



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 2, april 2018



HNJ ångvagn

Leif



Ralph



© Can Stock Photo - csp31499010

Horse's asses

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

2018 består styrelsen av



Ralph Milthon
Ordförande



Leif Johansson
vice ordförande



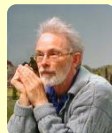
Torbjörn Ek
sekreterare



Lennart Risfelt
kassör



Kjell Persson
ledamot



Nils Pihlgren
ledamot



Hans Johansson
redaktör

Medlemskap erhålles genom att betala in årsavgiften 700 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

Bråttom

Läraren: Vi har nu talat om medeltiden och nu skall vi gå över till vår tid. Vad kallas den för?

Eleven: "Grevens tid".

Vad menar du med det?

Jo, min syster gifte sig i lördags och folk sa då att det var i grevens tid.....



Å andra sidan.....



verkar det som om våren har kommit nu efter en iskall och snöig period. I Landvetter uppmätte jag 16 minus ett par dagar i slutet av februari. Då var det skönt att ha den öppna spisen och mysa framför. OS är avklarad och tyvärr, eller som tur var, fick det inte sändas i de kanaler som svenska folket äger utan kommersialismen tog över. Pengar är inte allt sägs det men här verkar det som om det vore det.



Jag har i stället njutit av diverse andra program såsom komedier, naturprogram och På Spåret. Ett program som, enligt min mening, har spårat ur och leds av en skrikig programledare och en Äig språkvetare. Ä det borde vara ett krav att Ä man kan hantera språket Ä också verbalt Ä om man anses vara expert. Dessutom har man tagit sig friheten att ta bort vinjetten, den som var så bra! Anledningen uppges vara missnöje från ett annat bolag som kör med röda tåg.... Nu är ju programmet som vilket annat program som helst, oengagerat och med, för mig, delvis okända medverkande vars kunskaper i. t.ex. hur en bilmotor fungerar är skrämmande små. Vad är den runda grejen som hoppar upp och ner inuti cylindern? Kan det vara Ä katalysatorn? Vevstaken blev då avgasröret! Nu är det inte bara På Spåret som Ä drabbats av den allenarådande Ä-sjukan utan snart sagt Ä alla program och Ä inslag i radio och TV. Var har man fått denna äiga språkutbildning? Jag har blivit Ä-allergiker och hör snart bara ändena och inte Ä vad som de Ä egentligen säger eller vad budskapet är. Äna blockerat mitt sinne. Någon mer som har reagerat?

Arbetet på klubben rullar på som planerat. Årsmötet är avklarad och refereras på annan plats. Vi ser nu fram emot att kunna slutföra rärläggningen och att vi kanske till hösten kan köra runt på anläggningen. Förvisso återstår även då ett enormt arbete med det elektriska, kontaktledningssystemet och inte minst landskapet. Vi har fått ett antal nya medlemmar som börjar komma in i jobbet. Hittills har det ju mest varit snickeriarbete men snart börjar finliret såsom löda kontaktledningsstolpar, spika räls, bygga växlar, ballastera och inte minst bygga landskap och modulera berg mm. Hus behöver vi inte bygga några. Vi har 40 flyttkartonger fulla med hus som bara väntar på utplacering.

Redaktör'n 

Omslagsbilden visar början på vår nya "paradlinje" längst fram i lokalen. Där lägger vi nu "betongslipers" med handspikad räls. Ralph har tillverkat över 2500! slipers som nu håller på att limmas och målas. Vi lägger 67 st per meter på en sträcka på ca 20 meter och dessutom dubbelspår. Det kommer bara där att behöva slås i 10700 rärlsspik! Här finns arbetsuppgifter för flera rallare. Är Du sugen på att hjälpa till?



