



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 3, juni 2012



J.G.J. hos GMJS



GMJS på Hobbymässan



Trevlig sommar!

Göteborgs Modelljärnvägssällskap


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

2012 består styrelsen av

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

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med minst fyra nummer per år. Medlemskap erhålls genom att betala in årsavgiften på 500 kr (2013) på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1. Föreningens besöksadress är Volviahallen, Bergslagsgatan, Göteborg
(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
Redaktören: hasses@telia.com

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

Se även vår hemsida
www.port.se/gmjs



Majoren barskt till 57:an Andersson, som har ansvar för kasernens rabatter:
-Har jag inte sagt att det inte skall växa något ogräs här i rabatten!!
Andersson förvånad
- Jo, majorn – och ändå gör det det.....

å andra sidan...




Så har vi överlevt denna vår också. Det har varit en fin vår och alldeles särskilt gläds min plånbok över vinterns och vårens elpriser. Här har det blivit pengar över för hobbyverksamhet!

Aktiviteten nere på klubben har varit hög. Vår nya sträckning av smalspåret är klar och provkörd. Se omslagsfotot. Vi har fått nya stolar i kafferummet. En ny projektduk har monterats så nu kan vi med större behållning visa nån' nostalgifilm vid kaffet en torsdagskväll. Nya tallar i rätt storlek håller på att färdigställas och på en av modulerna har vi byggt en, ja gissa, tunnel! Varje modelljärnväg av rang måste ha en tunnel! Förr utgjordes den av en skokartong med två hål i. Numera bygger vi med nät och gipsbinda. Damen på apoteket såg lite bekymrad ut när jag köpte ett helt paket. Jag skyllde på att frugan brutit benet.....

Som bekant har vi ändrat lite i stadgarna. Medlemmar är nu medlemmar, en del aktiva och andra mindre aktiva. Ändringen medför inget revolutionerande men ligger mer i tiden i dagens demokratiska samhälle. Vi har också bytt lås och håller som bäst på att se över nyckelinnehav. Egen nyckel till lokalen beslutas av styrelsen. Ansökan kan göras av den som är och har varit en aktiv medlem i minst 2 år. Med aktiv menas då att man **regelbundet** deltar på arbetskvällarna och utför arbete på den gemensamma anläggningen eller klubbens modeller.

Våren sjunger på sista versen och sommarmånaderna närmar sig snabbt. Hoppas inte att den sommar vi hade i april var den enda i år. Byggaktiviteten brukar minska en del i semestertider men som vanligt stänger vi inte helt på GMJS. Alla är välkomna även mitt i juli. Det brukar alltid vara några eldsjälar och ju sämre väder ju bättre.....

Nåja, ha nu en riktigt skön sommar och väl mött i augusti med nya idéer och nya krafter.

Önskar Redaktörn' 

Omslaget

Ett stort jobb i vår håller nu på att avslutas. Det är den nya sträckningen av vårt smalspår. Som bekant har det varit dåligt med trafik de senaste åren och det har berott på svårigheten att forcera de skarpa kurvorna tillsammans med den branta lutningen. Fotot visar den nya bergskarningen väster om sjön.



