



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, jan 2015



T 1

GMJS medlemmar kallas härmed till klubbens
ÅRSMÖTE
tisdagen den 17 februari 2015 kl. 19.00
i sällskapets lokal.

Välkomna!



GMJS 70 år

Göteborgs Modelljärnvägssällskap


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

2014 bestod styrelsen av

Leif Johansson, ordförande
Torbjörn Ek, sekreterare
Lennart Risfelt, kassör
Hans Johansson, redaktör och vice ordförande
Leif Ohlsson, ledamot
Nils Pihlgren, ledamot

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med fem nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 500 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1. Föreningens besöksadress är f.d. SJ:s sporthall, **(GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30)** Bergslagsgatan, Göteborg och brevadressen är GMJS c/o Torbjörn Ek
Kobbarnas väg 15
416 64 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med något av nedanstående
Ordföranden 031 - 57 34 49
Sekreterare 031 – 19 37 36
Sekreteraren: torbjorn_ek@hotmail.com
Redaktörn: hasses@telia.com

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

Se även vår hemsida
www.gmjs.se



Stort tack till Max Gustavsson

Å andra sidan....

I år verkar det inte vara något skottår. Denna jul lös snön med sin frånvaro till allas sorg eller glädje, välj själva. Det ser heller inte ut att behöva skottas särskilt mycket tiden framgent. Det gör att ryggskott kan undvikas. Det finns dock värre saker än ryggskott. Här kan nämnas nackskott. Personligen föredrar jag dock en vit jul. Det hindrar dock inte från att man tar sig ett glas rött vin till julsinkan och grönkålen. Rött och grönt är ju julens färger och passar bra ihop. Tja, vitt eller rött vin kan kanske kvitta, sa han som var färgblind. Däremot är grönkålen obligatorisk för oss Hallänningar. Fröna sås i maj och delikatessen skördas sedan inte förrän i december d.v.s det som eventuellt finns kvar när rådjuren och kaninerna har tagit sitt....i år tog de inte bara sitt utan även mitt.

Vad annars har hänt så här i juletid? Fick Du julklappen Du önskade eller hade Du smuglat ner den i säcken själv? Har Du fått tid till lite hobbyarbete? Själv har jag faktiskt det bl.a. p.g.a. det usla vädret.

Redaktörn har nog på gamla dar' gått och blivit mer nostalgisk och har under hösten byggt två husmodeller i skala 1:45. Det ena är en modell av mitt eget lilla hus anno 1947. Jag har nämligen en alldeles utmärkt ritning av utseendet innan den stora ombyggnaden/tillbyggnaden utfördes 1992. Vi får återkomma med bilder längre fram. Det blev en mycket trevlig modell och ide'n att bygga sitt eventuella barndomshem i modell kan rekommenderas till varje modellbyggare. Jag tror att det finns fler nostalgiker än jag!

Det andra är en modell av Landvetter station som den såg ut på eftermiddagen den 21 september 2010. Varför just detta datum? Jo, jag råkade passera just denna dag och vände snabbt bilen för att åka hem och hämta kameran. Kvar av stationen fanns då ca 1/3! Grävmaskinen stod och hackade frenetiskt och redan på kvällen låg stationen som ett stort plockepinn på marken. Överst på bråten stod segraren med skopan höjd till segergest....Jag fick många bra bilder och har nu 4 år senare beslutat att hedra detta elände med en modell. Resultatet ser Du på omslaget.

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



**God fortsättning på det nya året
och nu ser vi fram mot en givande vår**

Önskar
Redaktörn'





Drivgasloket

Under 1950-talet fick dieselloken sitt genombrott i Sverige. Den första stora serien av diesellok, V3-loken, beställde SJ utomlands men även hos de svenska tillverkarna var den tekniska utvecklingen i full gång. Motala Verkstad och Götaverken i Göteborg lade i början av 1950-talet fram ett förslag på ett lok med en ny typ av framdrivning via en gasturbin. SJ beställde ett provlok och 1955 kunde loket - drivgasloket som man kallade det - rulla ut på spåren.

Loket hade precis som ett vanligt diesellok en dieselmotor men, denna hade bara en indirekt del i framdrivningen. Den femcylindriga kolvmotorns roll var nämligen bara att producera gaser. Avgaserna från motorn blandades med spillluft och den varma blandningen (ca 500 grader) leddes under tryck till en gasturbin. Turbinen i sin tur var förbunden med en kuggväxel kopplad till en blindaxel som drev lokets hjul via koppelstänger.