Årsmötet

Det 72:a årsmötet ägde rum den 20 februari. Det är det andra årsmötet i våra nya lokaler. Förra gången satt vi dock på golvet i stora hallen och entresolbygget pågick som bäst. I år kunde vi för första gången njuta av vår "konferansavdelning" uppe på 2:a våningen. 17 medlemmar hade anammat kallelsen och mötet förflöt enligt planerna. Vår mångårige ordförande Leif Johansson hade aviserat sin avgång efter att ha suttit i två tioårsperioder. En prestation som är svåröverträffad. Han ersätts nu av Ralph Milthon. Också en veteran som var med redan på 50-talet men som haft ett "litet avbrott" i sitt medlemskap. Nu har Ralph lett arbetet med inredningen av vår nya lokal med stor entusiasm. Entresolplan, verkstad, ombyggnad av toaletten och nu betongslipersläggning är hans verk. Nu återstår kontrolltorn och läktare. Leif kvarstår dock i styrelsen. Tre medlemmar tilldelades förtjänta diplom för sina insatser, Torbjörn Ek för inredningen av restaurangvagnen, Leif Petersson för den dubbla korsningsväxeln vid Skenköping och Henning Hansen för flitigt engagemang i allmänhet.

Mötet beslöt att höja medlemsavgiften till 750 kr nästa år.

Vid mötet företogs en rådgivande folkomröstning angående vad vår nya underbordiska station bör döpas till. Vi hade fått in ca 50 olika förslag varav styrelsen valt ut de 7 bästa. Medlemmarna tyckte då att förslaget Underberga var det bästa.

Mötet avslutades med läcker smörgåstårter och lite filmvisning från olika inslag på YouTube samt en amuserande film om vådan att vara en modelljärnvägsentusiast.



Torbjörn Ek tilldelas restaurangvagnsdiplomet



Leif Petersson för bedriften med växeln vid Skenköping



Vår mångårige ordförande Leif Johansson avtackas av tillträdande ordföranden Ralph Milthon. Förutom blommor fick Leif en digitaldeko att montera in i ett av sina el-lok. Nu börjar digitaliseringsseran! Det är många lok som skall byggas om. Leif har utsetts att organisera ombyggnaderna. Bra att börja testa på egna lok.

Railroad Tracks

Från Leif Petersson har vi fått denna sedelärande historiebetraktning. Den är visserligen på engelska men relativt lättläst. Vi återger den därför på originalspråket.

The US standard railroad gauge is 4 feet and 8½ inches. That's an exceedingly odd number. Why was that gauge used? Because that's the way they built them in England. Why? Because the first rail-lines were built by the same people who built the pre-railroad tramways, and that's the gauge they used. Why? Because the people who built the tramways used the same jigs and tools that they had used for building wagons, which used that wheel spacing. Why? Well, if they tried to use any other spacing, the wagon wheels would break on some of the old, long distance roads in England, because that's the spacing of the wheel ruts.

So who built those old rutted roads? Imperial Rome built the first long distance road in Europe. For the legions. Those roads have been used ever since. And the ruts in the roads? Roman war chariots formed the initial ruts, which everyone else had to match for fear of destroying their wagon wheels. Since the chariots were made for Imperial Rome, they were all alike in the matter of wheel spacing.

Therefore the United States standard railroad gauge of 4 feet 8½ inches is derived from the original specifications for an Imperial Roman war chariot. Bureaucracies live forever!

So the next time you are handed a specification/procedure/process and wonder "what horse's ass came up with this?" you may be exactly right. Imperial Roman army chariots were made just wide enough to accommodate the rear ends of two war horses. Two horses asses. Now, the twist to the story:

When you see a Space Shuttle sitting on its launch pad, there are two big booster rockets attached to the sides of the main fuel tank. These are solid rocket boosters, or SRBs. The SRBs are made by Thiokol at their factory in Utah. The engineers who designed the SRBs would have preferred to make them a bit fatter, but the SRBs had to be shipped by train from the factory to the launch site. The railroad line from the factory happens to run through a tunnel in the mountains, and the SRBs had to fit through that tunnel. The tunnel is slightly wider than the railroad track, and the railroad track, as you now know, is about as wide as two horses behind.

So, a major Space Shuttle design feature of what is arguably by the world's most advanced transportation system was determined over two thousands years ago by the width of a horse's ass. And you thought being a horse's ass wasn't important? Ancient horse's asses control almost everything in the world.....



