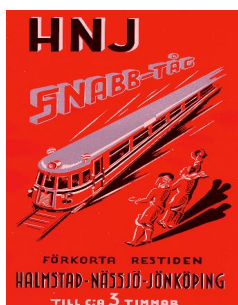




# Rälspiken

Göteborgs  
Modelljärnvägssällskap

Nr 5, dec 2016



Snabbvagnen

GMJS medlemmar kallas härmed till sällskapets

## ÅRSMÖTE

tisdagen den 21 februari 2017 kl. 19.00

i vår nya lokal, Bror Nilssons gata 4

på Götaverkens område på Hisingen.

Mötet, som hålls enligt stadgarna,  
avslutas med kaffe och dopp.

Välkomna!



Svenska Mässan

## 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 under 2016 f.d. SJ:s Sporthall, Bergslagsgatan, Göteborg. Den 1 januari 2017 flyttar vi till Götaverksområdet. 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](mailto:torbjorn_ek@hotmail.com)  
Redaktörn': [hasses@telia.com](mailto:hasses@telia.com)

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

Se även vår hemsida  
[www.gmjss.se](http://www.gmjss.se)



## Å andra sidan.....

är nu sommaren över. Den var lite seg. Hela september höll den ut och vi kunde glädja oss över sol och temperaturer på över 20 grader. Det kändes som Medelhavsklimat. Tack för den globala uppvärmingen! Nu behöver vi inte flyga söderut. Det räcker att ta fram solstolen och ta en vinare på altanen. På tal om flyg så sägs det att svenskarnas flygresor släpper ut lika mycket CO2 som all biltrafik i Sverige! Kan det vara sant? F-n trot, men i så fall är det skrämmande. Tacka vet jag järnväg. Förstår därför inte hur man kan lägga ner trafik på elektrifierade bansträckor som t.ex. Lysekilsbanan. Det verkar som fler sträckor är hotade. Hur går det för Viskadalsbanan och norra Bohusbanan? Banstandarden lämnar mycket övrigt att önska men några pengar till upprustning lär inte finnas om man nu skall korta restiden med en timma till Stockholm. Detta förutsätter att man inte stannar på vägen. Varför skall man göra det? Det är ju lättare att köra tåg och passa tiden om man slipper passagerare! Den nya snabbjärnvägen lär kosta 300 000 000 000 kronor. Blev det rätt antal nollor? Jo. Det blir 83 miljoner för varje sekund man kan knappa in! Vad är en sekund värd? Om jag fick 83 miljoner skulle jag gärna sitta en sekund extra och vila mig i en bekväm järnvägsvagn. Man upphör aldrig att förvånas! Sverige är för litet. Det finns inte tillräckligt med invånare som är villiga att betala de höga biljettpiserna som blir fallet. Nej, rusta upp den befintliga järnvägsinfrastrukturen! Det blir avsevärt mycket billigare och till mycket större nytta för hela Sverige. Och förresten, vad skall man göra i Stockholm undrar en nöjd framsidesmedborgare?

Ja, nu är tiden på Bergslagsgatan all. Tänk att vi har huserat här i 62 år. En verklig prestation för en modelljärnvägsförening. Nya tider stundar. Själv är jag övertygad om att den nya lokalen är ett lyft och en nytändning för föreningen. Tänk, toalett! Hur tänkte man 1955 när man byggde utan? Man måste haft otur när man tänkte då! Nu börjar rivningen och flytten. Den är kanske inte jättesvår. Svårigheten och det som kommer att ta tid, är uppbyggnaden! Här krävs många mantimmar. Alla är välkomna att delta. Ingen kan göra allt men alla kan göra något! Vad är Din specialitet?

Ja, då stundar den högtid som lyser upp en annars så mörk midvinter. Hav hopp. Redan några dagar före Jul vänder det och dagarna blir längre.

Redaktörn' önskar nu alla läsare

*En Riktigt God Jul*

## Omslaget

visar vår nya lokalisering på gamla ärevärdiga Götaverkens område.

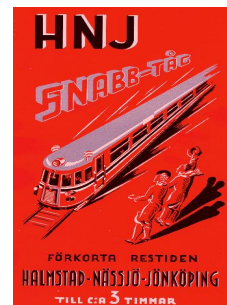
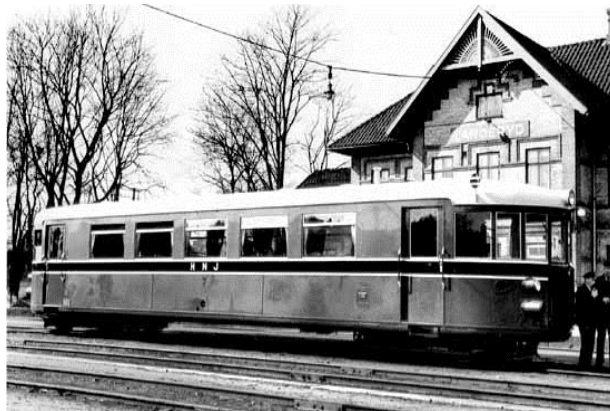


