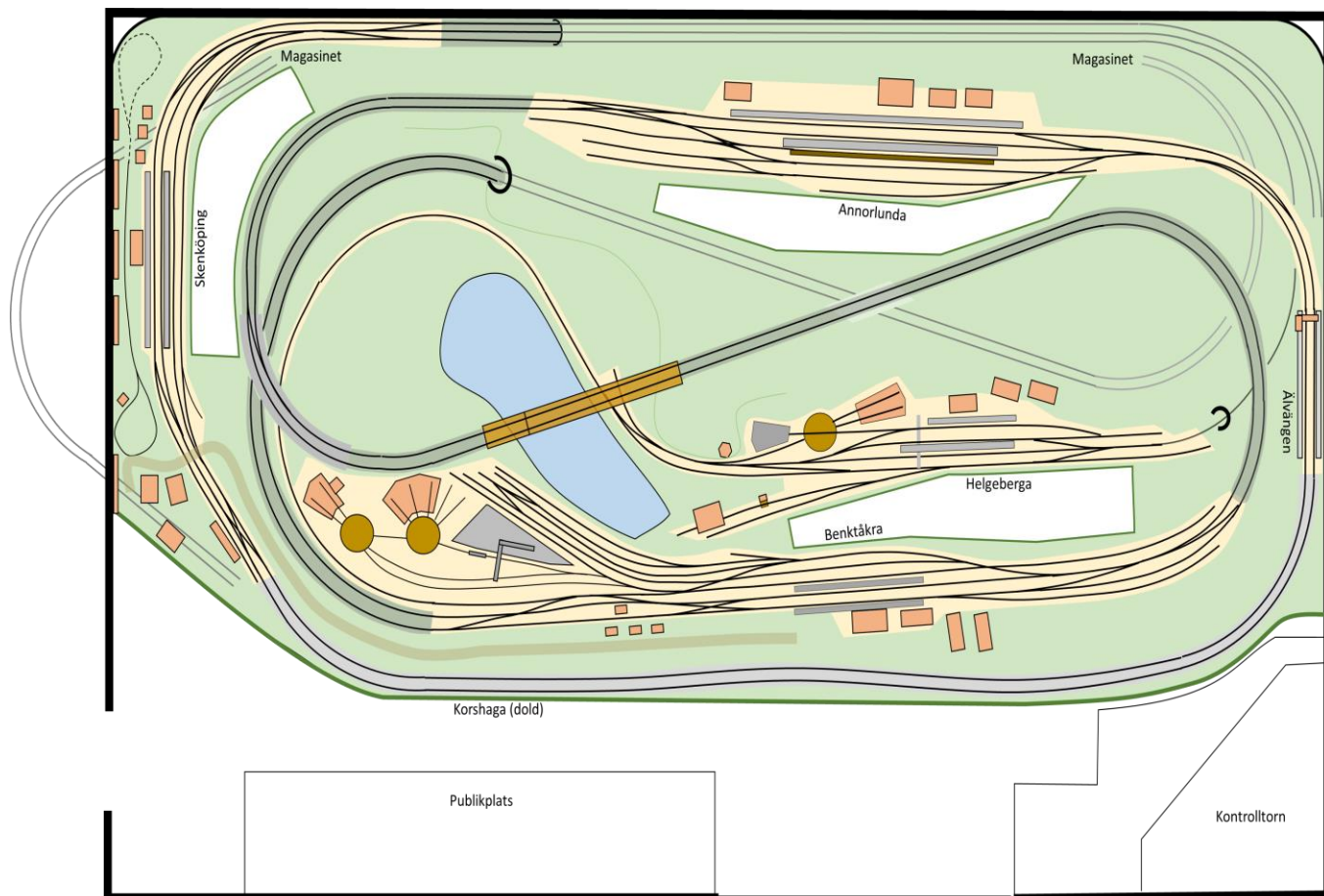




Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, febr 2019



GMJS medlemmar
kallas härmed till
ÅRSMÖTE
den 26 februari



Göteborg 1930



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

2018 bestod styrelsen av



Ralph Milthon
Ordförande



Leif Johansson
vice ordförande



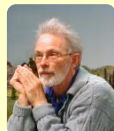
Torbjörn Ek
sekreterare



Lennart Risfelt
kassör



Kjell Persson
ledamot



Nils Pihlgren
ledamot



Hans Johansson
redaktör

Medlemskap erhålles genom att betala in årsavgiften **750** kr på föreningens plusgirokonto **24 14 19 – 1**.