Gripenbergsbanan och GMJS

Lite historik

Södra stambanan, Stockholm-Falköping-Jönköping-Nässjö-Malmö var klar 1863. Först år 1874 drogs den via Östergötland, då delen Katrineholm-Nässjö var klar. Jönköping var en av rikets tio största städer och hade ca 20 000 invånare. Industrialiseringen hade börjat och staden kunde uppvisa flera stora industrier, Svenska Tändsticks AB, Jönköpings Mekaniska Verkstad J.M.V., och naturligtvis Munksjö pappersbruk. Strax intill låg Husqvarna Vapenfabrik AB med anor från 1600-talet. Det blev naturligt att Jönköping blev en knutpunkt där fler järnvägar kunde sammanstråla. Man började intressera sig för anslutningsbanor från flera väderstreck. Söderut till Taberg och HNJ, västerut mot Ulricehamn och Borås samt österut upp mot Tranås och den nya sträckningen av Södra stambanan. Det fanns också ett stort intresse från Husqvarna Vapenfabrik att få tillgång till järnväg. De körde då sina produkter med häst och vagn till SJ i Jönköping eller till båtbyggen i Rosendala för omlastning till båt för vidare transport på Vättern och ut i stora världen via Göta Kanal. Gripenbergsbanan skulle kunna bli en bra förbindelse till Huskvarna och industrierna likväl som upp till det bördiga landskapet i nordost. Man bör ha i minnet att befolkningen på landsbygden förr i tiden var betydligt större än dagens. Jordbruket var grundstenen i samhället.

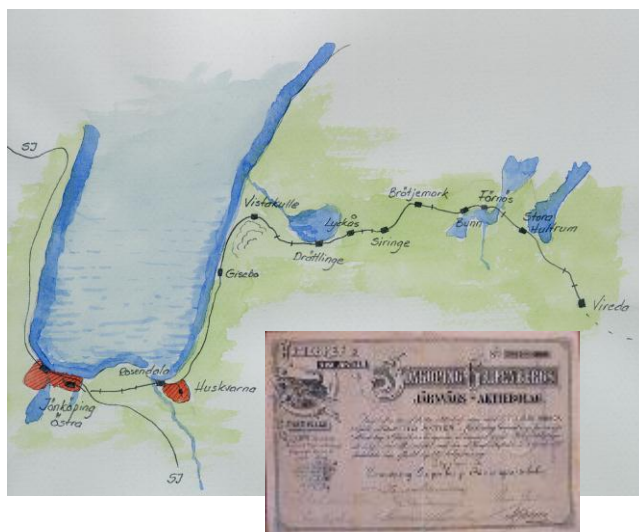
De ekonomiska förutsättningarna att bygga och driva en privat järnväg var inte alltid de allra bästa. Det var uppenbara svårigheter att uppbära tillräckligt med kapital för att bygga en normalspårig bana. Alternativet var en trefotabana (891 mm) eller den nyligen av Paul Décauville lanserade tvåfotabana (600 mm). Den mest omtalade var kanske de 3,5 km långa dubbelspåriga banan vid världsutställningen i Paris 1889. Den transporterade 6,3 miljoner besökande med 42 500 tåg! Detta väckte berättigt uppseende. Banan var billig att bygga och var dessutom flyttbar med sina plåtsyllar enligt Décauvilles recept. Man gjorde också en studieresa till Kosta-Lessebo Järnväg som redan 1888 byggt en Décauvillebana. 1891 bildades en kommitté för att arbeta fram ett förslag till järnväg österut. I kommittén ingick landshövding Dicksson, greve Hamilton, friherre von Otter, bruksdisponent Tham på Husqvarna m.fl. De presenterade den 30 juli 1891 sitt förslag till en 600mm:s bana från en egen station inne i Jönköping - Jönköping Östra, med förbindelsespår till SJ.



Bunn station vid sjön med samma namn. Foto från 20-talet

Slutstationen föreslogs till Gripenberg vid Södra stambanan. Koncession beviljades av Kungl. Maj:t. Den 22 oktober 1892. Banan kostnadsberäknades till 1,2 miljoner kronor inkl. marklösen, byggnader och rullade material. Driftkostnaderna uppskattades till 80 000 kr och intäkterna till 168 000 kr per år. En till synes betryggande vinst! Nu började byggandet. Det pågick i 8 år! Då hade man kommit till Vireda, 43 km från Jönköping. Då återstod 18 km till Gripenberg och pengarna var slut! Nu har Du förklaringen till rubriken – Tåget som inte kom fram – i vart fall inte till Gripenberg. Man behöll trots det namnet J.G.J. Jönköping – Gripenbergs – Järnväg.