Gasturbinloketets främsta fördel var att bränsleförbrukningen blev något lägre jämfört med ett vanligt diesellok. Motala Verkstad byggde två liknande lok. Ett levererades till Stockholm-Nynäs Järnväg där det fick smeknamnet Månraketen - men någon serietillverkning blev det aldrig.

Loket fick först litterat T1 vilket 1964 ändrades till T11. Halmstad blev lokets hemmastation och det användes främst på linjen Halmstad-Nässjö, mest i godståg men även persontåg. Loket hade utrustning för tågvärme - en elgenerator som drevs av dieselmotorn. T11-loket slopades 1971 och stod sedan kvar i Halmstad till 1975 då det transporterades till Vislanda för skrotning.



*SJ T1 vid Halmstads lokstall på 60-talet.
Foto från Stig Nybergs samling*



SJ T11 30 i Halmstad 1975. Loket var då slopat och en del av koppelstängan var borta. Foto Tommy Bergkvist.

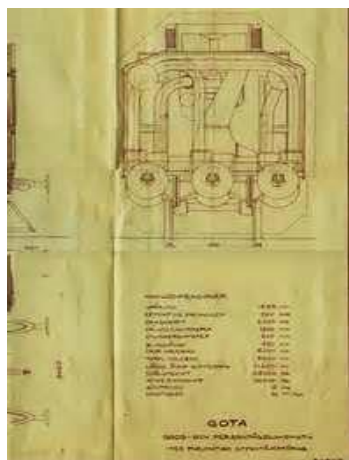
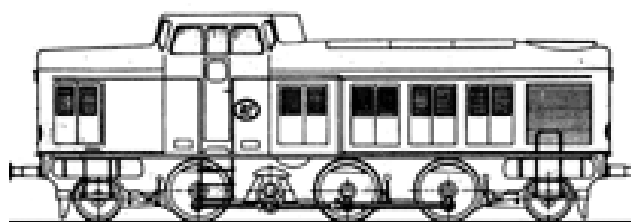


Foto från Stig Nybergs samling

Det kan ju vara intressant att läsa vad
TEKNIK för ALLA skrev om det nya loket 1955.

Drivgasloket, där maskineriet består av en dieselmotor vars avgaser och spolluft driver en gasturbin, är en svensk uppfinning som ser ut att bli ånglokens efterträdare. Med en bränsleförbrukning av 200 gram per vid hjulen uttagen hästkrafttimme, är det mer ekonomiskt än någon annan känd loktyp. Ångloken håller helt på att försvinna. På de linjer, där de skulle kunna hävda sig bäst, har elektrifieringen slagit ut dem och kvar blir endast de linjer, där ångdriften måste bli oekonomisk, de svagt trafikerade linjer där loken endast går korta sträckor och korta tider varje dygn. Rälsbussarna har emellertid övertagit mycket av denna trafik och nu kommer dieselloken och tar det sista från ångloken. Orsaken till att ångloken kunnat hålla sig kvar på dessa linjer så pass länge är att lämpliga diesellok för den tyngre trafiken inte kommit fram förrän under de sista tio åren. Ja, man kan säga att utvecklingen ännu inte stabiliserat sig utan nya konstruktioner ständigt kommer fram, speciellt beträffande kraftöverföringen mellan motor och hjul. De diesellok SJ hittills inköpt har varit av utländsk konstruktion, men nyligen demonstrerades i Göteborg ett lok av svensk konstruktion, Gotaloket eller T1 som det kommer att heta hos SJ. Det är ett s. k. drivgaslok och det förefaller att bli betydligt billigare i drift än de importerade dieselloken av samma storleksklass och dessutom så lätt att det kan användas på banor med svag banöverbyggnad. Kraftkällan, drivgasaren, är en tvåtaktts dieselmotor med spolpumpkolvar kopplade till arbetskolvarna. Den arbetar med så högt mottryck på avgaserna att motorns hela effekt åtgår för drivning av spolluftkompressorerna. Det är alltså avgaserna uppblandade med genomspolad luft som utgör drivmedlet. Denna drivgas, som vid full belastning har ett tryck av 3,7 atö och en temperatur av 500 grader, levereras till en gasturbin som i sin tur är kopplad till en blindaxel via en dubbel reduktionsväxel, som förvandlar turbinens varvtal på 12 500 varv/min till drivaxelns 367 varv/min vid en lokhastighet av 90 km/tim. Turbinen har konstruerats och kuggväxlarna avpassats så att lokets dragkraft blir 5 gånger större vid start än vid högsta hastighet. Effekten regleras genom ändring av bränslemängden till gasaren. Härvid ändras gastrycket och drivgasarens varvtal, som på tomgång kan sjunka till 200 varv/min. Därvid är gastrycket endast 0,25 atö och bränsle-förbrukningen 8 proc. av förbrukningen vid full last. Drivgasarens konstruktör är överingenjör Erik Johansson vid Götaverken, och drivgasaren har tidigare begagnats bl.a. i ett par mindre bogserbåtar. Den typ som används i detta fall är byggd på Götaverken och har monterats i ett lok byggt på Motala Verkstad. Den ger med sina 5 cylindrar med 200 mm diameter och 720 varv/min mellan 1300 och 1400 hk.



