



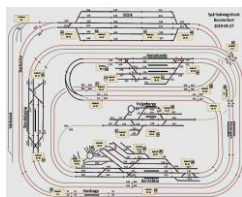
Rälspiken

**Göteborgs
Modelljärnvägssällskap**

Nr 3, juni 2019



Nu är det alvar



Ettor och Nollor



Karlevi



Nytt i köket



Digitaliseringen



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

2019 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 **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

Lilla Anna och hennes mamma
var på operan.

Anna frågade:

- Varför hotar den där gubben
tantan med en pinne?

- Det gör han inte, han
dirigerar henne.

- Varför skriker hon då?



Å andra sidan.....

så kom den ju till slut, våren menar jag eller rättare sagt sommaren. Det var ju tråkigt att den inföll i april. Sommaren skall ju vara i juli! Vädret i maj (frånsett Redaktörns Ölandsvecka) har inte varit något att hurra för och då gör vi inte det. Början av juni har inte varit bättre. Då hurrar vi inte heller. Men, hör och häpna, midsommaren blev ju riktigt fin. Bättre än på många år. Annars brukar det ju vara samma på midsommarafton som på julafton: sill, nubbe, regn och +8 grader! Nu väntar vi på en väderrepris av förra sommaren om Ni kommer ihåg? Men OK, det kanske inte är så bra ur GMJS verksamhetssynpunkt. Nåväl, ha en skön semester alla Ni som har en sådan. Själv har jag ingen, varken semester eller semesterersättning. Det är nackdelen med att vara pensionist.

Vad har hänt på modellfronten? Jo, arbetet nere på klubben rullar på. Vi tycker att vi kommit längre än vad vi trodde 2017. Betänk att vi bara har hållit på med själva modellanläggningen i 2 år (Entresol och verkstad tog ju de första 4 månaderna). Strongt jobbat och tack all Ni som bidragit till jobbet. All räls är nu lagd och spikad, alla växlar likaså. Just nu pågår ett intensivt arbete under anläggningen med all elektrisk inkoppling och förberedelser inför digitalepoken. Vi hoppas kunna köra lite digitalt senare i höst. Landskapsarbetet rullar också på. Vi bygger från framsidan och inåt. Det som tyvärr kommer allra sist är vårt unika kontaktledningssystem. Vi kör nämligen inte, som många andra klubbar, med pantograferna nere! Här gäller nämligen autenticitet. Vi är med detta ganska unika!

Glad Sommar önskar Red



Med tanke på dagen eviga telefonköande.....

Omslagsbilden visar vårt nya bullerskydd som Ralph byggt. Nu kan Benktåkraborna njuta av tystnaden . Elegant.



Ölandsvår

Av Hans Johansson

Redaktörn har, under ett antal dagar i maj månad, varit mer frånvarande än vanligt. Inget allvarligt utan en avkopplande semesterresa med kärestan. Allvarligt på ett annat sätt då färden denna gång gick till alvaret på södra Öland. Då husvagnsåkandet nu har avslutats så blev det i år en liten stuga vid alvarets rand. Det inte alla vet är att området numera är ett Världsarv. De Ni, de e' fint de'! Något vi skall bevara till kommande generationer, precis som GMJS. Världsarvet GMJS! Har någon tipsat FN?

Vad gör man på Öland då? Jo, trots att det är ett öland så är det inte ett öland, men vin kan man ju klart dricka på altanen i solnedgången. Visst och på fullt allvar. I övrigt då? Jo, tittar på orkidéer och spanar in Ölands säregna fauna. Vad sägs om ängshök, skärfläcka, gök, näktergal, vitkindade gäss, gulärta och många fler rariteter.

Ett Ölandsbesök innefattar självklart också lite järnvägsnostalgi. Visserligen är det 58 år sedan järnvägen lades ner men mången station lever kvar och många banvallar t.ex. den över alvaret mellan Kastlösa och Skärlov är numera cykelbana. På forngården i Borgholm finns ett



Ängshöken letar mat



Skärfläcka den enda med uppböjd näbb



Vid Arontorp där blommar en ros...