Efter en del studier ute i Europa, och efter Hilding Carlssons framgångar med sina rälsbussar, beslöt styrelsen för HNJ att de också skulle satsa på en motorvagn för att effektivisera trafiken. De ville dock ha en vagn med lite större utrymme än vad Hilding kunde leverera och en vagn med högre hastighet. Man vände sig till Nydqvist & Holms verkstäder i Trollhättan. 1937 presenterade NOHAB ritningarna på en 16,4 m lång motorvagn med dubbla 6-cylindriga Penta-Hesselman P63J råoljemotorer på vardera 110 hkr. De tre beställda vagnarna levererades 1938 och sattes in på den genomgående trafiken mellan Halmstad och Nässjö. De kunde köra i 110 km/tim och förkortade i ett slag restiden till ca 3 timmar. En ganska stor sensation i slutet på 30-talet. Idag kör Krösatågen på ca 2 tim 40 minuter. Man har förkortat restiden med 20 minuter på ca 80 år!! Komforten var också riktigt bra. En tilläggsbiljett på 50 öre krävdes dock. Vagnarna var inte försedda med koppel utan gick alltid solo. Vid vissa tillfällen då det var mycket resande kunde man köra två vagnar efter varann på s.k. stationsavstånd. Alla stationer var ju bemannade på den tiden.

Vagnarna fick nummer 7-9. Ytterligare två snabbvagnar beställdes av HNJ men levererades först efter förstatligandet 1 juli 1945. Då gällde SJ-gult med den lilla gröna randen. Tyvärr skrotades alla vagnarna i Vislanda 1964-65 men hos GMJS kan man fortfarande beundra Erik Ydresjö:s fina modell i 1938 års utförande.



*Foton ur  
Järnvägsmuseets samling*



*Nr 7 i Landeryd  
i början på 40-  
talet*



*Förarplatsen*

*Interiören 1938  
var mycket  
modern långt in  
på 60-talet*



*2 st SJ Yo3 552-553 levererades först efter förstatligandet 1945*

# FlyttNytt



Flyttförberedelserna har nu inletts. Till projektledare för det hela har utsetts Anders Olsson. Ett antal arbetsgrupper/delprojekt med eget ansvar har också bildats. Varje vecka uppdateras projektplanerna och anslås i klubbbrummet så att var och en kan ta del av utvecklingen. Styrelsen har också tagit fram en kostnadsbudget. De viktigaste delprojekten är:

- Skapa en ny layout, Lennart R
- Demontering av befintlig anläggning, Hans J
- Själva flyttbestyren, Anders O
- Vad skall bevaras på Bergslagsgatan, Leif J
- Bygga av entresol och inredning av verkstad, Ralph M

Du ser också här vem som är ansvarig för de olika delprojekten. Du som vill hjälpa till tar enklast kontakt med vederbörande. Ingen kan göra allt – alla kan göra något! Själv har redaktör'n ansvar för demontering och delning av anläggningen. Som arbetsplan för just det delprojektet har jag därför strukturerat upp arbetet i olika faser och vad som skall göras vecka för vecka. Det faktiska arbetet börjar nu redan i december. Första arbetsuppgiften blir att demontera alla hus, bilar och figurer samt att paketera dem på lämpligt sätt. Till höger ser Du hur just det delprojektet ser ut.

