



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 2, april 2016



Hemma hos Anders



Årsmötet



Ö-loket

Göteborgs Modelljärnvägssällskap

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

2016 består styrelsen av

Leif Johansson, ordförande
Kjell Persson, vice ordförande
Torbjörn Ek, sekreterare
Lennart Risfelt, kassör
Hans Johansson, redaktör
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 Bergslagsgatan, (södra sidan/baksidan på sporthallen)

(GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30)

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 redaktörn' för. 

Se även vår hemsida

www.gmjs.se



Å andra sidan....

är det nu på andra sidan årsskiftet och ett nytt arbetsår har börjat. Vi har nu också klarat av ett årsmöte. Tyvärr missade undertecknad mötet detta år då en resa till värmen, Teneriffa, kom emellan. Vi bytte Göteborgsrusket/slasket mot ett par veckor i 23-gradig värme. Vi bytte huttrandet inomhus mot en vinare på balkongen i solnedgången. Kan varmt rekommenderas till vintertrötta nordbor. Årsmötet förlöpte som vanligt utan större sensationer. Om mötet kan

Du läsa längre in i Piken. Diskussionen om framtiden är både nyttig och nödvändig. Vad vill vi och vad förmår vi? Nu återstår arbetet med att hitta en bra lokal och en lokal vi har möjlighet att orka med ekonomiskt. Vi har nu upprättat en kalkyl av vad det kommer att kosta, exklusive arbetskostnader, att flytta och bygga upp anläggningen på ett annat ställe. Det rör sig om över 500 000 kr. Vem vill bidra? Kommun? EU? Sponsorer? Trafikverket?

Samtidigt jobbar vi med planering inför att stycka anläggningen så att den går att flytta i bitar. Vi jobbar också med en elektrisk planering där digitalisering är huvudspåret. Det finns förvisso andra saker än lokalfrågan som bekymrar redaktörn. Det gäller framtidens GMJS:are. En snabb genomgång av åldern på de 14 tappra medlemmar som brukar vara nere på arbetskvällarna ger för handen: 80,80,79,79,75,75,72,71,70,67,63,62,56 och 54 år. Det ser ut som vi har framtiden bakom oss! Var finns de som skall ta över? Vad har vi gjort för att intressera de unga? Är datorer, digitalisering och programmering framtiden? Går det att köra tågen via en application i mobilen? Har hört talas om att det finns något som heter app. De mest eftersökta apparna i julas var senapen och julklappen! Man kanske skulle köpa sig en mobiltelefon, en bra början....