© Can Stock Photo - csp31499010



Leif Johansson



Jag har i samband med GMJS årsmöte 2018 avsagt mig uppdraget som ordförande för sällskapet efter att innehaft detta under 10 år. Jag tillträdde denna post 2008 och har innehaft den till 2018. Tilläggas kan att jag även under åren från 1986 till 1997 var ordförande, vilket utgör sammanlagt 20 år på befattningen, vilket har varit mig till stor glädje.

Jag blev introducerad i klubben 1969 av Helge Sundhamn, som vid den tiden och för nästan all framtid varit min mentor inom modellbyggeri. Medlem blev jag våren 1970. Ordförande Sven-Bertil Johansson föreslog att jag som klubbmästare skulle ordna firandet av 10 års-minnet av TÅG 62 som skulle äga rum den 15 juni 1972. Till detta tillfälle skaffade vi en födelsedagstårta i form av en lokslykt i full skala, men med klubbens emblem i utsmyckningen. Dagen till ära fick grundaren av GMJS, Rustan Lange, skära första biten. Efter kaffe och allmänt samkväm med alla minnesupplevelser besökte vi ställverket på Göteborgs Central.

Ett stort arbete som utfördes på vår anläggning var att byta ut större delen av den gamla mässingsrälisen mot nysilver. Det lades även en ny golvbeläggning under hela anläggningen. Vi hade under denna tid även stort utbyte med flera modelljärnvägsklubbar i Norden.

Under senare delen av min ordförandetid har den stora frågan varit klubbens framtid i samband med att Västlänken skulle börja byggas och vi fick meddelande om att klubbens lokal vid Sporthallen skulle komma att rivas. Detta gjorde att jag tillsatte en speciell grupp som skulle utforska och förbereda möjligheterna till en ny lokal för vår anläggning. Detta medförde också ett antal tidningsintervjuer och även en del filminslag i våra lokala TV-kanaler samt resonemang med kommunrepresentanter. Efter mycket sökande fick vi, via vår hyresvärd Älvstranden AB, bud på en ypperlig lokal vilken vi under 2016 skrev kontrakt på. I samband med att nya lokalen kunde tas i bruk och avvecklingen av vår gamla lokal ägde rum såg jag det som att en ny ordförande bör tillträda för att trygga GMJS framtid varvid jag till valberedningen anmälde min avgång och Ralph Milthon kunde tillträda.

Jag vill härmed tacka alla medarbetare både inom klubben och framför allt alla styrelsemedlemmar jag har haft nöjet att samarbeta med under åren. Nu räknar jag med att kunna reparera och bygga om mina lok till det nya system som digitalisering innebär.

Leif Johansson



Leif överlämnar vår gamla lokals nycklar till Camilla från Älvstranden.

Johan Nyhus Göteborgs Kommun önskar oss lycka till med den nya lokalen under överinseende av Shabaz Kahn och Ralph Milthon.

Källa: Boken om HNJ, 1984.

HNJ

Vår tidigare medlem Erik Ydresjö hade en passion för Halmstad-Nässjö Järnvägar och byggde under sina många medlemsår ett flertal mycket fina modeller såsom deras snabbvagn, DEVA-vagn, postvagn och ångvagn. Det är om den senare jag tänkte berätta, men först lite historik om den bana som fascinerade Erik och många andra.

Den 3 februari 1870 hölls ett möte i Gislaved under ledning av hovmarskalk Löfwensköld. På dagordningen stod anläggandet av en 3½-fots (1067 mm) järnväg mellan Halmstad och Jönköping till en kostnad av 4,2 miljoner riksdaler, allt inkluderat. Banan skulle bli drygt 15 mil lång och följa Nissans dalgång uppemot nordost. Namnet stadfästes till HJJ, Halmstad-Jönköpings Järnvägsaktiebolag och banan skulle vara klar inom 4 år. Aktieteckning gick dock trögt, speciellt upp mot Jönköping, och vid en bolagsstämma 1873 bestämde man sig för Nässjö som slutpunkt i stället för Jönköping. Man beslöt också att banan skulle byggas normalspårig, som statsbanorna, i stället för smalspårig.