Under våren 2017 har vi flyttat till Hisingen. Föreningens besöksadress är nu Bror Nilssons Gata 4A på gamla Götaverksområdet. Buss 16 eller färjorna på älven är bra transportmedel. Betalparkering finns direkt utanför lokalen men är dagtid ofta fullbelagd.

Brevadressen är densamma

GMJS c/o Torbjörn Ek

Kobbarnas väg 15

416 64 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med någon av nedanstående

Ordföranden 0708 – 45 35 88

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

Vi finns även på Facebook

Omslagsbilden visar en helt nyritad bild av vår anläggning. En hel del nya detaljer finns också med såsom station Älvängen, kolbrygga, Götaverkens nya bro, kolonilotter, väg, industriområdet och den blivande sjön. Konstnären är Lennart Risfelt som också är pappa till hela anläggningslayouten här på Lindholmen. 

Å andra sidan.....

så kom den ju till slut, snön menar jag. Jag trodde först att det inte var skottår i år men nu när jag tittar ut genom fönstret så ser jag att det är av behovet påkallat. **Skott Nytt År** skulle man kunna säga och även en **God fortsättning** på, tja vad? Tiden går fort när man är lycklig, sägs det. Då måste jag va' jättelycklig för så fort som tiden rinner iväg just nu har jag aldrig tidigare upplevt. Tid är också det enda jämlika och rättvisa här i världen. Alla har lika mycket tid! Sedan är det en annan fråga vad man gör med den. Ett alldeles utmärkt sätt att disponera sitt liv är 1/3 vila, 1/3 arbete (modellbygge) och 1/3 fritidssysselsättning (modellbygge). Den tid som sen' blir över kan man ägna åt något mindre väsentligt såsom äta, motionera eller möjligen skotta snö. Den sista kan man också tryggt låta det ligga tills våren kommer. Då försvinner det helt automatiskt, så vitt! jag förstår. Va' vist ordnat av vår Herre. Även kommunen har upptäckt denna sanning. Ordet snöröjning finns inte i deras vokabulär.

Vad har hänt mer den senaste tiden? Det har påbörjats en mer konkret diskussion om detaljerna runt digitaliseringen. En arbetsgrupp har bildats. Som bekant har ett principbeslut om att digitalisera fattats 2016 men många detaljer återstår bl.a. beslutet om att köpa allt färdigt eller att konstruera vissa komponenter själv. I mitten av januari månad har man kört en del systemtester direkt på den verkliga anläggningen. Synbarligen med gott resultat.

Omslagsbilden visar ju hela vår anläggning. Nu börjar det snart bli dags att lära sig tagvägen utantill. Handen på hjärtat – kan **Du** färdvägen runt anläggningen på dubbelpårsslingan? Vi börjar vid Skenköping, sen' följer Västra Stambanan, Rustanfors/Älvängen, Annorlunda, Benktåkra, Magasinet/Mörk, Hallen/köket, Underberga/Korshaga och åter till Skenköping via det övre spåret vid bakväggen. Det blir SRABU-järnväg! Eller om vi börjar vid Benktåkra – BUSRA. Kanske ett sätt att minnas tagvägen. Sen finns ju en liten egen enkelspårig slinga, Benktåkra, Helgeberga/Ålderstigen, Skenköping, BHÅS. Nu gäller det att tänka nytt fast det gamla sitter ju i skallen fortfarande H-Å-S-R-A-B-järnväg som trafikerades mellan 1956 och 2016, 60 år. Näja, H-Å kom ju inte till förrän efter TÅG62. 60 år, det är mer än vad vissa av SJ:s banor kan stoltsera med. Mellan Ulricehamn och Jönköping fanns en järnväg invigd 1940 och nedlagd 1960! Den går under benämningen Sveriges kortaste järnväg! Nu skall den byggas upp på nytt, F-n trot! Dessutom skall man köra så fort att man inte hinner stanna vid varken Landvetter samhälle, Bollebygd eller Ulricehamn. Det är klart att det är lättare att hålla tidtabellen om man slipper ta upp passagerare.