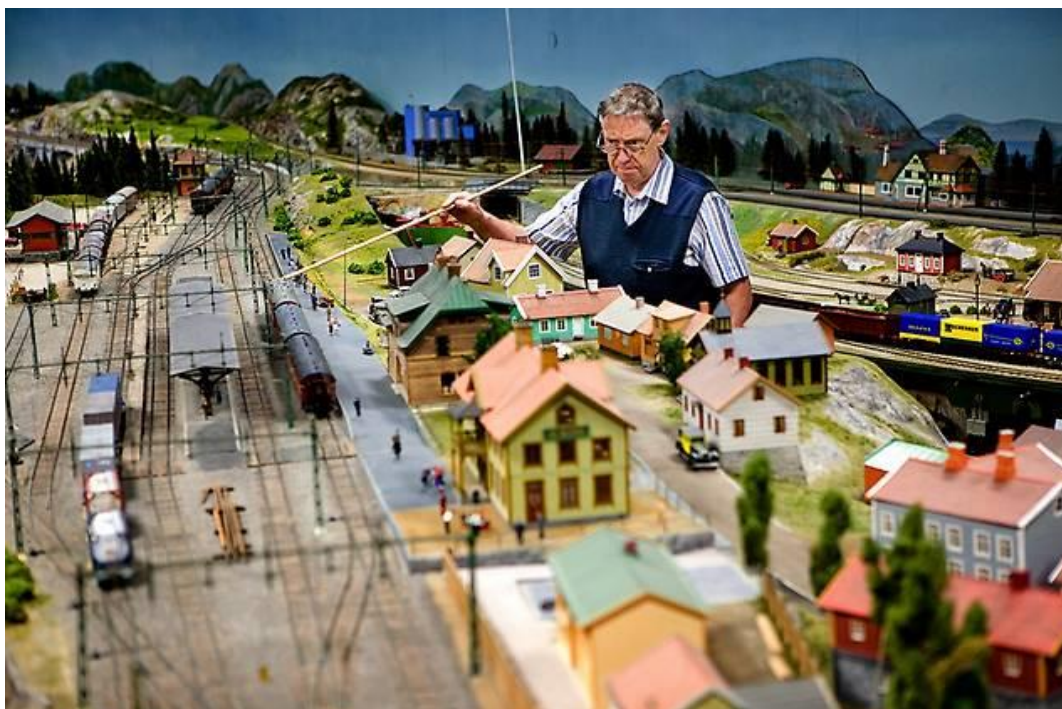
Skämt åsido, sa han som rensade fallfrukten. När inte vi orkar längre vad händer då? Vilka har skänkt en tanke om hur GMJS ser ut om 10 år? Går det att leva på gamla 70-årsmeriter? Så har vi alltid gjort, så gjorde inte Rustan, det har vi redan provat, det går nog inte. Grön sågspån räcker – det dög förr, måste vi ha moderna tåg, kan vi inte bara köra tåg före 1915 så slipper vi kontaktledning. Kan vi inte köra utländskt? Då behöver vi ju inte bygga loken och vagnarna. Ja, frågorna är många men svaren få, hittills. Mycket av arbetet nu går ut på att hitta en stor fin (och billig) lokal. Det är väl gott och väl men har vi ork och resurser att bygga upp en liknande anläggning som den vi har idag undrar en just idag pessimistisk redaktör. Optimister efterlyses! Hör av Dig!

Hans

Omslaget

Visar hur det går när säkerhetsventilen inte fungerar.





I ett så stort projekt som Västlänken vore det närmast kaffepengar att hjälpa Göteborgs Modelljärnvägssällskap med en lokal, så att föreningen kan fortsätta visa infrastrukturens historia för kommande generationer, skriver Henrik Ranby.

SJ:s gamla sporthall i Bergslagsparken bakom Centralen kommer att rivas i samband med Västlänksprojektet. Kanske är inte alla göteborgare varse om att byggnaden rymmer ett västsvenskt kulturarv på drygt 100 kvadratmeter.

Här finns emellertid i en för ändamålet byggd lokal sedan 1956 Göteborgs modelljärnvägssällskap (GMJS), en förening grundad 1945 som med konsekvens och högsta ambition i skala 1:45 avbildat den svenska järnvägshistorien mellan de första stambanebyggena och X2000.

Unika modeller

Vid Västra stambanans 100-årsjubileum 1962 kunde Prins Bertil inviga modelljärnvägen med tåg som representerade samtliga decennier i SJ:s historia. Genom ett ytterst välgjort modellandskap, på handlagd räls och förbi stationshus och andra byggnader med västsvenska förebilder (från Olskroken, Bohusbanan, Boråsbanan, Säröbanan med flera) tuffar och rusar den svenska järnvägshistoriens ånglok, rälsbussar, expresståg, malm- och sovvagnar fram i form av handfilade modeller.

Detta är en otrolig och närmast komplett modellsamling som bokstavligen byggts upp med oändliga arbetstimmar under hela 70 år. Något liknande finns inte i Sverige – den göteborgska föreningens byggen överträffar vad gäller modelljärnvägar vad som finns på järnvägsmuseerna i Gävle och i Ängelholm, både till kvantitet och kvalitet.

Hotas utan ny lokal

Genom regelbundna visningar har allmänheten i över 50 år kunnat ta del av GMJS:s kultur- och teknikhistoriska insats. Nu hotas detta västsvenska kulturarv ironiskt nog av ett infrastrukturprojekt. Föreningen hoppas på ny lokal men har hittills inte fått napp.