Sträckan Halmstad - Torup var klar 1874 och 1877 hade man kommit till Värnamo. Fram till Hook kom man 1880. Nu stundade sämre tider med depression och pengabrist. Detta försenade bygget och till slut lades arbetet ner 1880. Ett statsunderstöd på ½ miljon kronor gjorde att bygget dock kunde fortsätta. Åren 1881-82 byggdes så slutligen banan färdig och sista spiken slogs i närheten av hpl Stolpen den 15 juli 1882. Den 20 december, lagom till jul 1882, öppnades banan för allmän trafik. Problemen hade då redan börjat. I två år försökte man hålla banan igång under stora ekonomiska problem. 1884 lagsöktes bolaget och bana togs i mät. I januari 1885 försatte bolaget i konkurs och HJJ saga var all.



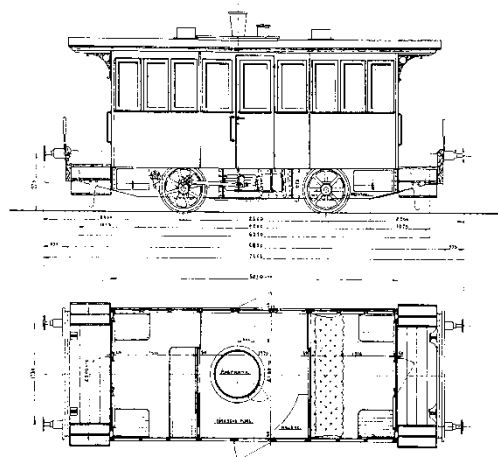
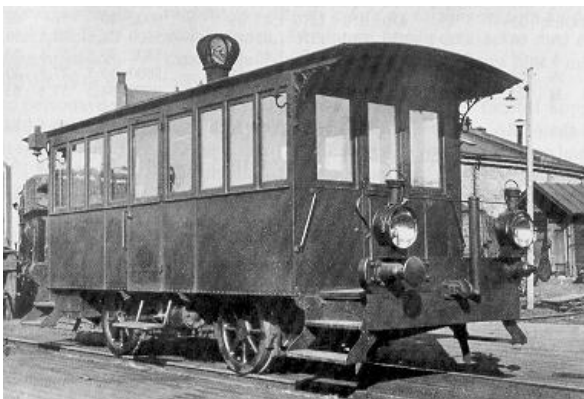
Banan köptes samma år av ett konsortium för 1 miljon kronor och fick nu det rätta namnet HNJ, då banans slutpunkt ju var Nässjö. De dåliga tiderna fortsatte dock och nådde botten 1887. Konjunkturerna växlade snabbt och 1890-talet var goda trafikår. Världskriget 1914-18 påverkade trafiken men även inflationen steg. Det blev dyrt att köpa kol bl.a. På 20-talet började så rationaliseringarna och konkurrensen från lastbilar och omnibussar. Vissa mindre stationer drogs in och vissa fick, ve och fasa, kvinnliga stationsföreståndare. Dom fick dock inte heta inspektorer, det var skillnad på smet och pannkaka! 30-talet löpte på med blandade konjukturer, svaga i början och starkare fram mot världskrigets utbrott i september 1939.

Restiden Halmstad - Nässjö hade under dessa knappt 50 år kortats från 7 timmar ner till 3 timmar år 1938, då den moderna snabbvagnen levererades. Vilken utveckling! Vad har hänt på de senaste 80 åren? Tja nästan ingenting. Idag rullar motorvagnarna på den oelektrifierade banan och det tar 2 timmar och 45 minuter att färdas sträckan. Man får njuta av utsikten över Nissadalen som kompensation.