Heja Sverige glatt humör – stanna inte, tuta och kör.

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

Hjärtligt välkommen **Hans**



Ryssloken

Genom Rysslands medverkan i första världskriget, revolutionen och det efterföljande inbördeskriget var läget i det nybildade Sovjetunionen mycket besvärligt. Infrastrukturen låg i spillror och det rådde en stor brist på all slags järnvägsmaterial, inte minst lok. Av de 25 000 lok som rullade i Ryssland i början av första världskriget fanns bara ca 5 000 kvar 1920. Sovjet hade inte kapacitet att själva tillverka all den materiel de behövde och var därför tvungna att köpa det utomlands. Det internationella politiska läget gjorde dock att Sovjet inte kunde handla med de segrande västmakterna, de hade ju deltagit i inbördeskriget på den andra sidan. Man vände sig då till Sverige. En affärsman vid namn Gunnar W Andersson i Stockholm hade ett rikt handelsutbyte med Ryssland och fortsatte så även med den nya regimen. Den sovjetiske folkkommisariern för utrikeshandel förklarade för Gunnar W Andersson vid ett möte att republiken behövde främst lok. Han undrade om det fanns möjlighet att Sverige kunde leverera 1000 stycken. Ordern, som hade ett värde av 230 miljoner kronor, var den hittills största i Sverige. Betalningen skulle ske i 56 ton rent guld. Gunnar W Andersson antog uppdraget och började söka efter ett företag som kunde tillverka och leverera den stora ordern.

Han lyckades inte och beslöt sig då för att själv försöka köpa ett företag och för egen räkning ta sig an den jättelika beställningen. Valet föll då på Sveriges ledande loktillverkare Nohab. Nydqvist och Holm AB ägdes huvudsakligen av sin direktör Herman Nydqvist. Han sålde nu alla aktier utom 50 st. till Gunnar W Andersson. Produktionen av lok satte i gång. Den röda fanan vajade över fabriken, för enligt kontraktet fick Nohab inte ta några andra order än den sovjetiska.

Den stora ordern ledde till en intensiv expansionsfas för Nohab. Nya byggnader och maskiner tillkom. Omfattande nyanställningar skedde. För att klara produktionstakten och råvaruförsörjningen köptes också Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna, Lidköpings mekaniska Verkstad och Forsbacka Järnverk. Dessa företag såldes sedan när ordern var färdig. Nohab producerade 500 lok från september 1921 till december 1924. 1922 var det som flest anställda, 2.641 personer. Hela beställningen kom dock inte att genomföras. På grund av politiska faktorer kom den att 1922 att reduceras till 500 lok och priset sänktes radikalt. De nya villkoren gjorde att vinsten i det närmaste uteblev.



Spårvidderna är 1524 och 891 mm

De beställda godstågsångloken var av en typ som redan fanns i Ryssland, konstruerade av firman Hartmann i Lugansk 1912. De vägde 80 ton och hade fem kopplade axlar. Loken skulle byggas så att alla delar kunde bytas ut – hjulsatser, cylindrar, kolvar, vevstakar, koppelstänger m.m. Köparen hade också enligt kontraktet rätt att sända en ingenjör till Trollhättan som kontrollant. Loken byggdes för den ryska spårvidden 1 524 mm. De kunde därför inte köras på svenska spår, utan gick med lastfartyg till sovjetiska hamnar.