Adam och Eva



Gårdby, en typisk station på södra Öland



Vid Eriksöre alvar



Min egen modell av en typisk station på södra Öland

minnesrum över ÖJ men tyvärr hade museet inte öppnats för säsongen. Dåligt! Vi bodde i Vickleby söder om Färjestaden och inte långt därifrån ligger Karlevi med sin berömda runsten, Karlevistenen.



1910 års kärlek



Det tragiska slutet 1961 när lok och vagnar transporterades bort från Öland. Året därpå revs all räls upp. Fanns det verkligen ingen som kunde förutse ett frustande veteranångtåg tvärs över Alvaret?



Karlevistenen från 900-talet

I Karlevi finns också Ölands minsta station bevarad. Tja – station och station, hållplats är nog rätta benämningen. Karlevi hållplats inrättades 1922 efter önskemål från sockenborna men det dröjde ända in på 40-talet innan man fick en liten väntkur på plats, en 2-metare! När trafiken lades ner 1961 flyttades kuren upp till landsvägen som väntkur för bussresenärerna. På senare år har den återställts på sitt rätta plats intill banvallen, som numera är cykelbana.

Redaktörn blev så förtjust i skapelsen att han var tvungen och bygga den som modell i 1:45. Så här blev den.



Färdigspikat



Sista? handbyggda växeln

Två spår in till verkstaden

Sista växeln är nu spikad. Det gäller södra infarten till Annorlunda station och Leif Petersson står för prestationen. Nu återstår makadamisering och elektrisk inkoppling.

Färdigspikat, nja. Det återstår lite rälsläggning in till verkstaden från hallen. Göran Å har fått spikuppdraget. Där har vi lagt en gammal "växlingsharpa" som vi hade på 70-talet på Bergslagsgatan. När dessa spår är förlängda kan vi hurra **FÄRDIGSPIKAT**.





Digitalisering av lok - en fortsättning

I en tidigare artikel har jag beskrivit digitalisering av våra lok, d.v.s. den ungefärliga arbetsgången när loken skall förses med dekoder för digitaldrift. Denna gång handlar det helt uteslutande om HNJ snabbvagn Litt Ybo.

Snabbvagnen har i sitt analogutförande två spänningsregulatorer som skall hålla spänningen till alla lampor på 5-voltsnivån. Den ena regulatorn arbetade när drivspänningen var plus 5-24 volt och den andra när spänningen var minus 5-24 volt. Jag började med att demontera regulatorerna och satte igång att planera för att sätta den nya dekodern på deras plats. Detta fungerade bra och dekodern fästes på en adapterplatta som fick alla kablar inlödda. Detta inkluderade även lampornas anslutningar.

I detta läge är det dags att beskriva lampornas koppling. Vagnen har tre lampor (strålkastare) i vardera änden. De skall självfallet bara lysa i den riktning som vagnen kör. Dessutom har vagnen sex lampor som innerbelysning, där två av dem sitter i förarutrymmet och skall följaktligen också växla beroende på vagnens riktning. Släkt lampa i förarhytt som används och tänd lampa i den andra. **JÄTTEENKELT ELLER HUR.** Av alla dessa lampor sitter fyra i chassiet och resten i taket.

Nu var det dags för prov. Vagnen sattes på provrälsen utan sitt tak.

Allt fungerade. Vagnen reagerade på fart och riktning och de två strålkastarna som skulle lysa gjorde det. Sedan kopplades taket in

och allt bara dog när någon av lampkopplingarna skulle lysa. Utan lampor tillslagna fungerade fortfarande motorn på vagnen. Slutsats: Felkopplat i taket.

Jag gick igenom kopplingarna i taket men kunde inte hitta något fel. Då gick jag till den tyskspråkiga instruktionsboken där jag till slut hittade att max. ström som kunde dras genom dekodern var lägre än vad tre lampor drar.

Slutsats 2: Mer ström behövs för att driva lamporna. Ring till leverantören och fråga om råd.

Leverantören gav mig flera alternativ.

Byt ut adapterplattan till en som har strömförstärkare inbyggda

Byt ut dekodern till en större som tål högre ström.

