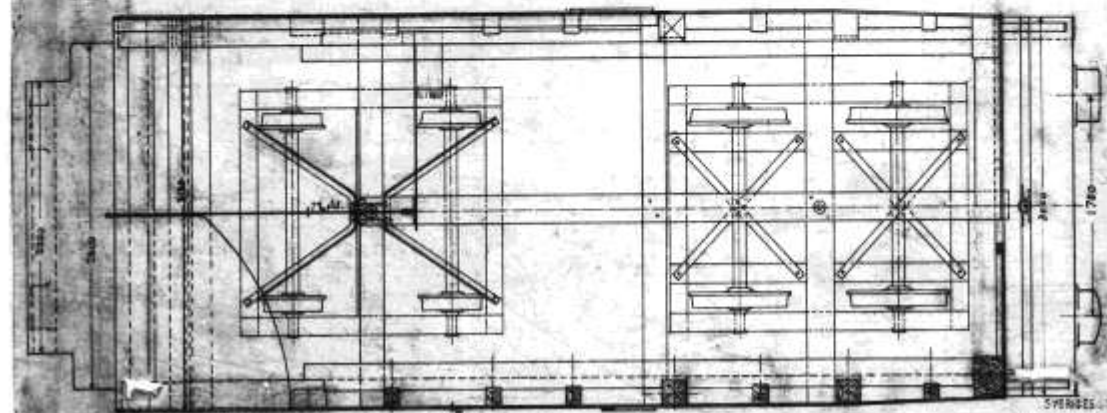
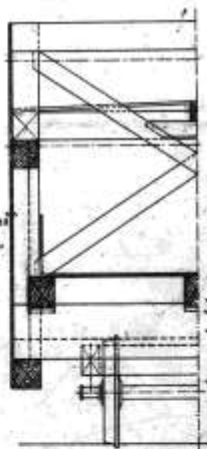
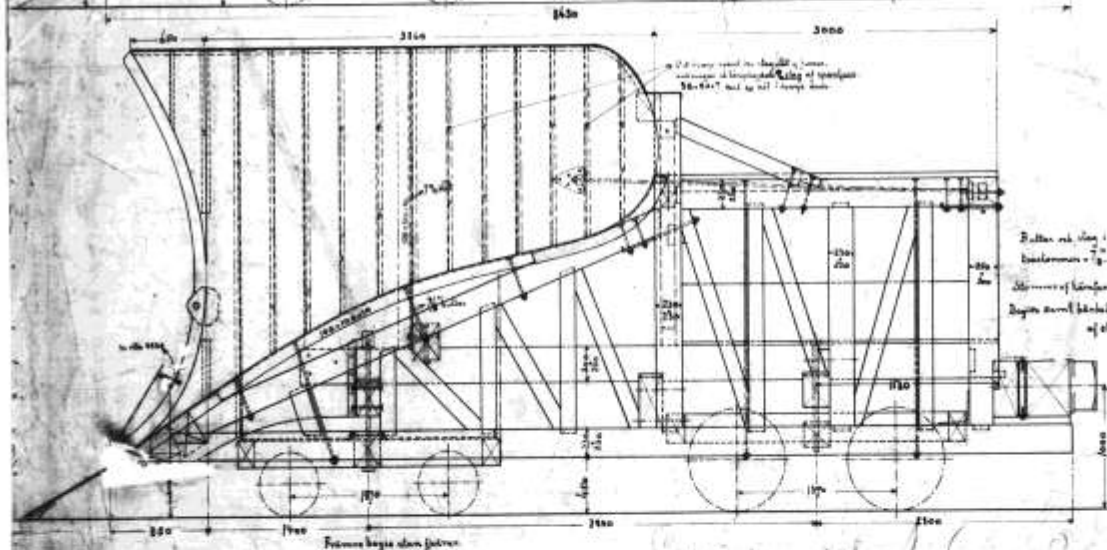
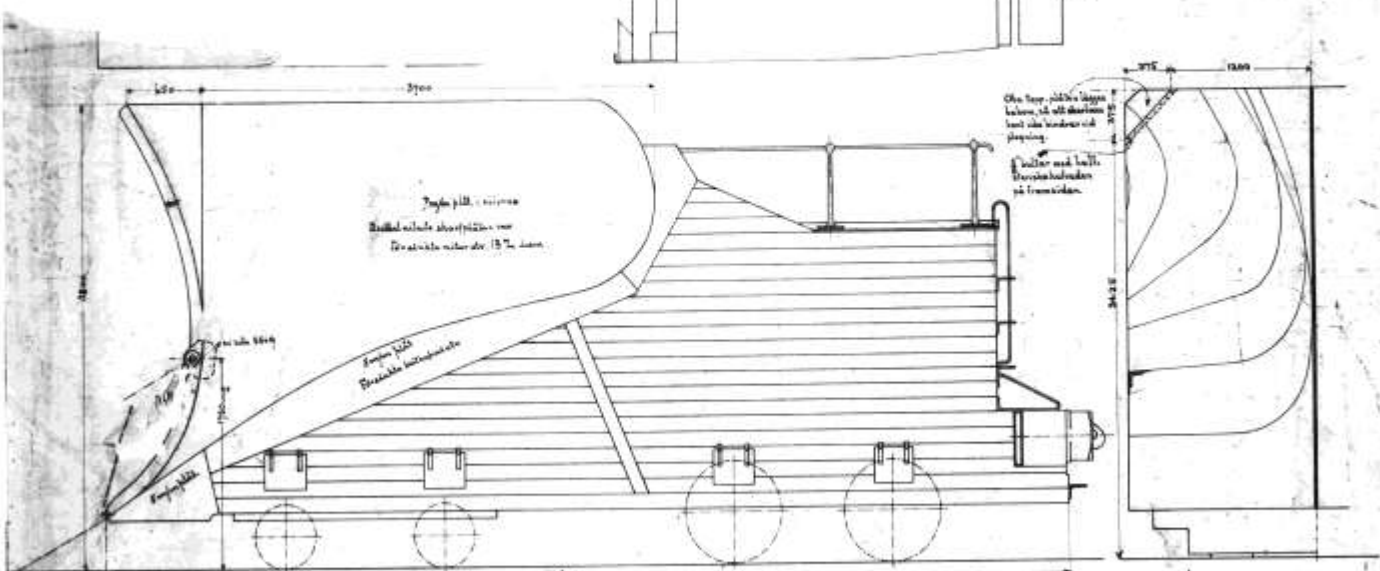
Šušplog ameriškanski modell