Anledningen till annulleringen var att Sovjet ställde krav på att hela ordern skulle ingå i ett mer omfattande handelsavtal mellan Sverige och Sovjet. Den svenska regeringen var dock mycket tveksam till att ingå ett sådant avtal och när förhandlingarna misslyckades fullföljdes inte den andra halvan av affären.

Antenor Nydqvist, son till Herman Nydqvist, förde befälet över det ångfartyg som den 6 november 1921 löpte ut från Stockholm för att hämta 22 ton guldackor i Tallinn – eller Reval, som staden då fortfarande hette. Det skulle bli flera sådana resor. Förutom besättningen medföljde sex pistolbeväpnade vakter. Guldackorna fördes ner i lastrummet, som försågs med dubbla lås. I Stockholm överlämnades guldet till Riksbanken, som ordnade med försäljning till mer normal valuta.

När leveranserna till Ryssland var över hamnade företaget i en ekonomisk kris. 1927 hade personalstyrkan reducerats till 395 anställda. Det som räddade Nohab från konkurs var en beställning på 100 lok och 1500 järnvägsvagnar till Turkiet vilka levererades efterhand fram till 1935.



Kavajnålar



Klubben har i sitt förråd ett mycket begränsat antal mycket eleganta emaljerade kavajnålar. Storleken är 12 mm och de finns i tre olika färger röd/blå, grön och svart. Vi avser att sälja dessa unika nålar. Priset är 200 kr/styck och skall ses som ett bidrag till klubbens numera ökade kostnader för vår fina lokal. Först till kvarn gäller. Passa på, erbjudandet är begränsat och återkommer inte.



750,-

I enlighet med § 1435 i lagen om fattiga modelljärnvägssällskap tar GMJS gärna emot anonyma bidrag. Nu tror vi dock inte att detta är avsikten här utan att det är en helt vanlig medlemsavgift för år 2019, eller står det möjligen ASÖ.....

Du anonyme inbetalare hör av dig till vår kassör Lennart Risfelt om du känner igen din exklusiva handstil.

PlusGiro 20190109 00001	INBETALNING/GIRERING A	Kont #
Medlemsavgift 2019	24 14 19 - 1	
750 kr	Göteborgs Modelljärnvägssällskap	
Betalning emottas senast 2019-01-31		
Modellämnan kan inte återtas på bakslidan.		
Skicka betrag	750,-	
#	#	#04#

Motion till Årsmöte 2019 gällande digitalisering av GMJS bana

Bakgrund

Under hösten 2015 fattades beslut av styrelsen att digitalisera den nya bana som vid det tillfället befann sig på planeringsstadiet. Efterföljande årsmöte bekräftade detta beslut. Några tilläggsdirektiv eller anvisningar gavs inte vid det tillfället. Sedermera har en enkel kostnadskalkyl genomförts.

Det har nu gått mer än 2 år sedan detta beslut togs och GMJS står för närvarande utan plan för hur digitaliseringen skall ske. En sådan plan omfattar såväl val av standard och eller system för lokstyrning, kontroll av växlar, signaler, som återkopplingsmetoder och övergripande datasystem för kontroll av tågvägar mm.

Under de två år som har gått har, vad jag förstår, vissa försök gjorts att konstruera ett "eget GMJS-system". Hittills har inte mycket berättats om detta system annat än att speciella växelmotorer med servo har konstruerats och provats. Dessutom finns det en plan på att använda/modifiera ett befintligt system som består bl.a. av Arduino-datorer med programvara från nätet.

Motion

Jag önskar att styrelsen för GMJS tar fram en plan för införandet av digitalsystem på GMJS bana. Denna plan skall vara klar för genomförande **senast från** mars månad 2019

En sådan plan skall innehålla följande delar:

- 1 En arbetsgrupp utses och som är tillgänglig för medlemmar för utbyte av idéer
- 2 Val eller definition av standard för styrning (manövrering) av tåg. Internationellt används DCC vars standard beskrivs av NMRA och följs av de flesta leverantörer.
- 3 Val eller definition av standard för återkopplingsmeddelanden av lok/tågpositioner. Denna funktionalitet är inte standardiserad utan kan bli en konsekvens av valet av DCC-leverantör.
- 4 Ambitionsnivå och val av programvara till den övergripande styrningen och kontroll av tågvägar mm. Denna programvara laddas normalt i en ordinär PC.
- 5 Hur att ta erfarenhet och tips från andra större anläggningar av större format tex. Hässleholm.
- 6 Utbildningsplan för att utbilda GMJS medlemmar i det nya systemet. Syftet skall vara att alla ska kunna använda systemet och att så många som möjligt kan programmera systemet

Dessutom **skall** följande krav uppfyllas av GMJS tågstyrningssystem:

- a Kompatibilitet med DCC standard
- b Känd/stabil leverantör av systemkomponenter så att leveranssäkerhet kan skapas.
- c Användarvänlighet för föreningsmedlemmarna
- d Underhållssäkerhet innehållande försörjning av reservdelar och uppföljning av utvecklingen inom digitalteknik för modelljärnvägar
- e Dokumentation av el- och digitalinstallationer för framtida förändringar. Detta bör ske successivt

Förutom de standardiserade lösningarna kan olika speciallösningar komma att behövas som t.ex. styrning av vändskivor, vägövergångar etc. med stegmotorer, servon och mikrodatorer. För den/de medlemmar som vill arbeta med dessa lösningar eller detaljfunktioner skall detta kunna göras så att lösningarna utformas så att de passar GMJS system innan de integreras i GMJS system.

Göteborg 2018-12-29

Anders Olsson

Styrelsens yttrande

Vid styrelsemöte den 3 januari har styrelsen beslutat att rekommendera årsmötet att anta Anders Olssons motion med följande reservationer:

En plan för införandet skall vara klar för genomförande **snarast efter** mars månad 2019 samt att ordet **skall** i näst sista stycket byts mot ordet **bör**.