Det betyder ca 1000 hk vid hjulen. Tar man ut 1000 hästar vid hjulen vid en hastighet av 60 km/tim är bränsleförbrukningen endast 200 gram per hästkrafttimme, vilket är lägre än på någon annan känd dieselloktyp.

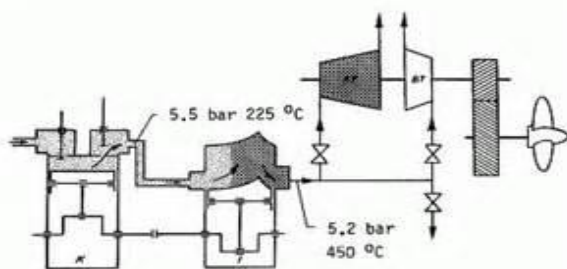
Loket, är konstruerat för en maximihastighet av 90 km/tim. Axeltrycket är drygt 12 ton och hela loket väger ca 60 ton. Förarhytten, som är centralt placerad är försedd med dubbelmanöverutrustning för körning i båda riktningarna. Loket är femaxligt med tre drivaxlar. De första provturerna med loket var lovande och under det närmaste året kommer det att prövas i reguljär trafik på linjen Halmstad-Nässjö innan beslut fattas om eventuell vidare tillverkning. På Götaverken är man emellertid optimistisk och anser även export av typen tänkbar.

GMJS kan med stolthet visa upp en modell av det unika drivgasloket. Modellen är byggd i början på 70-talet av Lars-Erik Bernström.





Leveransfoton från 1955 ur Stig Nybergs samling



Principschema för Götaverkens drivgasmaskineri, bestående av en höguppladdad tvåtakts dieselmotor 'T' drivande en luftkompressor 'K'. Denna gasgenerator levererar varm gas till kraftturbinen 'FT' med inbyggd backturbin 'BT'




När man får oväntat besök.....

Omedelbart efter sista visningsdagen i höstas plockade vi ju bort lok och vagnar för en säkrare förvaring än ute på anläggningen. Det var dock en medarbetare som av oförklarlig lättja valde att ställa upp sin ägandes rälsbuss Litt Yd i Säröbanans lokstall. Det skulle han inte gjort! Han borde ha lärt av historien vad som därstädes tilldrog natten till den 7 augusti 1952! När undertecknad återkom för att hämta modellen blev jag inte så lite häpen. Potatissäckarna på takracket var länsade på sitt innehåll. Inte en pära återstod! Nu var det förstås inte potatis i säckarna utan pärlsocker....Under de nattliga timmarna hade någon icke behörig (precis som 1952) tagit sig in i stallet och utfört sitt dåd. Undrar hur hen kom upp på taket. Jag skulle aldrig haft takstegen monterad.....

Vederbörande har fått sitt straff och är numera förvisad till de sällare jaktmarkerna.



Redaktörn' 



LANDVETTER STATION

Järnvägen mellan Göteborg och Borås invigdes 1894 och bland samhällena som fick en station var Landvetter. Stationen låg 21 km från Göteborg och 51 km från Borås. Byggnaden var av Boråsbanans standardtyp och fanns på flera ställen utmed banan bl.a. Mölnlycke och Härryda. 1904 fick stationen även ett vattentorn. Under 40-talet var trafiken intensiv och sysselsatte 7 personer. Stationsinspektoren, hans kontorist, 4 stationskarlar och en vägvakt. Sedan gick det bara utför. 1964 upphörde vagnslastrafiken, 1971 drogs bemanningen in och 23 maj 1982 stannade tågen för sista gången. Alla sidospår revs 1990. Huset ägdes av dåvarande Banverket och hyrdes då ut till bl.a. en klädaffär. Sista åren stod det tomt.