Under 1944 tog Kungliga Järnvägsstyrelsen upp förhandlingar med HNJ angående förstatligande och i februari 1945 slöts ett avtal om övertagande av banan per den 1 juli 1945. Summan var 18,75 miljoner kronor i statens premieobligationer som förföll till inlösen 1955. Resten är, som man brukar säga, historia. Än i dag trafikeras banan med persontåg, låt vara länståg, och låt mig få uttrycka förhoppningen att det så må förbli. HNJ är också min "hemmabana" då jag är uppvuxen 100 m från banvallen i Halmstad. Jag har många trevliga 50-talsminnen från ånglok, snabbvagnar och Carlssonbussar. Vår promenadväg till hyddorna i stora skogen gick på banvallen, till mammas stora förskräckelse. Som tur var kan jag inte erinra mig något tillbud. Vi hade bra hörsel vi små glin... Kanske grundades mitt järnvägsintresse dessa år i början av 50-talet. HNJ var, och är fortfarande, en oelektrifierad idyll där den slingrar sig fram i Nissadalen, ibland så nära ån att man inte ser annat än vatten när man tittar ut genom vagnsfönstret.....Ja må hon leva i mång hundra år!

Över till HNJs ångvagn.

Den byggdes 1888 av Atlas i Stockholm för att användas som inspektionsvagn av banans ledning. Den kunde också hyras för mycket speciella ändamål. Även kung Oscar II åkte med den. Den var inte stor, 7,6 m lång och vägde 11,6 ton driftklar. Dragkraften var 587 kp vid 10 kilos ångtryck. Sth var 40 km/tim. I ena änden fanns en kupé med träbänkar och i den andra, för bandirektören och andra potentater, en stoppad soffa och två små bänkar. Ångpannan var stående och placerad mitt i vagnen. Hur är det med förarens sikt? Vagnen gjorde tjänst fram till 1930 då den ställdes upp vid Järnvägmuseet, då i Stockholm. Där fanns den fram till 1973. Den transporterades då ner till Nässjö för att deponeras hos södra stambanans museisektion, numera Nässjö Järnvägmuseum, där den genomgick upprustning och användes bl.a. vid firandet av HNJ:s 100-årsjubileet 1982. Den kan än i dag beses i Nässjö.



Eriks modell är välbyggd och har fina gångegenskaper, vilket kan vara ett problem med små tvåaxliga modeller. En riktig liten pärla bland våra äldre tåg. Erik kom med i GMJS redan 1950. Tack Erik för Dina insatser i klubben och för alla de stunder av kamratlig samvaro Du skänkte oss under många trevliga torsdagskvällar. Ditt minne lever vidare med alla Dina fina modeller. Erik dog i februari 2001.

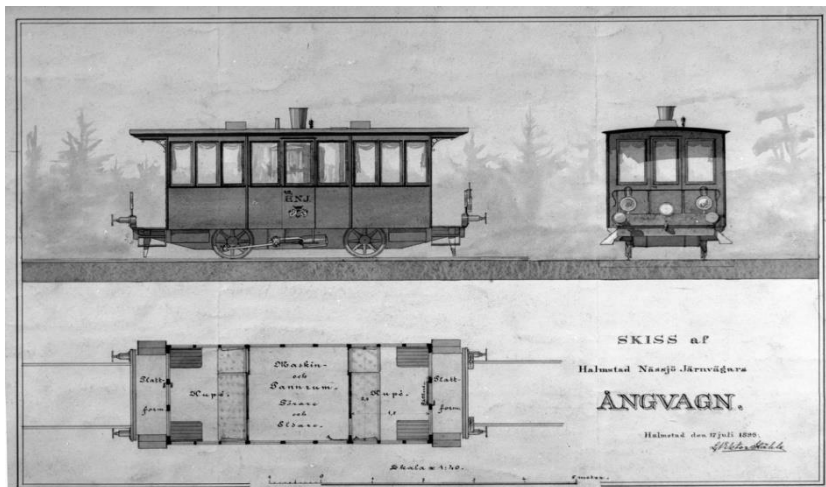


Modellen av ångvagnen disponeras numera av Leif Johansson och har genomgått en revision samt anpassats för digital drift.

Hans Johansson



Inviqning av banan till Jönköpings Hamn i november 1894. Foto Järnvägsmuseum



Fotograferad i Stockholm 1981 vid SJ:s 125-årsjubileum. Foto Tommy Nilsson