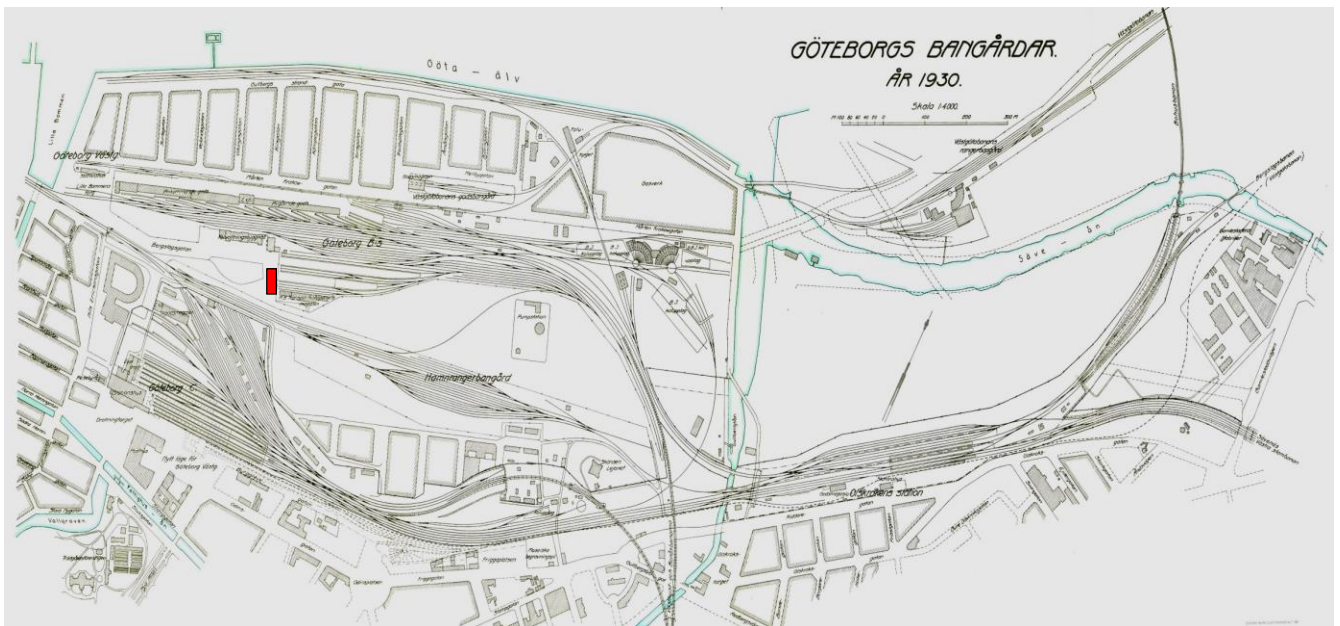
Götaverken



Vår nygamla balkbro tillverkad av Götaverken en gång i tiden. Bron fanns med redan på Bergslagsgatetiden och har nu fått en uppfräschning med riktig grundfärg och håller nu på att målas i den välkända grå nyansen. Arbetet utförs av målarfirman Kludd & Son.



Nostalgirutan



En trevlig karta över järnvägsnätet i Göteborg anno 1930. Vi ser flera olika saker som nu är ett minne blott. Gamla stationen för VGJ, BJ med sin stora bangård, SJs hamnspår med hamnragerbangården, verkstäderna vid centralen, VGJs rangerbangård, Olskrokens föreningsbangård, BJs lokstallar vid f.d. gasklockan, VGJs lokstall och rangerbangård en bit ut på linjen. VGJs framtida läge och Odinstallarna är markerade streckat. Flytten från Gullbergsvass skedde ju 1931 när det nya stationshuset stod klart vid Åkareplatsen. Byggnaden finns med i stadens bevarandeplan men hotas med rivning om Bangårdsviadukten blir verklighet.

SJ sporthall och GMJS byggdes ju inte förrän 25 år senare men är här markerat med rött.

Just nu



*Vi har fått tre nya bergskärningar på anläggningen.
Skulptör Hans J*



*De planerade kolonilotterna utmed Västra Stambanan
framskrider planenligt. Det är Torbjörn E och Jörgen C
som står för byggandet*

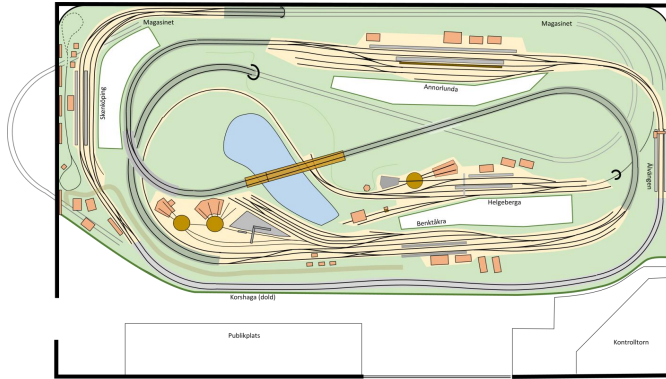


Jörgen C har nu färdigställt den första fungerande signalen



*Vi har fått två nya sugtransformatorer av den moderna
sorten. De placeras på vår paradlinje, Västra Stambanan*

Vår anläggning



Den nya anläggningen är byggd som en stor rundbana som i dubbelspår går 4 varv runt lokalen, och med en enkelspårsslinga som utgör ett eget extra varv. Det går att köra $4\frac{1}{2}$ varv innan man kommer tillbaka till utgångspunkten. Körsträckan runt anläggningen är ungefär 170m. Om man räknar in dubbelspår och alla sidospår på stationerna kommer man upp till ungefär 450m farbart spår.

60% av spåren kommer att vara synliga för publiken och 40% ligger dolda under landskapet samt den lilla bit av slingan som passerar genom kontorsdelen av vår lokal.

De stora stationerna består till stor del av bitar av den gamla anläggningen som sågats ur, transporterats och infogats i den nya.