I ett så stort projekt som Västlänken vore det närmast kaffepengar att hjälpa GMJS med en lokal, så att föreningen kan fortsätta visa infrastrukturens historia för kommande generationer. Västlänkens planerare, ekonomer och ingenjörer bör omgående inleda ett samarbete med regionens och stadens kulturpolitiker om hur man kan hjälpa idealisterna i GMJS att fortsätta sitt kulturella värv.

Henrik Ranby

Universitetslektor i kulturvård, Göteborgs universitet

Hemma hos



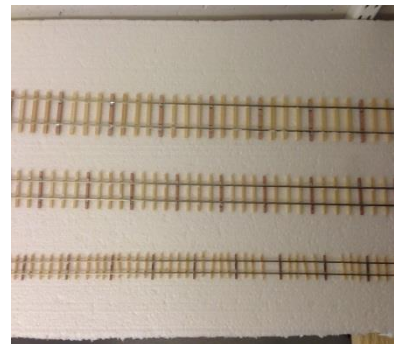
Den här gången besöker vi Anders Olsson. Anders har i många år haft ett gediget tågintresse men blev inte medlem förrän på ”gamla dar” nämligen 2005. Privat hemma bygger Anders i en något udda skala, 1:64, eller skala S. Det innebär 22.5 mm spårvidd i normalspår och 14.5 resp. 9 mm för 3 och 2-fotabanorna. Precis som hos oss bygger Anders sitt spår själv från grunden genom en annan teknik än GMJS. Var 4:e slipers är av kopparlaminat där rälen löds och mellanliggande slipers är av trä. Mallar för detta har Anders byggt själv. Växlarna byggs med samma teknik men där har Anders kunnat köpa en mall som underlättar. Till normalspår används Code 83 och till smalspår Code 70 resp. 55. Hjulstandard är NMRA RP25 med Code 88 eller 110 tjocklek (2,23 eller 2,8 mm). Code är, som bekant, tusendels tum.

När det gäller vagnar och lok ritas Anders själv i ett Cad-program. Etsar gör han genom kontakter i England. Just nu är ett C-kopplat litet lok på gång. Det är en modell av Uddevalla Lelången nr 4 (ULB4). Datorritning är något av Anders specialitet. Själv har undertecknad, till stor belåtenhet, fått etsat både en musikpaviljong och knepiga fönster till både JGJ och ÖJ.

Tidigare höll Anders till med sitt modellbyggande hemma i lägenheten i Landala men har sedan ett par år tillbaka fått tillgång till en del av ett skyddsrum i Västra Frölunda. Rummet delas med 2 andra likasinnade som har sina respektive anläggningar. Hyran är därmed mycket rimlig. Enda kruxet är att om kriget kommer så skall lokalen vara utrymd på 72 timmar. Här håller Anders på att bygga sin drömanläggning på de 28 kvadratmetrarna. Just nu är Helixen under utförande..



Hur anläggningen är tänkt att se ut ser Du på bifogad ritning. Huvuddragen är Granbergsdalshyttan vars original ligger 3 mil norr om Karlskoga i Värmland och som Anders fotograferat och mätt upp. Detta bygge har vi beskrivit i Rälspiken 2012.



Här ser vi hur rälsen är uppbyggd medelst Anders egenkonstruerade mallar.