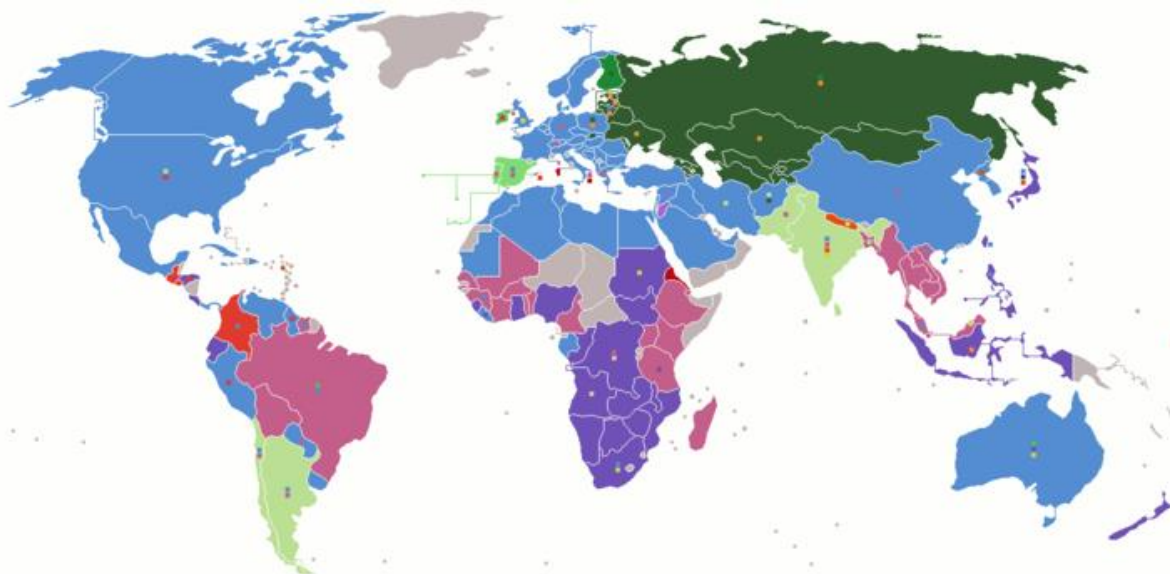
		Oktober		November				December				Januari			Februari			Mars						
		v41	v42	v43	v44	v45	v46	v47	v48	v49	v50	v51	v52	v1	v2	v3	v4	v5	v6	v7	v8	v9	v10	v11
2016-11-02																								
Lita medarbetare																								
Kontroll av tillägga delningar vid flytt																								
Detaljerad undersökning av vandrörda sen																								
Plan för kontaktledningsystemet																								
Demontering och paketering av hus sen																								
Ställa under anläggningens påsättningsmoduler																								
Skapa detaljerad delningsplan																								
Praktisk delningsutläggning																								
Samordning med "Nya basen-gruppen"																								
Samordning med "Trasportgruppen"																								
Demontering av 200 V-systemet																								
Demontering av liggspåringsystemet																								
Projektering av hur körsystemet skall demonteras																								
Demontering av körsystemet																								
Beräknad påkörningsflytt av delar																								
Rapportering till Projektledaren																								
Hyra av soppcontainrar																								
Öppna upp i staketet och flytta gräsmatta																								
Ordna flyttutrustningen och förpackningsmaterial																								
Styrplanmötes/årsmöte																								
Rälspiken																								
Semester, jullov och sportlov																								
Skivspel																								
Videodokumentation																								
Medarbetare, delning av bussen																								
Medarbetare, elektrisk demontering																								
Leif Petersson och Kjell Persson																								
Lennart Wikström, Anna Axelsson och Niklas Pilgren																								

Övriga delprojekt löper parallellt. Själva stora flytten av de itusågade bitarna beräknas inte ske förrän i mars månad. Den nya anläggningen kommer att bestå av de olika stationsbitarna men linjerna däremellan kommer att byggas nya.

Först skall entresolplanet vara klart. Sedan gäller det att rätt bitar flyttas först annars blockerar vi arbetet med uppbyggnaden. Diskussion pågår också om hur underredet/fackverket skall se ut samt höjden på detsamma. Många önskar en något högre anläggning. En annan viktig fråga är hur digitaliseringen skall genomföras. Ett principbeslut är ju redan fattat.



## Spårvidder i Världen



mm	1676	1668	1600	1524	1520	1435	1372	1067	1050	1000	950	914	762	750	610	600
ft in	5'6"	5'5.67"	5'3"	5'	4'11.8"	4'8.5"	4'6"	3'6"	3'5.3"	3'3.4"	3'1.4"	3'	2'6"	2'5.5"	2'	1'11.6"






*Färgbilden är från början av 80-talet. Den s/v från 1967. Där kan man se att gamla Hisingsbron ännu fanns kvar. Det syns också att "vår" byggnad är förlängd någon gång på 70-talet. Tänk, nu är all varvsverksamhet nerlagd. Nu är det IT, kontor och SciencePark som gäller.*



# Persontrafikmässa



18 – 20 oktober gick årets persontrafikdagar av stapeln på Svenska Mässan. Jernhusen hade där en monter och erbjöd oss en del av ytan, ett plexiglasskyddat podium på 1 x 5 meter. Vi ställde ut våra 4 stationsmoduler med tre tågmodeller. Vi kunde också köra lite fram och tillbaka för de extra intresserade. Mässan var välbesökt och resultatet kan kanske bli någon ny medlem. 