Banan började i Jönköping med stationen Jönköping Östra och gick sedan till Rosendala (Huskvarnas hamn). Där byggdes ett stickspår upp till vapenfabriken och en liten stationsbyggnad i Huskvarna centrum. Denna del av banan öppnades för trafik 1894. Sedan gick man vidare utmed Vätterstranden upp till Vista kulle och sedan österut in i landet. Flera av stationshusen hade samma utförande. Så kom man då till slut upp till Vireda 43 km från och 140 meter över startpunkten i Jönköping Östra.



Undertecknad har ett stort intresse för våra små 600-mm banor och då ett alldeles särskilt gott öga till J.G.J. Jag har därför samlat och byggt en del material från just denna bana som jag anser är den trevligaste av dem alla. Här följer en presentation av vad vi/jag kan visa upp.

Ånglok 1-C-1

Strax efter sekelskiftet byggde Motala Verkstad en serie mycket lyckade lok till olika 600-banor. De var 3-kopplade med löpaxlar både fram och bak. (1-C-1). De byggdes för 12 kg ångtryck och lastade 0,45 ton kol och 1,7 ton vatten. Loken var kända för goda gångegenskaper och stor slitstyrka och gjorde tjänst till banans nedläggning 1935. Loken 5-8 skrotades då tyvärr medan nr 9 såldes till Aspa bruk för 3000 kr där det rullade vidare i många år. Loket skänktes sedermera till Skärstads Hembygdsmuseum där det har varit utställt tillsammans med en del annat JGJ-material. Museet håller på att renoveras och loket finns nu hos ÖSIJ som har satt det i körbart skick. Så småningom skall dock loket återbördas till Skärstad.

Här på GMJS finns lok nummer 6 som modell för trevliga färder på vår lilla tvåfotabana. Loket är byggt av Lars-Erik Bernström.



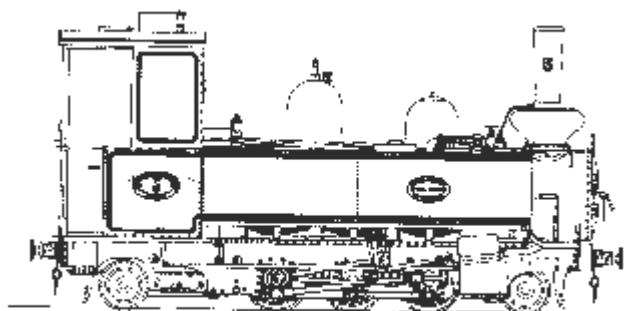
J.G.J. nr på min hemmamodul. I bakgrunden en förrådsbyggnad från Säröbanan



Loket har backat ut på hamnspåret hos GMJS

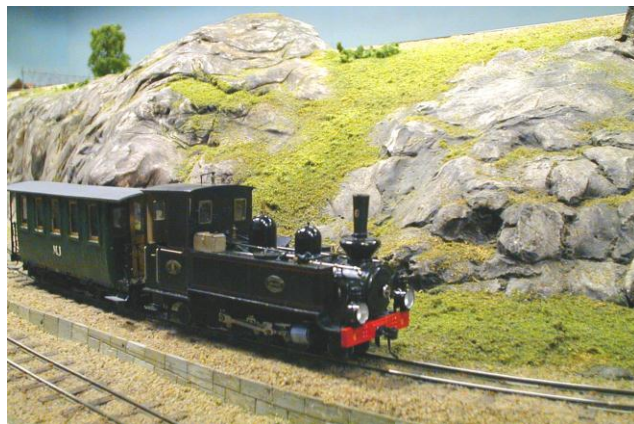


Från Jönköping Östra fanns ett spår ner till Jönköping Strand där man kunde lasta om till SJ. Här passerar tåget Båtsmansgränd. Foto Jönköpings läns museum



Loken 5-8 hade samma utseende och var levererade mellan åren 1902-1911. Alla skrotades 1936.