En välutrustad verkstad har Anders skapat i sin lokal

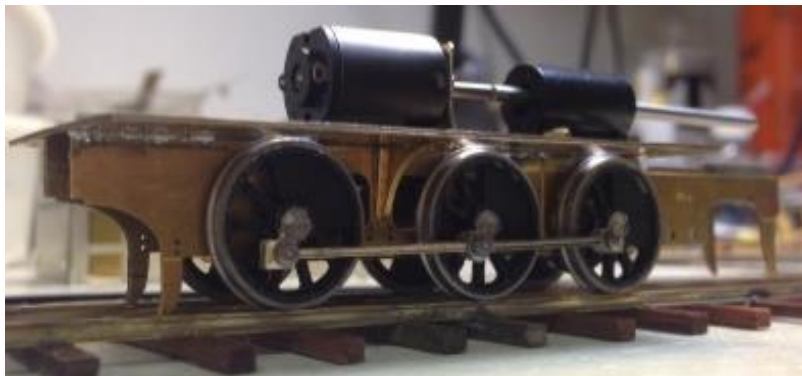


Den Amerikanska lödmallen för växelbygge. Enbart de sliprar som löds är markerade. Övriga sliprar är av trä och monteras i efterhand

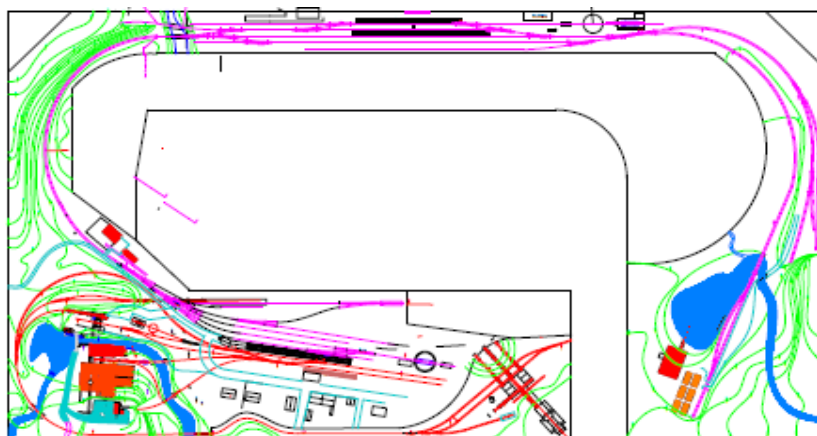


Den påbörjade helixen. Hyttan har bara tillfälligt placerats uppepå. Allt för fotografen. Hyttan har inredning.





ULB 4 under konstruktion. Vi ser även de två egenkonstruerade vagnarna, en tippvagn och en flakvagn från NKIJ Litt I.



Så här har Anders tänkt att anläggningen skall se ut om några år.

Order 28.

Konduktörerna och Järnbrott station.

Belysningen i Järnbrotts väntsal skall vara tänd till tåg 24^{av} gång. Då strömbrytaren till väntsal lampan är anbringad å expeditionen, som är låst, kan släckning av väntsal lampan icke verkställas på annat sätt än genom lossning av lampan.

I anledning härav skall konduktören å tåg 24 lossa på väntsal lampan, så att ljuset släckes. Därefter låses väntsal dörren och lägges nyckeln på förreglingsstället.

I väntsalen är utsatt en stol för att konduktören skall nå lampan.

Göteborg den 18 december 1943.

W. Nilsson.

Kvitteras av tjänstgörande konduktörerna.

H. Johansson
 Helge Svendsen
 Emil Andersson
 J. Lindström
 E. Jansson
 H. Jansson
 J. Jansson

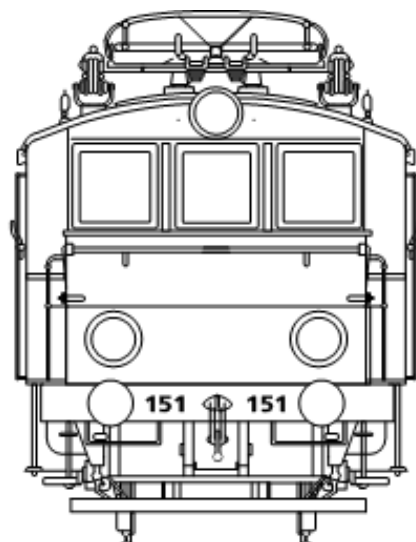
Teknikens under. Det har allt hänt en del sedan 1943. Varje sak får dock bedömmas efter sin tid. Det var krigstid och att spara på allt var en dygd.