Šušplog ameriškanski modell  
 Šušplog ameriškanski modell  
 Šušplog ameriškanski modell

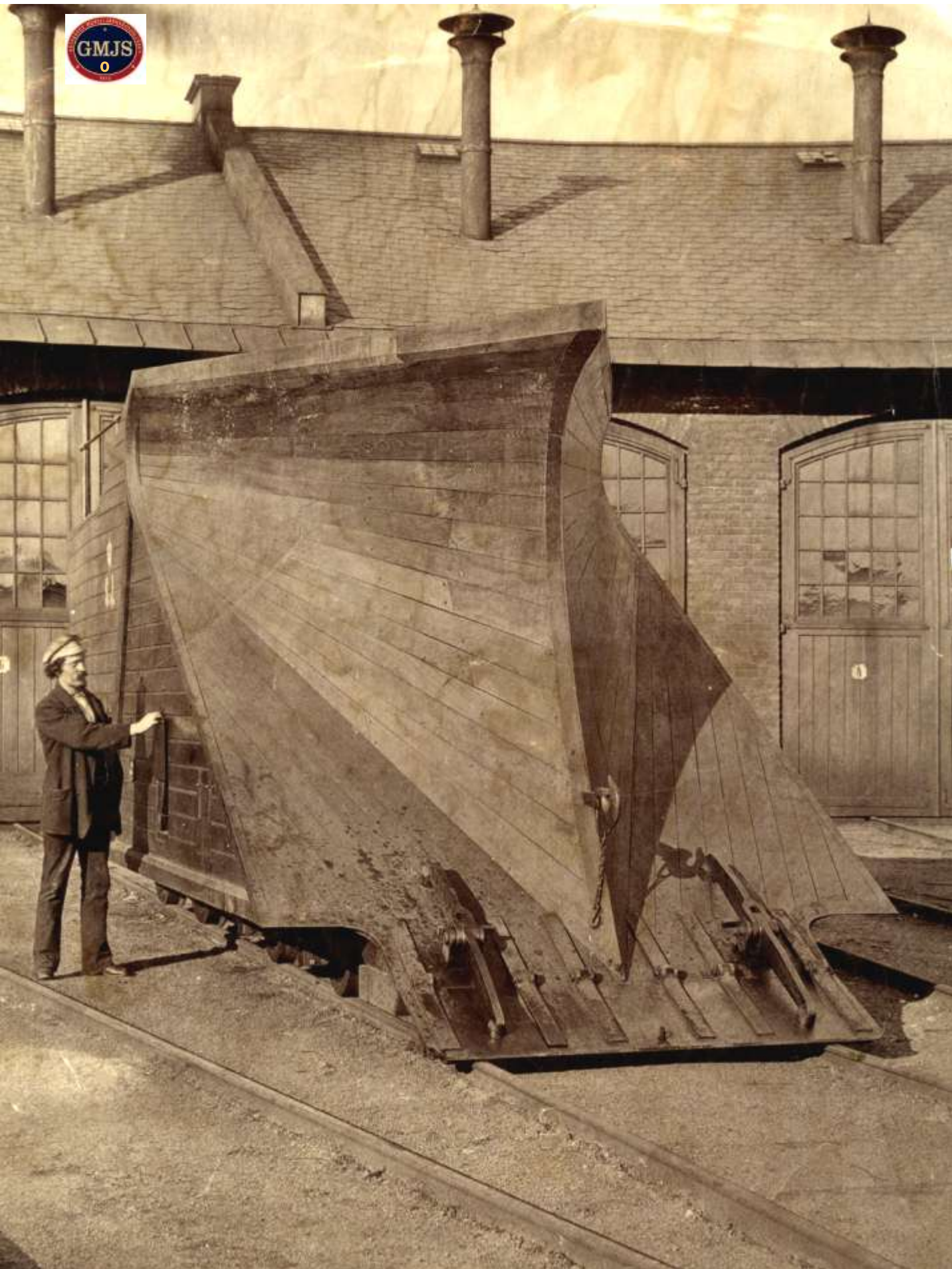


Amerikansk Snøplog  
[af p. 161.]



Pløjens vekt = 14.500 kg med 1000 kg på front og 6500 kg på bagenden med 1.000 kg.





*En riktigt maffig konstruktion. Foto från Järnvägsmuseum*