Ritning av Anders Östlund



Loket lämnar Helgeberga station. Personvagn från MJ



Jag har ingen bra bild på lok nr 6. Loktypen får här representeras av nr 7.

Foto Järnvägsmuseum



Godsvagn Go

Gripenbergslinjen beställde ett antal godsvagnar från VABIS 1893 och senare även från Södertälje Verkstäder. De var brunmålade och fanns i utförande både med och utan öppna plattformar. Lasse Bernström har byggt denna modell märkt Go 38. Tyvärr är det lite missvisande. Någon Go 38 har inte existerat. Go 21-26 hade detta utseende men med öppen plattform i båda ändar. De var tillverkade av VABIS åren 1893-94. Go 28-30 tillverkades av en konkurrent, Södertälje Verkstäder, åren 1912-14. De saknade då plattformar helt.



Leveransfoto från Södertälje Verkstäder 1912



Lasses Go. I bakgrunden Simlångsdalens godsmagasin på HBJ

Godsvagn IKN med svängel

För transport av sågade trävaror men även timmer beställdes 1893 av VABIS sex små korta 2-axliga godsvagnar med svängel. De kunde också förses med små lämmar för transport grus, kol eller annat massagods. Vid transport av längre enheter gick de parvis som på bilden. Klubben förfogar över två vagnar nr 103 och 104 med tillhörande last av långa sågade trävaror. Båda vagnarna tillverkade av Lasse Bernström.



Leveransfoto av vagn 103



Vagn 103 och 104 lastar sågade trävaror

Post & resgodsvagn DFo

Varje järnväg med självaktning befordrade också post och skulle således ha en postkupé. Gripenbergslinjen beställde 1894 en kombinerad post och resgodsvagn från Vagnfabriks Aktiebolaget i Södertälje, VABIS. Den fick litt DF, ibland benämnd DG, och nummer 27. Vagnen var vackert målad i olivgrönt och gult. Priset var 3710 kr. Vidstående frimärke, med en tidig stämpel, är just från denna vagn.





Leveransfoto från 1894 och min modell på modulbanan

Motorvagn

JGJ insåg tidigt att motorvagnar kanske var lösningen på problemet med ökade kostnader för ångloksdriften. Både kol och personalkostnader hade ökat avsevärt efter 1:a världskriget. Styrelsen tog därför 1922 kontakt med Tidaholms Bruk AB för ombyggnad av två personvagnar till motorvagnar. Bruket skulle bygga om underredena och förse dem med motorer medan järnvägen själv på egen verkstad skulle bygga om vagnskorgarna. Det monterades en 65 hkr bensinmotor som drivkälla. Kupén hade läderklädda långbänkar. Dessa båda motorvagnar gick i daglig trafik under lite drygt 10 år och tillryggalade tillsammans ca 100000 mil. En inte oansenlig prestation. Båda motorvagnarna såldes vid banans nedläggning 1935 till Skånska Åttiksfabriken i Perstorp där de skrotades 1957 resp. 1970. Min modell är byggd av en etssats från Kai Nilsson i Västerås.



*Ettan pausar, troligen vid Vistakulle.
Foto ur Stig Nybergs samling*



Ritning Anders Östlund



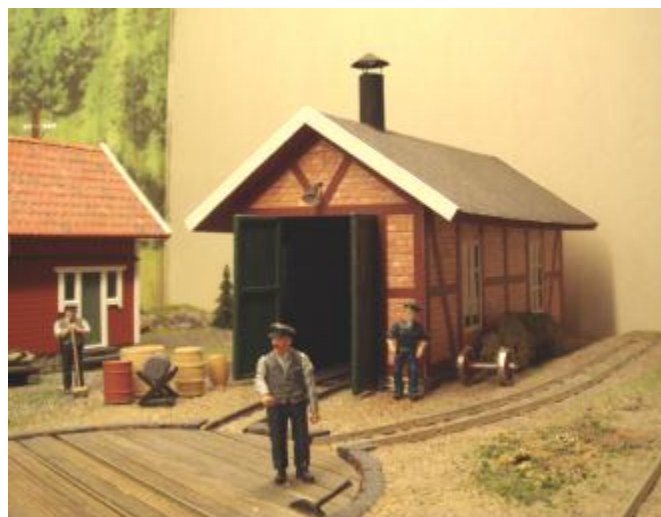
Så här ser etssatsen ut färdiglörd

*Till höger den "teakklädda"
färdiga modellen på väg under
gångbron vid Vistakulle*