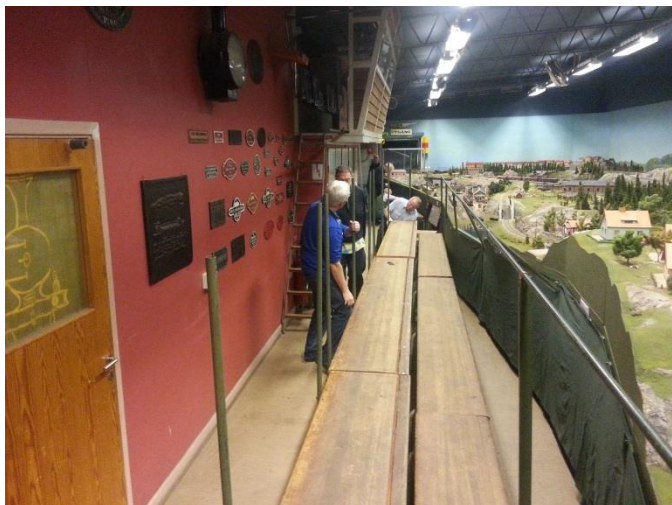
## Enligt SJ har det bara varit mindre förseningar



## Hur tänkte de här?



## För sista gången



Inför årets visningar monteras nu gradängerna upp för sista gången. I vår nya lokal räknar vi med att ha permanenta läktare.



## Danskt besök



Lördagen den 12 november hade vi trevligt besök från vår broderklubb Jydsk Model Jernbane Klub. Sju medlemmar kom med Stena Line och besökte oss under några timmar. Det blev en hel del körning men också diskussion runt hur man flyttar en 0-skaleanläggning. Då de har viss erfarenhet fick vi många goda råd.



*“Man får vara glad så länge man har en lever och kan hälsa”*



**GMJS medlemmar kallas härmed till sällskapets**

# ÅRSMÖTE

**tisdagen den 21 februari 2017 kl. 19.00**

**i vår nya lokal, Bror Nilssons gata 4  
på Götaverkens område på Hisingen.**

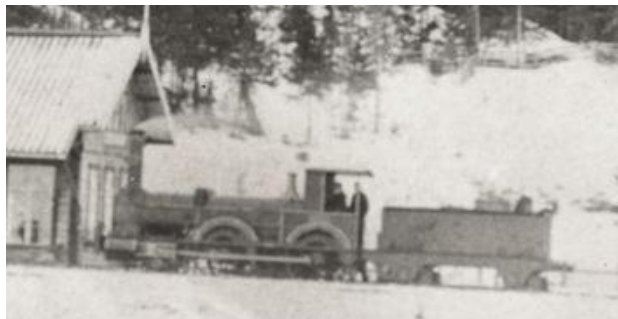
**Mötet, som hålls enligt stadgarna,  
avslutas med kaffe och dopp.**

**Välkomna!**

## Rättelse

I förra numret visade vi en bild på ett av SJs tidiga lok. Vi angav att det var ett Ca-lok. En av våra uppmärksamma läsare, Lars-Olof Karlsson, har påpekat felet och skriver att det är ett littera Ba. Rätt skall vara rätt!

Tack LOK.



## Årets visningar

Årets visningar har varit välbesökta. Ca 1200 personer har betittat oss. Det är i paritet med förra året. Tekniskt har anläggningen fungerat bra. De problem vi haft måste hänföras till det rullande materialet. Det har varit allt ifrån koppel som släppt, motorer som krånglat, sektioner som faller, strömupptagare som krokmat samt rena urspårningar. De senare har varit kanske något vanligare i år. Även den mänskliga faktorn har spelat oss ett spratt. Det går inte att köra tåg på ett spår där det redan står ett tåg. Det blir bättre när vi har digitaliserat. Då kan vi skylla på datorn! Kontaktledningssystemet, som är en känslig detalj, har i år bestått provet med glans.

En visningsperiod är alltid personellt påfrestande och styrelsen tackar alla som ställt upp dessa söndagar och torsdagar.



## Dokumentering

Inför stundande rivning av anläggningen har en hel del fotodokumenterats. Bland annat har vi filmat två hela visningar om ca 40 minuter vardera. En från vardera hållet i lokalen. Där hörs även speakrarnas? (Anders och Leif) röster och hela deras eminenta förklaringar runt hur många spik vi slagit i genom åren till varför en helt vanlig station heter Annorlunda.

Även under rivningsarbetet har vi för avsikt att fotodokumentera. Det vore sedan kul om vi kunde montera upp en fast kamera i den nya lokalen och ta förslagsvis en bild i timmen. Det skulle kunna ge en riktigt intressant film om hur en ny anläggning växer fram. Någon av Er läsare som har en sådan utrustning eller vet mer om hur man anskaffar?



- Snälla stinsen, när går nästa tåg?
- Nästa tåg går inte, det är inställt.



Borrby på Österlen i Skåne mars 1942

## Till Minne

Vår mångåriga medlem Per Olof Wahlström har lämnat oss. Han avled den 24 november på det äldreboende i Vidkär där han bostad de sista tre åren. Per Olof har medlemsnummer 27 och har således varit aktiv hos oss sedan mitten av 1950-talet. Vi saknar en godhjärtad och trogen medarbetare som alltid ställde upp när vi behövde. PO blev 82 år.