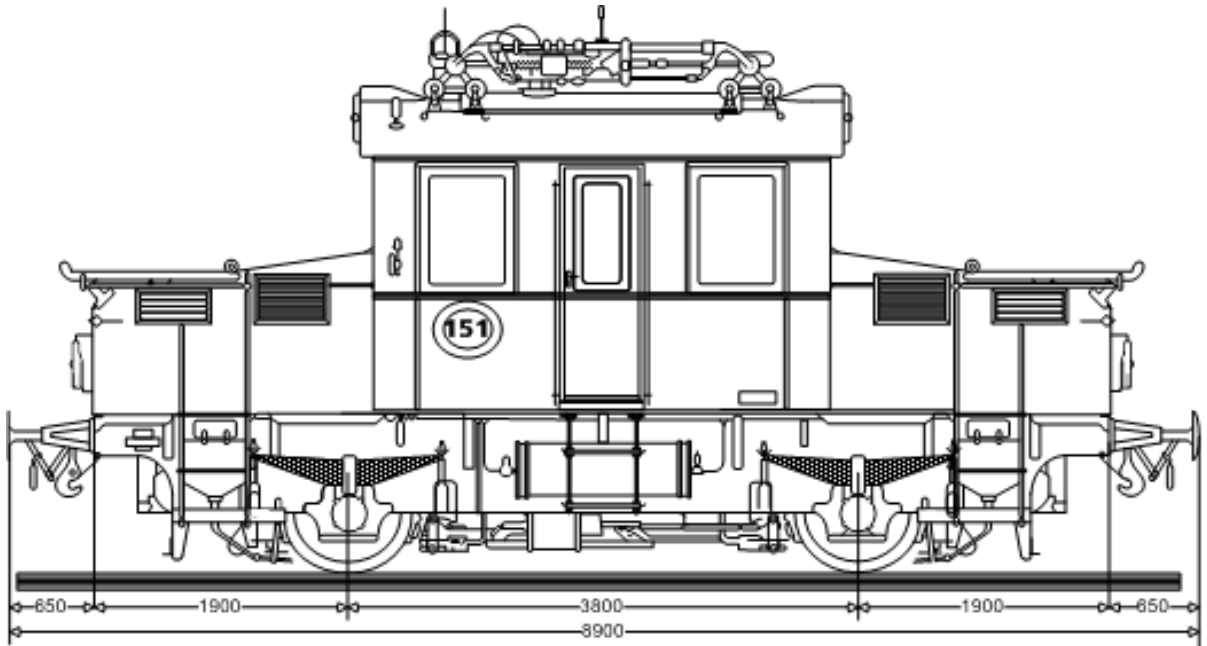


1927 levererades två nya elektrolok. De var av en helt ny typ och var avsedda för rangering på såväl elektrifierade som oelektrifierade spår, t.ex. vid rangering av vagnar från industrispår till anslutande linjer. Loket skulle då kunna köras antingen med uppfälld strömavtagare eller med nedfälld, då på de inbyggda batterierna. De hade en kapacitet på 360 Ah. Då man ville undvika fasta dyra laddstationer tog man fiffigt spänning från kontaktledningen och omvandlade den till laddspänning för batterierna. Två spårvagnsmotorer om vardera 40 hkr stod för framdrivningen. Det 27 ton tunga loket kunde tomme gå upp till 55 km/tim och hade en dragkraft på 2800 kp.