Övriga modeller

Jag har också byggt ett par miljömodeller från J.G.J. Först här gångbron över bergskärningen vid Vista kulle. Här går man för att komma fram till en utsiktspunkt över hela vida Vättern. Uppe på toppen ligger en liten paviljong i snickarglädje där man kan vila och njuta av vyerna.



Detta lokstall står hemma på min modulbana. Vi har dock ett likadant nere på klubben bakom Ålderstogens station

Lokstallet i Förnäs

Stationen Förnäs var banans slutstation under åren 1899-1900. Där uppfördes då ett litet lokstall med tillhörande vändskiva. Denna flyttades senare till Vireda när banan var färdig dit, medan lokstallet revs.

Utsiktspaviljongen på Vista Kulle

Stationen Vista Kulle var egentligen inte befolkningsmässigt motiverad utan byggdes som ett utflyktsmål på söndagarna. Området var känt för sin panoramautsikt över Vättern och här uppfördes också ett turistpensionat och en utsiktspaviljong. Vi har paviljongen som modell hos oss på GMJS. Den är byggd av Sven-Bertil Johansson på 60-talet. Nu har den fått sin rätta plats vid det nybyggda smalspåret med utsikt över, kanske inte Vättern, men väl vår stora sjö och hamn i mitten av vår anläggning.



Så här ser utsiktspaviljongen ut i verkligheten



Vad kan Du om Sveriges Järnvägar?

- 1 Det första beställdes 1942 från bl.a. Motala Verkstad. Det väger 102 ton och kunde köras i över 37 m/sek. Det har fyra drivaxlar och fyra motorer.
- 2 Leverans skedde till midsommar 1932. Premiärturen skedde i rykande snöstorm. Den vägde 3 500 kg och kunde gå 80 km/tim med sin 50 hkr starka motor. Redan efter 8 år ställdes ekipaget in på Järnvägmuseet.
- 3 Det har funnits 280 mil järnväg av denna spårvidd i Sverige. Banan invigdes 1894 och lades ner efter 65 år. Den förstatligades 1940 och gick mellan två landskap. Där fanns hållplatser som Hälleberg, Höstena, Ålarp och Fäxhult. Banan hade 8 ånglok, alla med tre drivaxlar. Redan 1895 fick de sin första personboggivagn och 1925 sin första motorvagn, en Tidaholmare.
- 4 Den norra var klar 1915 och den västra 1926. 1939 hade 80% av det statliga nätet denna finess. Redan 1895 försökte man i Djursholm. Porjus var den förste leverantören.
- 5 1894 infördes den första vid UGJ. Introduktionen vid SJ skedde 1897 och då först vid resa till Berlin. Golvet var täckt med Brysselmatta. Bara 1:a och 2:a klass. 3:e klass göre sig ej besvär.
- 6 1892 gick första transporten från Hälsingborg. DSB var då ägaren. 1895 gick det även från Malmö och 1909 invigdes det vi nu frågar efter. Både Kungen och Drottningen gick här.
- 7 Företeelsen ägde rum huvudsakligen under 1940-talet. Principbeslutet fattades 1939. Vid 1950-talets början återstod endast 150 mil att fixa. Än idag återstår en del men numera är det mest nostalgidelar som är kvar.
- 8 En välavlönad person som förr ibland kom från det militära. Det hörs ju på namnet. Här är några namntips. Peterson, Larsson och Johannesson. Förr var det mera "adliga" namn. En legend är begravd i Tornehamn.
- 9 Ett gigantiskt storverk invigt av Generaldirektör Granholm den 6 augusti 1937. Redan 1897 framfördes idén av Generalstabschefen som önskemål från militär synpunkt. Namntips: Långbansände, Gammelkroppa, Nykroppa, Nässundet, Storfors, Vika, Neva, Vimo, Rämnen, Fåker, Gubberget och Skanderåsen. Är platserna bekanta?
- 10 Planeringen av projektet påbörjades 1975 och själva arbetet startade 1992. Projektet är 8,7 km långt och beräknades pågå i 5 år. En liten felräkning kan man säga. Det pågår ännu och är kanske klart till 2015. Kostnaden beräknas bli elva!! gånger större än vad man från början kalkylerade med.