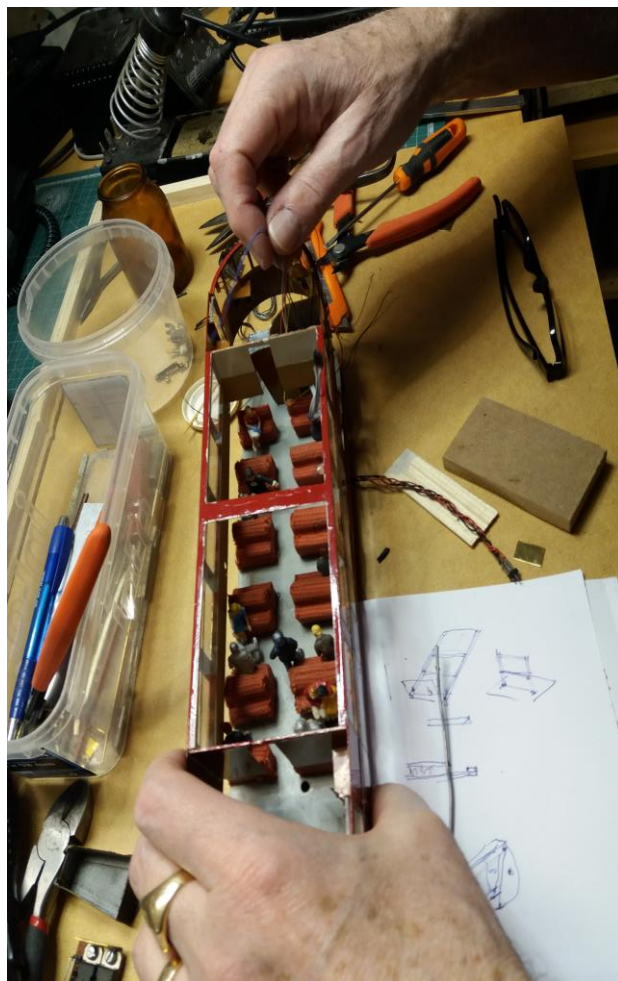
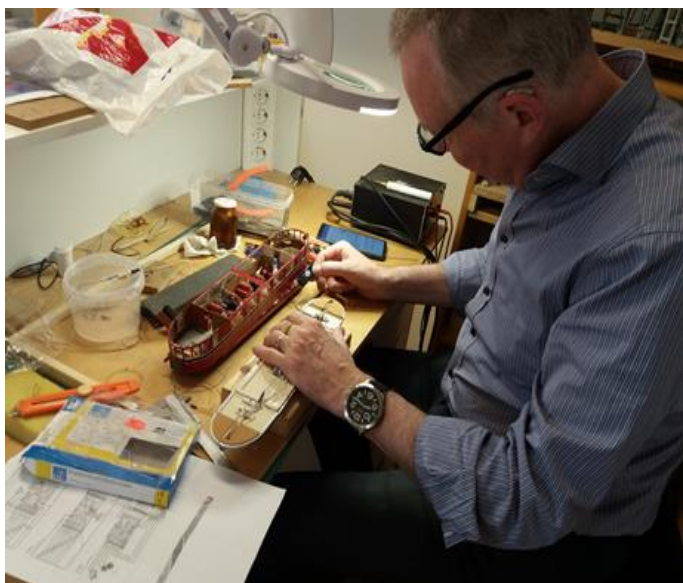
Dessutom ville leverantören kontrollera dekodern så att den inte hade tagit skada.

Sedan dess har jag tagit semester och befinner mig i skrivande stund i Oskarshamn

Jag kommer att berätta om HNJ snabbvagns vidare öden och äventyr i senare artikel.



Anders Olsson



Bland ETTOR och NOLLOR

När Ni läser detta så måste Ni ha i minnet att det går att köra både analogt och digitalt på samma bana om bara de elektriska systemen är separerade. På vår bana så är detta uppfyllt mellan 'Ånglinjen' och 'Rest-linjerna'.