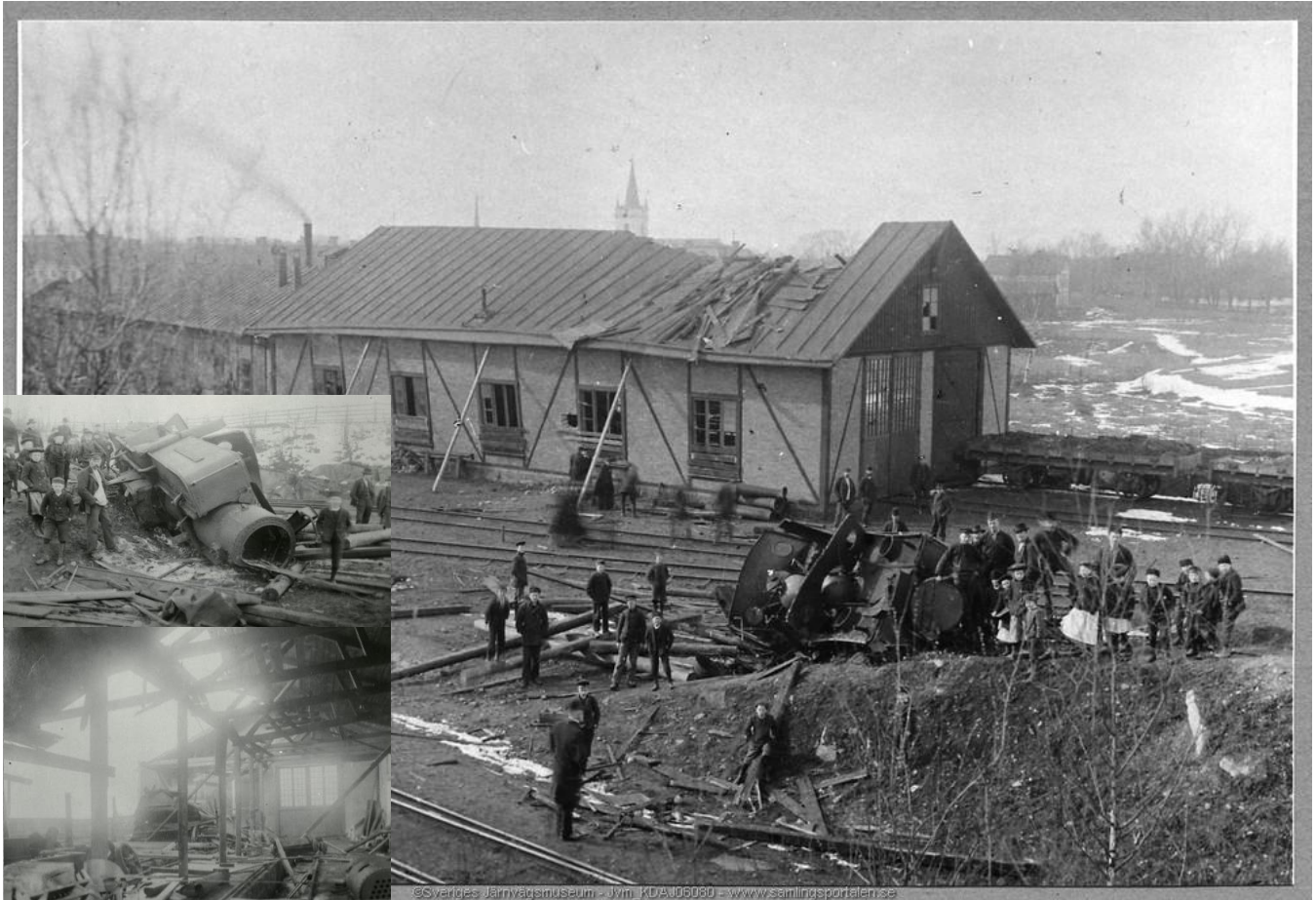
Loken levererades från ASEA 1927 och ovanstående foto på nr 151 är ett leveransfoto med Västerås Stadshus i bakgrunden. De två loken användes för växlingstjänst längs Västra Stambanan men överfördes och omlittererades i mitten av 30-talet till "Bana & Byggnader" där de användes som dragare av elrevisions- och banavdelningståg. 1937 införlivades de åter i dragfordonsparken och erhöll då Litt Öa samt återfick sina nummer 151 och 152. Loken förflyttades sedermera till Norrland där de fick fortsätta med sina kontaktledningsarbeten. Loken avställdes 1960 då de var så nedslitna att det inte var lönande med upprustning. Dessutom hade ett flertal effektivare dieslar sett dagens ljus. De skrotades strax därpå vid huvudverkstaden i Notviken.