De rätta svaren finner Du i nästa Rälspik. 

Flygmuseet Aeroseum går som på räls

Vi på GMJS fick en förfrågan tidigt under våren om vi ville vara med och visa upp vår flyttbara modulanläggning i skala 0 på årets Göteborg Modell och Hobby mässa 2012. En lysande möjlighet att nå ut och bredda hobbyn tyckte vi och anmälde genast vårt intresse. Att mässan var förlagd i en underjordisk flyghangar fylld av tunnlar gjorde saken än mer spännande tyckte vi som jobbar med järnväg. Det är ju ingen hemlighet att järnvägen haft tunnelbygge som specialitet i ett par hundra år.

Sagt och gjort. Vi packade ihop oss fredagen den 20:e april med moduler, lok och vagnar samt ett antal ficklampor i fall det skulle vara alldeles för mörkt där nere i berget och avreste ca 16.30 mot Säve depå, där mässan höll till. Bilen med släp hade gått lite i förväg emedan redaktören samt undertecknad åkte lite senare.

Efter lite träcklande med att köra ner i berget, man måste det då man har ett antal lok med sig, kom vi så fram till porten i underjorden. Det finns två portar att välja på för att ta sig ner till lokalerna. Naturligtvis hade vi lite bråttom då vi skulle vara med och montera upp anläggningen så redaktören och jag lyckades med att köra ner till första porten när vi egentligen skulle ha tagit den andra.

Efter den sedvanliga säkerhetsrutinen och en del småkrångel, vi fick inte köra hela vägen ner, fick vi packa om vårt material till en liten elbil som skulle ta oss vidare till vår startplatta.

Tur i uturen tyckte vi men kände oss ändå rätt nöjda med arrangemanget. Nöjdast var dock den av våra äldre medlemmar som lyckats med att gå bort sig i mörkret och dök upp framför elbilen precis innan vi skulle avresa från porten. Han fick en trivsamtur till rätt ställe.

Montering och provkörning av banan gick förvånansvärt smidigt och utan några värre incidenter, så vi var färdiga innan nioslaget på kvällen.



Monterat och klart



Det gäller att hänga med när tåget rör sig....

På lördagen började så visningspassen för de hobbyfrälsta i Göteborg. Körningarna gick förvånansvärt bra. Vi passade även på att utföra lite smärre reparationer på en av våra stoppbockar som fått en liten törn vid gårdagens uppmontering. Det blir alltid lite skavanker när man åker ut och visar tåg på det här viset. Vårt största problem under dagen var dock att det fina gamla ångloket Lars plötsligt slutade att fungera som det skulle, vilket resulterade i något begränsad tågkapacitet på banan. Men skam den som ger sig. Vi tuffade på som den för att möta söndagen med ny entusiasm.

En bra publiktillströmning gjorde att tiden flöt förhållandevis snabbt och att det fanns gott om tågintresserade barn och ungdomar kunde vi också konstatera, även en del vuxna för den delen.