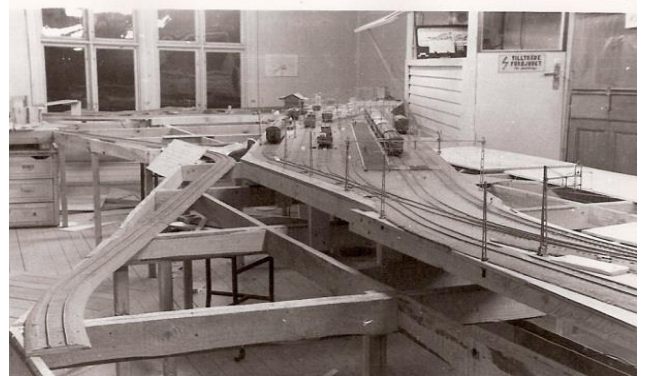
Utöver detta har det tillkommit ett tågmagasin med 6 långa spår under bordet, samt två helt nya stationer som är tänkta att avbilda en helt modern miljö, dels från den nya banan Göteborg-Trollhättan och dels från Västlänken. Den senare av dessa har arbetsnamnet Korshaga och kommer att få inredningsdetaljer från det pågående bygget av den verkliga Västlänken. Stationen kommer att kunna ses genom en glasskiva i anläggningens framkant.

Det skiljer omkring 50 cm i höjd mellan anläggningens lägsta punkt som utgörs av tågmagasinet längs bakre väggen (syns ej i skissen ovan) och Annorlunda station, som är högsta punkten.

Lennart Risfelt



Byggteknik



Intet nytt under solen. Idag 65 år senare bygger vi med samma teknik som vi gjorde 1953. Bilderna ovan är hämtade från tiden på Säröbanan. Enda skillnaden är att idag spikas det inte utan skruvas med torx.

Ny hemsida

Det finns en grupp som via mail har kommunicerat lite om modeller och modellbygge i nollan.

Det har emellertid saknats ett mer formaliserat sätt att samverka. Nu finns det en ny hemsida för detta. Gå gärna in och kolla på

www.nollan.nu

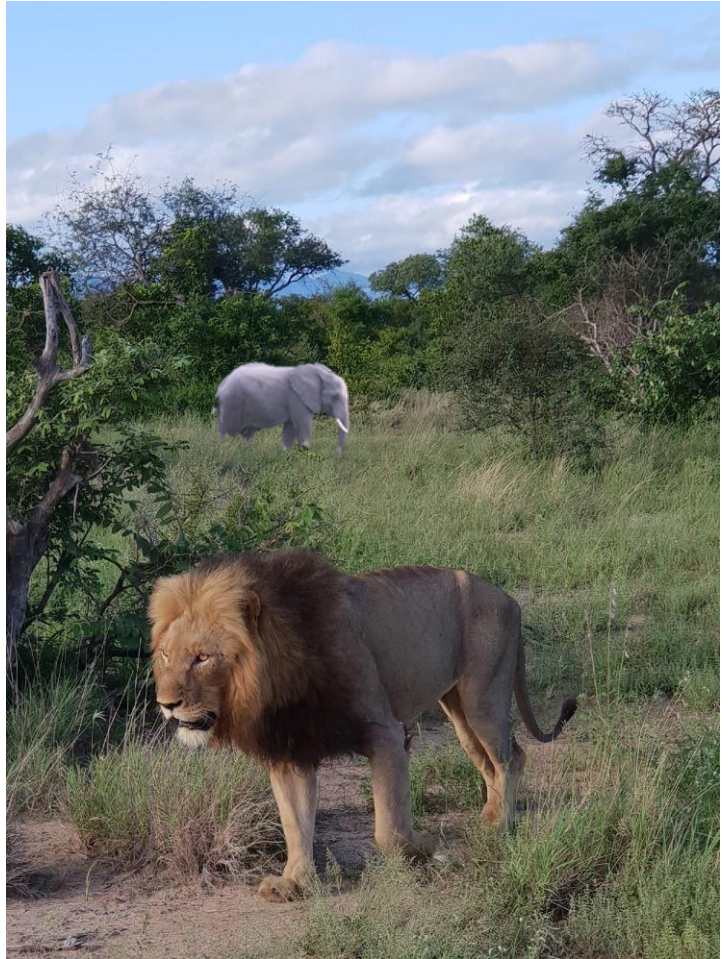


Intet nytt under solen. Överenskommelsen var nog att högerrälerna skall förstås sammanfogas korrekt. Ibland överträffar verkligheten skämtserierna.