Jag fick 'Spårledningsblocksskissen' av Lennart i måndags (27 maj). Efter en natts funderingar så kom jag fram till att föreslå följande arbetsstrategi för digitaliseringen. På spårledningsblocket finns en 'Röd-linje' och en 'Grå-linje'. Den 'Röda-linjen' föreslås vara analog tills vidare och den 'Grå-linjen' samt 'Ånglinjen' bli digitalt förberedda så snart som möjligt.

Först behöver hörnet ovanför 'Älvängen' på skissen brådskande kontrolleras så att det är klart elektriskt så att samarbetet mellan 'El-Arbetarna' och Landskaps-Byggarna skall löpa smidigt och arbete inte behöver utföras på samma gång på samma plats vilket som bekant inte är så lätt. Gäller 'S1-S4, S34-S37, S65-S68 och S7-S12'.

Sedan håller Lennart och Lars-Bertil på med att installera och ansluta växlarna på den 'Mörka' stationen. Samtidigt som detta görs bör anslutningarna till de 'Mörka' Boostrarna utföras så att de är klara att tas i bruk digitalt när det stundar. Allt anslutes till Boostrarna, utom den analoga genomfartslinjen (S50, S46, S40, S34 och S30). Av driftstekniska skäl måste ju den analoga 'Röda-Linjen' vara separerad från den digitala 'Grå-Linjen'.

Själv har jag börjat med att reda ut ledningsnystarna under bordet på 'Helgeberga'. Först gäller det att få till en snygg ledningsdragnings och därefter skall sektioneringen och dess anslutningar underföras (förlåt utföras skall det visst vara). Men eftersom 'Ånglinjen' är elektriskt separerad från övrig linjedragning så borde det vara lämpligt att digitalisera 'Helgeberga' omedelbart. Detta bör vi hinna utföra innan höstens publika evenemang, inte sant? Digitaliseringen borde då sträcka sig från 'Helgeberga' till spår 4 på 'Skenköping' (tom S37) och till spår 3 på 'Benktåkra' (tom S37). Då kan denna linje trafikeras digitalt från och med höstens intåg. Samtidig kan den analoga trafiken pågå som vanligt på resten av anläggningen.

Sedan bör 'Annorlunda' tas före 'Benktåkra' eftersom jag bedömer det som lättare att utföra 'Annorlunda' först och inte sist. Eftersom det är 'Röd-linje' som är den analoga linjen blir den spår-1 på 'Annorlunda'. Det medför att allt från spår 2 till spår ∞ kan göras digitalt klart. Då kan 'Annorlunda' också skenbart trafikeras digitalt om S40 på 'Skenköping' kopplas in digitalt liksom 'Grå-linje' mellan 'Skenköping' och Annorlunda'.

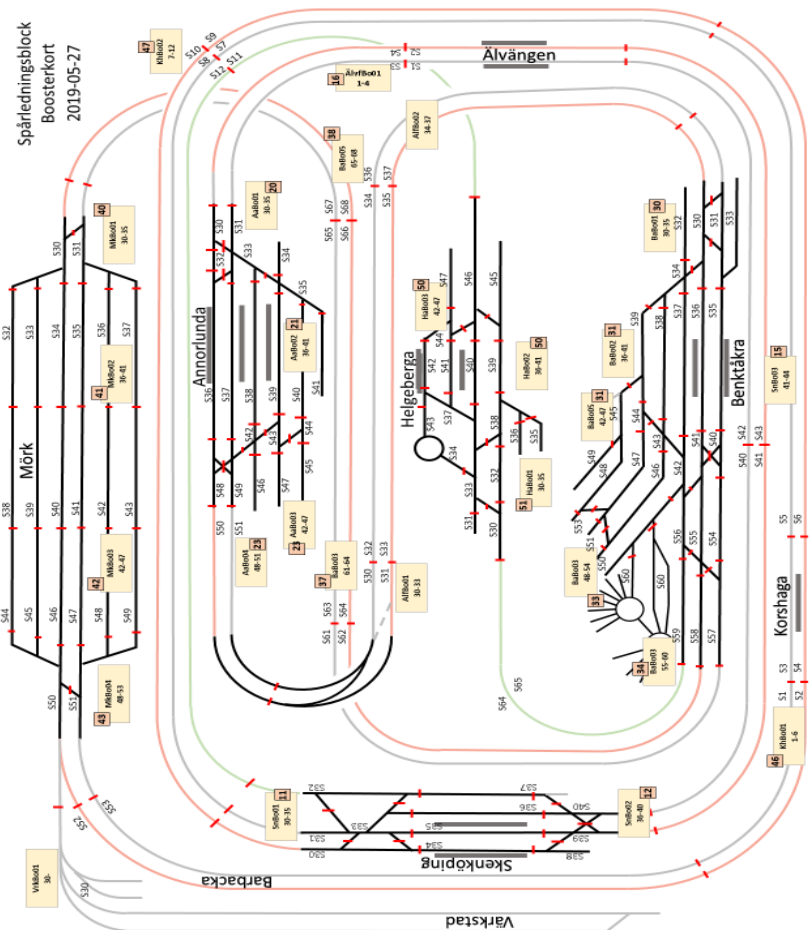
Sedan ser vi till att den analoga trafiken mellan 'Benktåkra' och 'Annorlunda' sker via spår-2 på 'Benktåkra' och spår-1 på 'Annorlunda' på 'Röd-linje'. Här gäller också att spår-1 och allt mellan spår 3 och spår ∞ görs digitalt klart på Benktåkra. Dock kan bangården från spår-4 till spår ∞ på 'Benktåkra' lämnas till sist.