Söndagen erbjöd samma trevliga sysselsättning som lördagen, det vill säga tåγκörning. Dess värre råkade vi tidigt ut för ett smärre haveri med en av klubbens mest omhuldade modeller, nämligen dubbel Ohlsson eller Y6 som den kallas på fackspråk. Det är den typ av motorvagn som frekventerat flest sträckor i hela vårt avlånga land och nästan varje svensk född före 1970 har någon gång sett dess orange - krämigula färgsättning. En av SJ:s mer lyckade enligt många tågentusiaster.

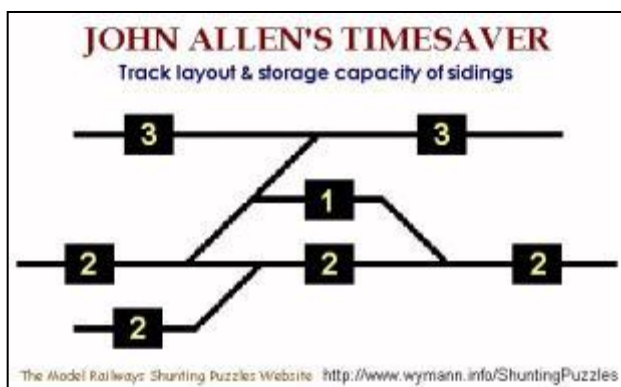
Trots ordentlig rengöring av växellåda och kardan ville den ej mer ta sig fram på anläggningen som önskat, till stort förtret för klubbens medlemmar.

Den fick resten av dagen tjänstgöra som skådebröd vilket inte var fullt lika roligt för vare sig förare eller publik.

Annars var allt till belåtenhet även denna dag. Störst konkurrens hade vi ju dessvärre via flyget allt annat vore väl nästan otänkbart i en gammal flyghangar. Men man kunde även se både radiostyrda bilar, lastbilar, båtar och tanks samt en hel del annat.

Även nya idéer tar form under sådana här visningar. Om det är att man står och småpratar med folk eller att man går och tittar på vad de andra visar upp, vill jag låta vara osagt, men nya tankar föds hela tiden.

Vi har pratat om att ha ett provspår framför anläggningen där de yngre kan prova på att köra lok och vagnar. Kanske en "timesaver"? Det innebär ett par växlar och ett par spår där man får lösa en växlingsmanöver under en viss bestämd tid. En nog så krävande uppgift för den oerfarne.



T 43 på ingång till Helgeberga



Vi visade även vår rörliga film inspelad från förarplats nere på klubben

Vi fick även för oss att en av modulerna skulle få ett litet berg och en tunnel. Ett arbete som redan är påbörjat i skrivande stund. Halva berget och en av tunnelportalerna är redan på plats, återstår den andra. Vi vill då också visa skillnaden på hur tunnelportalerna förändrats rent arkitektoniskt över tid då nya byggmetoder tillkommit efter hand.

Ja, listan på idéer kan göras lång. Det är oftast bara det att det ska genomföras vilket som vanligt kräver att man helst ska ha hunnit med det man skulle ha gjort redan innan, vilket säkert alla hobbyutövare känner till.

Att museet är värt ett besök även utan GMJS måste vi dessvärre också nämna då där finns en massa fina plan och helikoptrar i fullskala att titta på och sitta i. Den stora publiktillströmningen gjorde att vårens hobbymässa på Aeroseum var en av de mer välbesökta sedan starten. Detta tackar vi arrangörerna för å det bestämdaste. Att vi vill vara med och ställa ut igen har vi också högt flygande planer på, men innan dess har vi ett antal andra åtagande att genomföra.

Till sist undrar vi om det är någon som hellre tar tåget än flyget. Då är ni välkomna att besöka oss på GMJS under höstens sedvanliga visningar. *(Klart man tar tåget. Flyget är riskabelt. SAS lär ha tappat 20% av sina passagerare! Red. Anm.)*

Tills dess önskas alla hobbyutövare en trevlig sommar.

Vid pennan Torbjörn Ek