Foton ur Järnvägsmuseets samlingar



Den 21 september 2010 blev en sorgens dag för oss järnvägsvänner. Då revs stationen. Banvaktstugan, som låg lite västerut hade rivits något år tidigare. Huset var synbarligen inte i dåligt skick. Därmed försvann ett 120-årigt monument över en strävsam epok i Sveriges historia. Må framtida generationer döma de som deltog i nedrustningen av ett miljövänligt (nåväl, inte ångdrift förstås) energieffektivt transportmedel. Det är kanske alltför lätt att snabbt riva ner det som tagit flera generationer att färdigställa.





1930



1960



1971



2010



21 september 2010

Ja, så slutade historien om en liten landsortsstation som inte längre ansågs behövlig. Fattades beslutet av oss som bor i Landvetter? Nej, knappast. Det fattades på en högre (läs; icke berörd) nivå. Det var också de som beslöt att alla sidospår skulle rivas och att tågen inte skulle stanna för att ta upp passagerare. Det är ju mycket lättare att hålla tidtabellen om man slipper stanna och besväras av resenärer. Nu tycker jag dock det kan kvitta enär SJ inte har visat sig särdeles lyckosamma i att hålla framräknade tidtabeller. Mitt eget bidrag till bevarande av historiken är vidstående modell i skala O. Må den mana till eftertanke innan det är för sent.



Snart flytt dags igen

Ja, det blev ledorden i årets Julkryss. Bilden visade när Säröbanans stationshus revs. Sanningens minut närmar sig med stormsteg. Snart är epoken på Bergslagsgatan också avslutad och vi blir tvingade att flytta igen. Vi kan dock glädjas åt att fått vara 60 år i samma lokal, en prestation i sig. Vi har just haft ett möte med vår nuvarande hyresvärd, Älvstranden AB, och fått beskedet att, om inget oförutsett inträffar (ingen Västlänk, överklagande e.d.) så vill Trafikverkets entreprenörer riva sporthallen sommaren 2017 för att, just där vi huserar, börja gräva för Centralens nya underjordiska station. Undrens tid är kanske inte förbi men min (redaktörns) bedömning är att projektet gått för långt för att kunna avbrytas.

Det är alltså dags att börja vidta alla de åtgärder som krävs för att en flytt skall kunna genomföras. Flyttgruppen är i full gång med att leta lokal. Hittills har vi dock inget konkret att berätta. Ett viktigt arbete, när vi vet den nya lokalens utformning, är att skissa på hur en ny anläggning skall se ut. Det är ju inte troligt att den blir rektangulär 20 x 6 meter som idag utan kan få ett helt annat utseende. Det hindrar dock inte redaktörn från att presentera Anders Olssons layout i styckad form där vi utgår från att våra stationer kan bevaras intakta. Det är därför fritt fram att föreslå olika bansträckningar och placeringar ungefär som när man möblerar en lägenhet med flyttbara IKEA-möblersymboler! Det vore roligt att få in idéer till något helt nytt. Undertecknad tar tacksamt emot alla förslag. Klipp och klistra och låt fantasin få fritt spelrum. För att ha något att gå efter så kan vi anta att en ny lokal är 15 x 10 meter. Måtten är kanske inte så viktiga utan att få fram en idéskiss som *inte* liknar Helgeberga – Benktåkra Järnväg.

Hans Johansson 



PS

Visningarna på GMJS har alltid dragit stor publik.

Vi hoppas att en ny anläggning kan innefatta permanenta åskådarplatser så att ännu fler får tillfälle att njuta av Norra Europas finaste handbyggda anläggning i skala O.

DS

Digitalisering

Framtiden är Digital. Det är nog de flesta bedömare ense om. För att få en uppfattning om möjligheter och funktion kommer Hans Lindgren att, torsdagen den 19 februari klockan 18, demonstrera funktionen på sin digitala modulanläggning som vi kommer att få stifta bekantskap med nere på klubben. Ta tillfället i akt och lär Dig mera. Demon kommer att utföras i skala H0 av utrymmesskäl och i vårt fikarum. Därför kommer fika inte att intagas som brukligt är i fikarummet utan ute i lokalen där något gott kommer att utbudas istället för standardbulle. Därför måste du anmäla intresse så vi kan beräkna åtgång. Skicka mejl eller ring vår sekreterare Torbjörn Ek.