När vi kommit så här långt under bordet så återstår egentligen bara 'Skenköping' och sträckorna mellan stationerna på 'Grå-linje' för att vi skall kunna övergå till digital drift på denna 'Grå-linje'. Den 'Grå-linjen' har ju i det närmaste digitaliserats på detta sätt. Resten, det vill säga digitaliseringen av 'Röd-linje' bör kunna åtgärdas mellan två månadsvisningar. Samtidigt så har vi kunnat fortsätta med den analoga driften på visningarna och kunnat uppvisa framåtanda genom att köra digitalt på 'Helgeberga' och 'Ånglinjen'.

Så vi får sätta igång och jobba på alla fronter!!! Det går ett tåg snart.

Detta är några funderingar från en som hamnat under bordet av en eller annan orsak.

Sven-Ingvar



Våren och Sommaren 2019 – vad har hänt och vad kommer att hända?

Fliten har präglat sällskapet sedan föregående Rälspiksnummer.

Jörgen K håller på med en dansbana som skall ligga mellan koloniområdet och Benktåkra station och dessutom anlägger han en asfaltplan söder om stationen. Detta med avsikten att få området närmast åskådarna så färdigt som möjligt. Ytterligare några kolonilotter skall bebyggas, vägen som förbinder Skenköping med Benktåkra skall färdigställas och vid stationsområdet här planeras det en efterlängtat korvkiosk.

Hans J och Rolf O har byggt en gångbro som förbinder den blivande Älvängenstationen med byn sydväst om Annorlunda. Älvängenstationen har undertecknad lovat att bygga, kanske med lite hjälp av Rolf O.

Västra Stambanan har fått ett behövligt bullerskydd för de boende i Benktåkra. Något som dessa efterfrågat under lång tid och som kommer att befrämja nattsömn.

Under ytan, dvs i underjorden, har det under Lennart R:s överinseende skett omfattande arbeten bl.a. med att koppla upp våra växlar. Digitaliseringen av anläggningen skall nu börja ta form på allvar. All dimbar visningsbelysning har monterats och elanslutning utförs av Kjell P.

I hallen utanför visningsanläggningen pågår bygget av en rangerbangård som också kommer att ligga i närheten av en kajkant där vår fina, men tidigare undanställda, lyftkran skall pryda sin plats. Göran Å spikar här de sannolikt sista spåren på länge. De två spår som ligger närmast bakväggen kommer att fortsätta in i reparations- och serviceverkstaden.