NYTT ÅR PÅ LINDHOLMEN

Så har vi då påbörjat vårt tredje år i den nygamla lokalen på Lindholmen. Det är bara att konstatera att vi med idogt arbete varit framgångsrika och att vi högst sannolikt kommer att vara så även under innevarande år. Spårläggningen beräknas snart vara klar i sin helhet och landskapet börjar ta sin form från framkant (dvs närmast åskådarläktaren) och inåt i lokalen. Även den beslutade digitaliseringen av anläggningen pågår i form av planering och testkörningar. Styrelsen har tillsatt en grupp för detta bestående av Torbjörn Ek, Lennart Risfelt, Kjell Persson, Anders Olsson, Peter Elestedt och Arne Averdall. Gruppen har många frågor att lösa och det är bara att önska den all framgång. Digitalisering, som ju ligger i tiden, såväl i verkliga livet som i modelljärnvägsvärlden, är ofrånkomlig såväl på gott som på ont. För oss innebär den framför allt att våra visningar, som utgör grunden för vår fortlevnad, förenklas och blir mindre personalkrävande.

Apropå visningar så har vi redan haft flera planerade sådana och kommer, under våren, att fortsätta med dom öppna visningarna som sker sista söndagen varje månad. Om Du är medlem i någon annan förening så tänk på möjligheten att arrangera en visning av vår anläggning i samband med en utflykt, träff eller ett föreningsmöte (sammanträden kan hållas i vårt bibliotek på entresolen).



Utsikten från Safari-Jeepen. Foto Ralph M



En Afrikansk skönhet. Maputo järnvägsstation.

I slutet av förra året fick vi ytterligare en ny medlem, Gunnar Nilsson från Nösund, som jag vill hälsa välkommen.

I skrivande stund har jag återkommit från en resa till Sydafrika och fått vänja mig vid närmare 40 graders temperaturskillnad. Det snöar utanför fönstret för att ytterligare aktualisera detta. Vad gäller snö så är det inget större problem för järnvägarna i Sydafrika. Snöplogar är sällsynta här. Däremot har man andra problem. I det område, Balule Nature Reserve som gränsar till Krügerparken, där Eva och jag alltid bor ca 1 v i samband med våra Sydafrikresor löper en relativt nyanlagd och elektrifierad järnvägslinje från ett gruvområde ner till Johannesburg. Dock har det visat sig att man ej kan köra med eldrift utan måste använda bullrande diesellok. Detta för att skrämma bort alla elefanter som ofta vandrar på eller vid banvallen. En fullvuxen elefanthanne kan väga upp mot 5 ton och kan alltså orsaka stor skada. Även om järnvägen ligger långt från vår safarilodge kan vi flera gånger dagligen höra tågmullet genom bushen som en påminnelse om industrisamhället. Förra året, när vi också var där nere, besökte vi även Mozambique. Huvudstaden Maputo har, enligt National Geographic, en av världens vackraste stationer. Vill man vara lite miljövänlig och korta ner den långa flygresan kan man ta tåget från Kapstaden till Kairo med Rovos Rails. Det är en resa, som med diverse uppehåll för safaris etc, tar 28 dagar i anspråk. Enkel biljett ligger på flera hundra tusen kronor men då disponerar man en egen hytt i en halv vagn. (Googla gärna på Rovos Rails).

Detta om Sydafrika som är ett underbart land men nu återgår fokus till verkligheten med trevligt modelljärnvägsbyggande ihop med alla trevliga kamrater.

Er tillgivne ordförande

Ralph Milthon



En drömresa med Rovos Rail



Elegant elefant. Foto Ralph M