Vår modell här på GMJS är av mycket tidigt ursprung. Det byggdes i huvudsak av Rustan Lange och påbörjades redan på 40-talet. Loket var klart till flytten till Karlsroplatsen 1953. Under visningarna på Bergslagsgatan har loket tyvärr inte använts alls. Redaktörn' undrar varför då modellen är mycket välbyggd och sevärd. Den skulle passa vid rangeringen på t.ex. Skenköping.



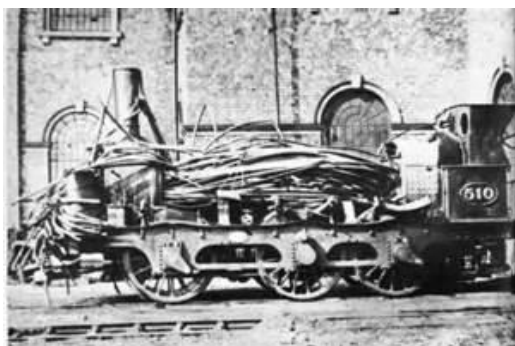
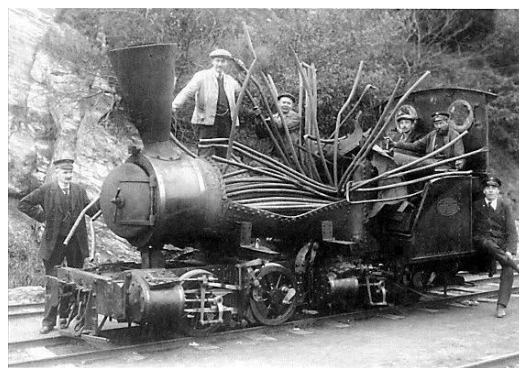


Året är 1888. Här kan vi se hur Västra Stambanan, Boråsbanan och Bergslags-banan angör Göteborg. Boråsbanan och det nya bolaget Göteborg-Hallands Järnväg (till Varberg) utgick från BJ och Vita Huset.



©Sveriges Järnvägsmuseum - JvM_KDA06060 - www.samlingsportalen.se

Apropå omslagsbilden. Pannexplosioner har också inträffat i Sverige. Den 22 april 1902 i Eksjö exploderade pannan på loket Hultenheim, som var Nässjö–Oskarshamns Järnväg lok nummer 1, N.O.J. 1. Explosionen var så kraftig att loket slungades ut genom taket och hamnade ett tiotal meter från stallet.



Pannexplosioner inträffade naturligtvis även utomlands. Här bl.a. bilder från Tyskland och Norge.



Tisdagen den 16:e februari 2016 slog Göteborgs Modelljärnvägssällskap upp dörrarna för det sjutonde årsmötet i ordningen. Inte dåligt för en förening som verkat så länge i en och samma stad, och till stora delar i samma lokal. Inte minst med tanke på att föreningen verkar för en så obskyr verksamhet som modelljärnvägar. En hobby som inte alla verkar förstå sig på. Ett dilemma som mer än vår förening inom samma gebit verkar ha uppmärksammat de senaste åren, oavsett skala.

Nog om dessa besvärligheter nu.

Vårt årsmöte avhölls vid Klubbhuset Sporthallens kortsida, i GMJS lokaler, så som sig bör och har gjorts i ett antal decennier. Festiviteterna började i sedvanlig tid klockan 19.00. Utskick och annonsering hade gjorts i sedvanligt god tid inför mötet vilket gjorde att flera hade möjlighet att vara närvarande vid 2016 års årsmöte. Uppslutningen var god. Efter att, som sig bör, utsett Ordförande och mötessekreterare startade så möte upp. I sedvanlig ordning fastslogs dagordningen. Samtliga frågor behandlades med största allvar men frågan om klubbens framtida lokaler och vad som sker inom de närmaste åren var det som överskuggade kvällens årsmöte. Vid årsmötet 2016 kunde sittande styrelse än ej ge något positivt besked.