Pentryt har nu fått sitt slutgiltiga utseende. Vi har tacksamt via Peder Lidbark, som är ordförande i Spår och Tåg i Väst, fått tillgång till en hatt/bagagehylla från en brandhärjad BJ-vagn 3300 litt AB7R. Vagnen står på Bergslagernas Järnvägssällskaps uppställningsplats i Lärje. Hyllan behövde viss renovering men är nu uppsatt och pryder sin plats. Under hyllan har vi satt upp fotografier på anrika ånglok från sekelskiftet 1800-1900. Från vänster litt Ma, litt E, litt Cc, litt A, litt F och litt B. Det är verkligen imponerande lok.



Det eleganta bullerskyddet med förebild från Älvängen och Rv 45



Uppställningsspåren och kaj i hallen/köket. Till vänster skall 2 spår fortsätta in i verkstaden. Notera även våra nya skåp.
Foto Ralph M



Gångbron upp till här Ålderstigen station. I framtiden skall här uppföras Älvängens moderna station



Ordföranden monterar belysning över anläggningen. Det gäller både de allmänna dimbara LED-strålkastarna och de specifika spotlights som skall belysa stationerna. Notera också den fiffiga ställningen, konstruktion Ralph M så klart, som gör det möjligt att arbeta både i taket och där det annars är svårt att komma åt på anläggningen.

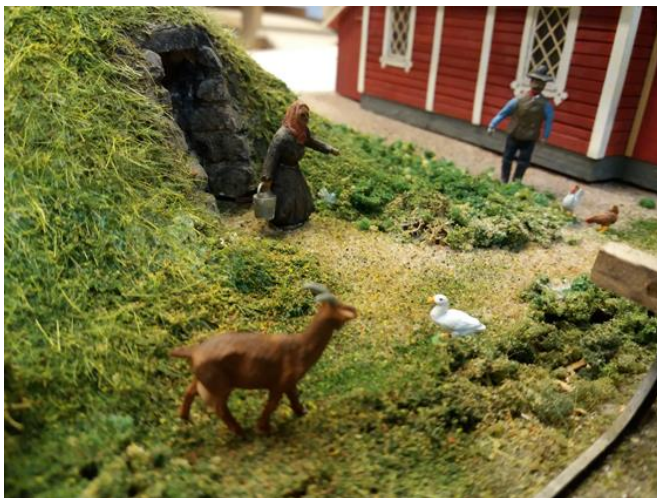
Sedan nyåret har vi haft ett antal visningar. Dels har vi haft öppna visningar för allmänheten sista söndagarna jan – maj och dels har vi haft slutna visningar för föreningar vid fem tillfällen. Eftersom vi är långt ifrån färdiga och endast kan köra i begränsad omfattning håller vi entréavgiften låg. Trots detta har vi lyckats överträffa beräknad visningsbudget för första halvåret. Till hösten kommer vi att ha de öppna visningarna sista lördagen i varje månad i stället för söndagar. Det verkar vara mer människor i omlopp i Lindholmenområdet på lördagar. Vidare kommer vi, liksom förra året, att delta i en familjedag på Lindholmen i samarbete med Radiomuseet, Varvshistoriska Föreningen, Vävstugan och Spår och Tåg i Väst. Entrén är gratis men vi erhåller viss ersättning från Lundby stadsdelsförvaltning. Slutligen kan jag nämna att vi av framlidne medlemmen Lennart Håkanssons dotter Sylvia erhållit en stor mängd fotografier och böcker som handlar om järnväg. Vi har ännu inte hunnit botanisera i samlingarna men är tacksamma för gåvan som kan berika vårt bibliotek. Så även om allt tar tid så tycks det hända ett och annat. Detta beroende på alla som har möjlighet att delta i det handgripliga arbetet. Ofta är vi 10 -12 medlemmar som ställer upp på måndagar och torsdagar. Stort tack till er och även till er övriga som stödjer oss genom ert medlemskap.

Ha en skön sommar

Ralph



Foto Ralph Milthon



Det pågår landskapsarbete på flera håll på anläggningen. Bommarna är på plats och här har banvakten fått sitt boställe intill vägövergången. Fru Banvakterskan har just hämtat ut en spann potäters ur jordkällaren. Getter, ankor och höns tillhör naturligtvis självhushållet. Lönen var ju knaper. Extra inkomst för frun – bomfällning!