Efter sedvanlig nattmangling.

Till kvällens arrangemang hade man som för andra året i rad beslutat att förtäringen skulle bestå av smörgåstårta, vilken till kvällens arrangemang hade införskaffats av Ralph Milthon. En anrättning som uppskattades av samtliga närvarande. Som vid tidigare årsmöten hade man denna kväll också tänkt på mj-diggarnas förnöjelser. Kvällens förströelse bestod i, efter svåra och tunga förhandlingar, mellan att titta på en DVD med Brittiska modelljärnvägar och modelljärnvägsnyheter, en DVD från Miniatur Wunderland i Hamburg eller en DVD med GMJS deltagande på Järnvägens Museum i Ängelholm. Valet blev DVD:n med modelljärnvägar från GB. En ny och intressant upplevelse för många klubbmedlemmar, som fick inblickar i en ny värld.

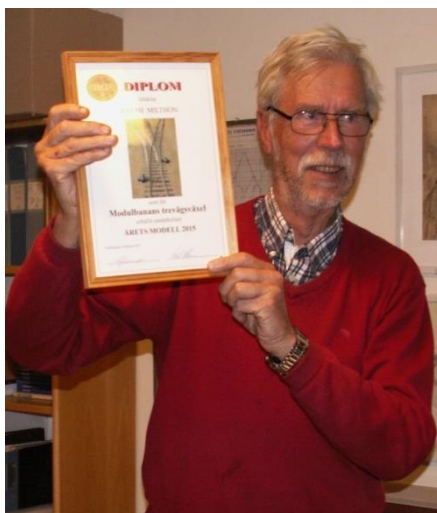
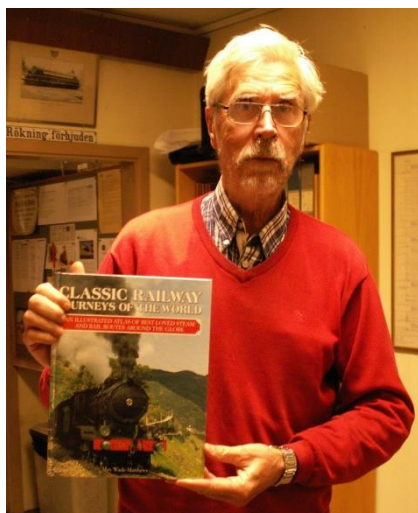
Kvällens vinstlott.

Inte nog med att stämningen och humöret var på topp under kvällen så till slut, tilldelades även "ÅRETS MODELL" ut. För vilken gång i ordningen vet bara ordföranden. En hemlighet som bara ordföranden känner till. Diplomen är få under tiden även så här 70 år senare. Priset "Årets Modell" tilldelades i år Ralph Milthon, vars trevägsväxel, helt handbyggd, till modulbanan kvalificerade sig för denna utmärkelse. Slå det den som kan. Självt tror jag inte ens att jag klarar att bygga en vanlig växel. Utöver det så delades det även ut priser till vinnare av Julkorsordet. I år hade ovanligt många lämnat in rätta svar. Låt vara ett par inte helt rätta. Det blev lottdragning med den sedvanliga hatten. Förta pris gick till Ralph som valde boken om Classic Railways. Leif Johansson och Nils Pihlgren drogs också som vinnare.

På nya spår.

Med dessa rader tackar vi er alla medlemmar för att ni gjorde årsmötet i år till en så trevlig tillställning. Dessvärre verkar det vara det sista årsmötet i våra nuvarande lokaler men vi ger inte upp för det. Vi ser snarare framtiden an och hoppas att årsmötet 2017 blir väl så bra och önskar er alla därför ett Gott Nytt År.

Noterade Torbjörn



*Från vänster:
Korsordsvinnaren,
Årets Modell och
gemyttlig samvaro.*